

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du mercredi 19 mai 2021

(96^e jour de séance de la session)



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. GÉRARD LARCHER

Secrétaires :

Mmes **Françoise Férat, Patricia Schillinger.**

1. **Procès-verbal** (p. 3993)

2. **Questions d'actualité au Gouvernement** (p. 3993)

RÉPONSE PÉNALE À LA DÉLINQUANCE DU QUOTIDIEN (p. 3993)

M. Pascal Martin ; M. Jean Castex, Premier ministre ;
M. Jérôme Bascher.

INTERVENTION DE LA FRANCE ET DE L'UNION EUROPÉENNE EN
VUE DE LA RÉOLUTION DE LA CRISE AU PROCHE-ORIENT
(p. 3994)

Mme Éliane Assassi ; M. Jean Castex, Premier ministre.

PROGRAMME COVAX (p. 3995)

M. Martin Lévrier ; M. Clément Beaune, secrétaire d'État
auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères,
chargé des affaires européennes.

SITUATION AU PROCHE-ORIENT (p. 3996)

Mme Hélène Conway-Mouret ; M. Clément Beaune, secré-
taire d'État auprès du ministre de l'Europe et des affaires
étrangères, chargé des affaires européennes.

DÉPLOIEMENT DE LA FIBRE OPTIQUE EN ZONE RURALE
(p. 3997)

M. Éric Gold ; Mme Jacqueline Gourault, ministre de la
cohésion des territoires et des relations avec les collecti-
vités territoriales ; M. Éric Gold.

RÉVISION DE L'ARTICLE 1ER DE LA CONSTITUTION (p. 3998)

M. Guillaume Gontard ; M. Jean Castex, Premier ministre ;
M. Guillaume Gontard.

ACTIONS EN FAVEUR DES ACTEURS ÉCONOMIQUES (p. 3999)

M. Alain Marc ; M. Alain Griset, ministre délégué auprès du
ministre de l'économie, des finances et de la relance,
chargé des petites et moyennes entreprises ; M. Alain
Marc.

POLITIQUE DU GOUVERNEMENT
EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ (p. 3999)

Mme Dominique Estrosi Sassone ; Mme Marlène Schiappa,
ministre déléguée auprès du ministre de l'intérieur,
chargée de la citoyenneté ; Mme Dominique Estrosi
Sassone.

SITUATION AU HAUT-KARABAGH (p. 4001)

M. Christian Cambon ; M. Clément Beaune, secrétaire
d'État auprès du ministre de l'Europe et des affaires
étrangères, chargé des affaires européennes.

INÉGALITÉS ENTRE DÉPARTEMENTS
DANS LE CADRE DU PLAN DE RELANCE (p. 4001)

M. Patrice Joly ; Mme Jacqueline Gourault, ministre de la
cohésion des territoires et des relations avec les collecti-
vités territoriales ; M. Patrice Joly.

CONCOURS D'ENTRÉE À SCIENCES PO (p. 4002)

M. Max Brisson ; Mme Frédérique Vidal, ministre de
l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innova-
tion ; M. Max Brisson.

RÉFORME DE LA PREMIÈRE ANNÉE DES ÉTUDES DE SANTÉ
(p. 4003)

Mme Sonia de La Provôté ; Mme Frédérique Vidal, ministre
de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innova-
tion ; Mme Sonia de La Provôté.

MOBILISATION DU GOUVERNEMENT
PENDANT LA CRISE SANITAIRE (p. 4004)

M. Stéphane Piednoir ; M. Marc Fesneau, ministre délégué
auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le
Parlement et de la participation citoyenne ; M. Stéphane
Piednoir.

LUTTE CONTRE LA PRÉCARITÉ DE LA JEUNESSE (p. 4005)

M. Rémi Cardon ; Mme Sarah El Haïry, secrétaire d'État
auprès du ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse
et des sports, chargée de la jeunesse et de l'engagement.

SOUTIEN À LA NATALITÉ (p. 4005)

Mme Christine Bonfanti-Dossat ; M. Olivier Véran,
ministre des solidarités et de la santé.

DIFFICULTÉS D'ACCÈS À CERTAINS MÉDICAMENTS
POUR TRAITER LE CANCER DU SEIN (p. 4006)

Mme Corinne Imbert; M. Olivier Véran, ministre des
solidarités et de la santé; Mme Corinne Imbert.

Suspension et reprise de la séance (p. 4007)

PRÉSIDENTE DE MME PASCALE GRUNY

3. **Mises au point au sujet de votes** (p. 4007)
4. **Transports, environnement, économie et finances. –
Adoption en procédure accélérée d'un projet de loi dans le
texte de la commission modifié** (p. 4007)

Discussion générale :

Mme Bérangère Abba, secrétaire d'État auprès de la ministre
de la transition écologique, chargée de la biodiversité

M. Cyril Pellevat, rapporteur de la commission de l'aména-
gement du territoire et du développement durable

M. François Bonneau, rapporteur pour avis de la commis-
sion des affaires étrangères

M. Hervé Maurey, rapporteur pour avis de la commission
des finances

M. Gérard Lahellec

M. Gilbert-Luc Devinaz

M. Pierre Médevielle

M. Jacques Fernique

Mme Patricia Schillinger

M. Jean-Pierre Corbisez

Mme Christine Herzog

M. Jean-Baptiste Blanc

Mme Catherine Fournier

Clôture de la discussion générale.

Article 1^{er} (p. 4019)

Amendement n° 12 de M. Gilbert-Luc Devinaz. –
Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 2 (p. 4020)

Amendement n° 26 de la commission. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 3 à 5 – Adoption. (p. 4021)

Article 6 (p. 4022)

M. Vincent Capo-Canellas

Amendement n° 15 rectifié de M. Gilbert-Luc Devinaz. –
Adoption.

Amendements identiques n° 7 rectifié de M. Didier
Mandelli et 14 de M. Gilbert-Luc Devinaz. –
Adoption des deux amendements.

Amendement n° 28 de la commission. – Adoption.

Amendements identiques n° 8 rectifié de M. Didier
Mandelli et 16 de M. Gilbert-Luc Devinaz. –
Adoption des deux amendements.

Amendements identiques n° 9 rectifié de M. Didier
Mandelli et 17 de M. Gilbert-Luc Devinaz. –
Adoption des deux amendements.

Adoption de l'article modifié.

Article 7 (p. 4026)

M. Gérard Lahellec

Adoption de l'article.

Article 8 (p. 4027)

Amendement n° 20 de M. Vincent Segouin. – Non
soutenu.

Adoption de l'article.

Article 9 (p. 4027)

Amendement n° 2 de M. Gérard Lahellec. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 10 (p. 4029)

Amendement n° 2 de M. Gérard Lahellec. – Rejet.

Adoption de l'article.

Articles 11 et 12 – Adoption. (p. 4030)

Article 13 (p. 4031)

Amendements identiques n° 11 rectifié de M. Didier
Mandelli et 19 de M. Olivier Jacquin. – Adoption des
deux amendements.

Amendements identiques n° 10 rectifié de M. Didier
Mandelli et 18 de M. Olivier Jacquin. – Adoption des
deux amendements.

Adoption de l'article modifié.

Articles 14 et 15 – Adoption. (p. 4033)

Article 16 (p. 4033)

Amendement n° 25 de Mme Patricia Schillinger. –
Adoption.

Amendement n° 27 de la commission. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 17 (p. 4035)

M. Gérard Lahellec

Adoption de l'article.

Articles 18 et 19 – Adoption. (p. 4036)

Article 20 (p. 4037)

Amendement n° 4 de M. Gérard Lahellec. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 21 (p. 4038)

M. Gérard Lahellec

Adoption de l'article.

Article additionnel après l'article 21 (p. 4038)

Amendement n° 1 rectifié *ter* de M. Michel Canévet. – Retrait.

Article 22 (p. 4039)

M. Gérard Lahellec

Adoption de l'article.

Article 23 (p. 4040)

M. Olivier Jacquin

Amendement n° 13 de M. Olivier Jacquin. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 24 (p. 4043)

Amendement n° 21 rectifié *bis* de Mme Catherine Fournier. – Rejet.

Amendement n° 22 rectifié *bis* de Mme Catherine Fournier. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 24 *bis* (*nouveau*) – Adoption. (p. 4045)

Articles 25 à 32 – Adoption. (p. 4046)

Articles additionnels après l'article 32 (p. 4048)

Amendement n° 23 rectifié de M. Jean-Claude Requier. – Retrait.

Amendement n° 24 rectifié de M. Jean-Claude Requier. – Retrait.

Amendement n° 5 rectifié de M. Ronan Dantec. – Rejet.

Articles 33 à 40 – Adoption. (p. 4050)

Article 41 (p. 4059)

Mme Isabelle Briquet

Amendement n° 32 du Gouvernement. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 42 – Adoption. (p. 4061)

Articles additionnels après l'article 42 (p. 4062)

Amendement n° 29 du Gouvernement. – Rejet.

Amendement n° 31 du Gouvernement. – Rejet.

Vote sur l'ensemble (p. 4063)

M. Jean-Pierre Corbisez

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

Adoption du projet de loi dans le texte de la commission, modifié.

5. **Ordre du jour** (p. 4064)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. GÉRARD LARCHER

Secrétaires :
Mme Françoise Férat,
Mme Patricia Schillinger.

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quinze heures.)

1

PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

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

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

2

QUESTIONS D'ACTUALITÉ AU GOUVERNEMENT

M. le président. Monsieur le Premier ministre, mesdames, messieurs les ministres, mes chers collègues, l'ordre du jour appelle les réponses à des questions d'actualité au Gouvernement.

Je vous rappelle que la séance est retransmise en direct sur Public Sénat et sur notre site internet.

Au nom du bureau du Sénat, j'appelle chacun d'entre vous à observer au cours de nos échanges l'une des valeurs essentielles du Sénat : le respect, qu'il s'agisse du respect des uns et des autres ou de celui du temps de parole.

RÉPONSE PÉNALE À LA DÉLINQUANCE DU QUOTIDIEN

M. le président. La parole est à M. Pascal Martin, pour le groupe Union Centriste. *(Applaudissements sur les travées des groupes UC et INDEP.)*

M. Pascal Martin. Ma question s'adresse à M. le Premier ministre.

Nombre de membres du groupe Union Centriste et d'autres groupes du Sénat sont allés ce jour, devant l'Assemblée nationale, pour témoigner de nouveau leur solidarité aux policiers. Je souhaite l'exprimer également dans cet hémicycle.

Le malaise des policiers, c'est celui d'agents qui craignent pour leur vie, laquelle ne représente rien pour les voyous, ceux-là mêmes qui tentent de les brûler vifs à Viry-Châtillon, leur tirent dessus à bout portant à Avignon, leur jettent des parpaings à la figure n'importe où.

C'est aussi le doute des policiers, des gendarmes, qui s'interrogent de plus en plus sur le sens de leur engagement. On peut en effet tourner le problème dans tous les sens – recruter plus, acheter plus de voitures, verser des primes, créer des observatoires –, rien n'y fait.

Le problème, c'est qu'à peine arrêtés les délinquants sont déjà relâchés dans la nature.

Que ressent le policier qui vient d'interpeller un délinquant en flagrant délit quand celui-ci est libéré dans les heures qui suivent, qu'il passera pour un caïd auprès de ses copains, alors que lui est encore occupé à remplir la paperasserie de l'interpellation? Et que pense le concierge lorsqu'il retrouve le même individu, arrogant et menaçant, dans la cage d'escalier, quelques heures plus tard?

À cet agent, à ce concierge, aux victimes, on dira que l'on n'a pas jugé utile de le placer en garde à vue ou que le délinquant a refusé sa comparution immédiate, mais qu'il y aura bien un rappel à la loi ou de la prison avec sursis dans quelques mois ou trimestres.

Ces réponses quotidiennes et répétitives sont inaudibles. Elles engendrent le sentiment d'impuissance et la conviction d'impunité; elles font naître le désarroi et l'humiliation des honnêtes gens. L'autorité de l'État ne se décrète pas : elle se manifeste et elle s'impose.

Mes questions, monsieur le Premier ministre, sont donc simples : quels actes forts le Gouvernement entend-il prendre pour mieux protéger ses agents? Doit-on modifier notre échelle des peines afin que la sanction visible et immédiate devienne désormais la règle? *(Applaudissements sur les travées des groupes UC et INDEP, ainsi que sur des travées du groupe Les Républicains.)*

M. le président. La parole est à M. le Premier ministre.

M. Jean Castex, Premier ministre. Monsieur le président du Sénat, mesdames, messieurs les sénateurs, monsieur le sénateur Pascal Martin, je tiens à répondre moi-même à cette question, tant le sujet que vous soulevez est d'importance. Auparavant, monsieur le sénateur, je veux vous remercier de la pondération avec laquelle vous vous êtes exprimé sur ce sujet extrêmement grave.

Sur le fond, je ferai d'abord une petite observation.

Vous avez commencé en indiquant qu'il ne suffisait pas de créer des postes dans la police, de reconstruire des commissariats, de changer des voitures. En résumé, pour vous, cela n'y faisait rien. Permettez-moi d'exprimer un désaccord : nous aurons créé, au cours de ce quinquennat, 10 000 postes supplémentaires en net sur les forces de sécurité intérieure, ce qui est quand même mieux que d'en avoir supprimés, comme cela a pu être le cas, je le rappelle, par le passé. *(Protestations sur les travées du groupe Les Républicains. – Mme Patricia Schillinger et M. Martin Lévrier applaudissent.)* Dont acte!

M. Jérôme Bascher. Où étiez-vous à l'époque?

M. Jean Castex, Premier ministre. Je parle d'un passé collectif! (*Protestations redoublées et huées sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Réjouissons-nous, mesdames, messieurs les sénateurs, d'avoir recommencé à créer des postes dans la sécurité publique.

Par ailleurs, monsieur le sénateur, permettez-moi de vous renvoyer, ainsi que tous les membres du Sénat, à la déclaration de politique générale que j'ai prononcée devant vous au mois de juillet dernier. J'ai alors utilisé le même raisonnement que vous, en disant que renforcer les moyens des forces de sécurité, comme le fait le Gouvernement, sous l'autorité du Président de la République, depuis le début du quinquennat, ne suffisait effectivement pas.

Pour faire face à la vague de violence contre ces mêmes forces de sécurité, et, au-delà, contre les citoyens de ce pays, il faut aussi que la réponse pénale suive.

MM. Marc-Philippe Daubresse et Bruno Sido. Eh oui!

M. Jean Castex, Premier ministre. C'est ce que j'ai dit et c'est ce que nous avons fait!

Plusieurs sénateurs Les Républicains. Mais non!

M. Jean Castex, Premier ministre. Mais si! Il suffit de se reporter à l'évolution du budget de la justice depuis plusieurs années: +8 % dans la loi de finances pour 2021; c'est inédit!

M. Marc-Philippe Daubresse. Ce n'est pas une question de budget!

M. Jérôme Bascher. Et le déficit?

M. Jean Castex, Premier ministre. Et nous allons continuer!

Vous savez très bien, mesdames, messieurs les sénateurs, qu'il y a en France moins de magistrats, rapportés au nombre d'habitants, qu'en Allemagne ou même qu'en Italie. C'est pareil pour l'ensemble du service public de la justice. Le problème vient de très loin. Il nous faut restaurer ce service public et réparer tous les maillons qui font défaut. J'en citerai quelques-uns.

Il y a d'abord les officiers de police judiciaire, c'est-à-dire ceux qui mettent en état les affaires, après le travail d'enquête, pour que celles-ci soient soumises au juge. C'est une fonction, et Gérard Darmanin le sait parfaitement, insuffisamment valorisée, et ce depuis longtemps. Aussi, dans le cadre du Beauvau de la sécurité, nous allons la restaurer, y affecter davantage d'effectifs, mieux les former, mieux les qualifier, pour que les affaires arrivent en état d'être mieux jugées par l'autorité judiciaire.

Il y a également l'informatisation, ou la numérisation de la chaîne pénale, qui accuse un grave retard. Il y a eu à ce sujet nombre de rapports du Sénat que je ne vous ferai pas l'injure de rappeler. J'ai dégagé des sommes extrêmement importantes, grâce au plan de relance, pour mettre au service de la numérisation de toutes nos procédures les moyens qu'il faut.

J'ajoute qu'évidemment la représentation nationale sera saisie pour modifier les textes. Vous avez parlé du rappel à la loi. Pardonnez-moi de vous dire, mesdames, messieurs les sénateurs, qu'en tant que maire je me suis aperçu depuis longtemps que ce rappel à loi ne sert plus à rien...

M. Philippe Dallier. Il n'a jamais servi à rien!

M. Jean Castex, Premier ministre. Je dirai même qu'il ridiculise l'autorité de l'État. Je vous le dis, nous allons y mettre un terme. Ce n'est pas nouveau: il y a longtemps que le rappel à la loi ne marche plus!

Quant aux réductions automatiques de peine, nous allons également y mettre un terme dans le cadre du projet de loi sur la justice, et vous allez être saisis d'autres dispositions.

Enfin, au-delà de cette action de fond, qui concerne les forces de sécurité intérieure, le service public de la justice, dont l'indépendance, je vous le rappelle, est constitutionnellement garantie, je revendique aussi devant vous toute notre action concernant la prévention: dédoubler les classes dans les quartiers prioritaires de la ville, dans les zones d'éducation prioritaire, c'est aussi lutter contre l'insécurité.

Nous devons agir sur tous les registres. L'État est ferme; l'État est décidé: il ne laissera personne abîmer la République! (*Applaudissements sur les travées des groupes RDPI et INDEP.*)

INTERVENTION DE LA FRANCE ET DE L'UNION
EUROPÉENNE EN VUE DE LA RÉOLUTION DE LA
CRISE AU PROCHE-ORIENT

M. le président. La parole est à Mme Éliane Assassi, pour le groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Mme Éliane Assassi. Monsieur le Premier ministre, depuis la question de mon collègue Pierre Laurent, la semaine dernière, le Conseil de sécurité des Nations unies, verrouillé par les États-Unis, s'est réuni trois fois, sans résultat. La liste des morts et des blessés s'allonge de part et d'autre. Cependant, l'immense majorité des victimes se trouve à Gaza, car la disproportion de l'usage de la force est évidente.

Monsieur le Premier ministre, hier, à l'Assemblée nationale, vous avez exprimé une préoccupation pour le sort des populations civiles à Gaza, mais l'heure est venue de taper du poing sur la table, car la voix de la France compte encore au Proche-Orient. M. Macron doit prendre la parole fortement en faveur de la paix, comme d'autres l'ont fait par le passé.

Vous avez annoncé hier l'ouverture d'un couloir humanitaire: où en sommes-nous? L'Union européenne, réunie hier soir, est encore divisée, ne bouge pas, ou tergiverse. La violation massive des droits de l'homme et la suspicion de crimes de guerre à sa porte doivent la faire réagir.

Beaucoup renvoient dos à dos agresseurs et agressés. Pourtant, les faits, les images, les chiffres démontrent le choix de la guerre et de la violence fait par Benyamin Netanyahou et l'extrême droite israélienne.

Monsieur le Premier ministre, vous avez rappelé hier la nécessité d'une solution politique. Allez jusqu'au bout! Au-delà d'un hypothétique vote à l'ONU d'un cessez-le-feu sur l'initiative de la France, qui peut s'avérer bien tardif, à moyen et long termes, seule la coexistence pacifique de deux États, israélien et palestinien, ouvrira la voie d'une solution heureuse au Proche-Orient.

L'urgence, c'est de tout faire pour la cessation des hostilités et le respect de la souveraineté de Jérusalem-Est en stoppant la politique de colonisation. Il faut absolument faire entendre raison au gouvernement israélien.

Monsieur le Premier ministre, quand la France va-t-elle reconnaître l'État palestinien? Car cette reconnaissance est la clé de la paix! (*Applaudissements sur les travées du groupe CRCE. – Mme Martine Filleul applaudit également.*)

M. le président. La parole est à M. le Premier ministre.

M. Jean Castex, Premier ministre. Madame la présidente Assassi, comme je l'ai dit hier à l'Assemblée nationale, la situation au Proche-Orient est effectivement extrêmement grave et préoccupante. Elle est, vous le savez toutes et tous, la conséquence d'une absence de perspective politique qui n'a que trop duré, et qui continuera à produire de la violence si la volonté n'est pas là pour avancer résolument vers l'établissement de deux États dans le cadre du droit international, des résolutions du Conseil de sécurité et des paramètres agréés.

Aujourd'hui, vous l'avez dit, la priorité absolue, l'urgence vitale, c'est l'arrêt de l'escalade en cours. Depuis le 10 mai, le bilan humain est très lourd : des familles entières, palestiniennes et israéliennes, endeuillées ; des images de destruction terribles ; une population israélienne qui vit sous la menace des roquettes. Rien de tout cela ne peut nous laisser indifférents.

Je veux, comme hier, redire ici l'attachement indéfectible de la France à la sécurité d'Israël. Le Hamas a cherché à récupérer, à instrumentaliser une situation de tension à Jérusalem, au prix de souffrances insupportables pour les populations civiles. La France condamne donc une nouvelle fois par ma voix, avec la plus grande fermeté, les tirs de roquettes par le Hamas et d'autres groupes terroristes depuis la bande de Gaza vers le territoire israélien. Ils sont inacceptables et, le Président de la République l'a rappelé, ils doivent cesser immédiatement.

Dans leur réponse militaire, les autorités israéliennes doivent agir de façon proportionnée et dans le strict respect du droit international. Nous sommes inquiets de la situation humanitaire des populations civiles à Gaza, auxquelles l'aide doit parvenir rapidement et sans entrave. Des premières mesures ont été prises en ce sens, et nous agissons, madame la présidente Assassi, puisque telle était votre question, pour qu'elles se concrétisent très rapidement et qu'elles puissent s'amplifier.

Enfin, comme je le précisais également hier aux députés, la sécurité du personnel humanitaire et médical, d'une part, et des journalistes, d'autre part, doit absolument être préservée.

Le cycle de violence en cours, malheureusement, ne se limite pas à Gaza. Dans plusieurs villes, des heurts entre communautés ont atteint un niveau inédit. En Cisjordanie et à Jérusalem, les affrontements entre Palestiniens, colons et forces de sécurité israéliennes se multiplient. La France appelle solennellement l'ensemble des acteurs à mettre un terme immédiat à toutes les violences, à toutes les provocations et à toute incitation à la haine pour permettre le retour au calme.

À Jérusalem, en particulier, la France a exprimé très tôt sa préoccupation à l'égard des tensions, apparues dès le mois d'avril et qui se sont renforcées tout au long du mois de ramadan. Elle n'a cessé de souligner les risques liés à la poursuite de la politique de colonisation. Elle a enfin appelé à la stricte préservation du *statu quo* historique sur les lieux saints de la ville.

Mesdames, messieurs les sénateurs, la France ne ménage aucun effort pour parvenir le plus vite possible à une cessation des hostilités.

Comme vous le savez, le Président de la République s'est entretenu au cours des derniers jours avec le Premier ministre Netanyahu et le Président Abbas. Il a rencontré le Président Sissi, dont nous soutenons pleinement les efforts de média-

tion. Il s'est encore réuni hier en visioconférence avec le roi de Jordanie et le même président égyptien pour organiser la convergence de nos efforts. Il s'agit de permettre un accès humanitaire complet à Gaza, la mise en place rapide d'un cessez-le-feu effectif et l'adoption à cet effet d'une résolution du Conseil de sécurité.

Ne doutez pas, madame la présidente Assassi, mesdames, messieurs les sénateurs, de la ferme volonté de la France de peser de tout son poids dans cette région du monde, où se déroulent des événements extrêmement graves. (*Applaudissements sur les travées du groupe RDPI.*)

PROGRAMME COVAX

M. le président. La parole est à M. Martin Lévrier, pour le groupe Rassemblement des démocrates, progressistes et indépendants.

M. Martin Lévrier. Monsieur le secrétaire d'État chargé des affaires européennes, alors que la plupart des États européens poursuivent l'allègement progressif de leurs mesures de restriction, la résurgence de l'épidémie dans plusieurs pays à travers le monde demeure alarmante. Je pense notamment à l'Inde, au Népal ou encore au Brésil. Les épidémies ne connaissent pas de frontières, et la covid-19 ne fait évidemment pas exception. Seule une vaccination rapide, efficace et accessible à tous permettra de surmonter cette pandémie.

Pour y arriver, l'Organisation mondiale de la santé (OMS), l'Alliance Gavi et la Coalition pour les innovations en matière de préparation aux épidémies ont lancé l'initiative Covax, un mécanisme mondial devant accélérer la fabrication de vaccins et garantir sa distribution équitable à travers le monde.

Grâce à ce dispositif, 64 millions de vaccins ont pu être distribués dans 124 pays. Pourtant, ce lundi, l'Unicef a tiré la sonnette d'alarme sur le retard pris par Covax, estimant que, si les pays du G7 et les États membres de l'Union européenne partageaient 20 % de leurs stocks de juin, juillet et août, alors, plus de 150 millions de doses pourraient être données. Cela sauverait bien des vies dans ces pays en difficulté.

La France a été le premier pays à donner 100 000 doses *via* Covax. Quelques semaines plus tard, le Président de la République a appelé les pays anglo-saxons, et au premier rang les États-Unis, à contribuer davantage à la circulation de ces vaccins.

Monsieur le secrétaire d'État, puisque le temps joue contre nous, comment accélérer l'initiative Covax et répondre à ce message de solidarité et d'urgence formulé par l'Unicef ? Quel rôle pourrait-on imaginer pour le laboratoire français Sanofi, qui vient de publier des résultats prometteurs ? (*Applaudissements sur les travées du groupe RDPI.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des affaires européennes.

M. Clément Beaune, secrétaire d'État auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères, chargé des affaires européennes. Monsieur le sénateur Lévrier, vous soulignez l'importance de la solidarité internationale pour lutter contre cette pandémie. Vous avez raison. C'est non seulement notre devoir humanitaire et moral de soutenir les pays, très nombreux aujourd'hui, qui n'ont pas accès, faute de moyens financiers ou de capacités de production, aux vaccins, mais c'est aussi notre intérêt sanitaire, français et européen.

En effet, nous voyons bien, devant la prolifération de certains variants, que nous ne serons pas en sécurité tant que le monde entier ne sera pas progressivement vacciné.

Nous devons donc accélérer.

Au moment où nous parlons, je pense à des solutions qui ne trouveront pas d'issue avant plusieurs mois. C'est le cas de la levée des brevets.

En revanche, dans le cadre de la solidarité internationale, impulsée par la France et l'Union européenne, il y a aussi le mécanisme Covax. Il a permis, vous l'avez rappelé, de distribuer, à ce jour, un peu plus de 65 millions de doses dans plus de 120 pays. Il y a eu des retards par rapport à ce que nous anticipions. Nous les avons nous-mêmes connus avec les chaînes industrielles, notamment celles de l'AstraZeneca, mais nous accélérons.

Je rappelle que l'Union européenne est aujourd'hui le premier financeur de Covax et, de manière générale, le premier donateur international ainsi que le premier exportateur de vaccins au monde. Nous nous réjouissons que les États-Unis nous rejoignent enfin dans ce mouvement de solidarité internationale. Le président Biden a annoncé des dons de doses importants ces prochaines semaines, ce qui sera un facteur d'accélération.

Nous devons pour cela mobiliser l'ensemble des vaccins disponibles. Vous évoquiez celui de Sanofi. Le laboratoire a annoncé des résultats positifs en tout début de semaine. Nous espérons, sous réserve que la phase III se déroule bien, que l'autorisation de mise sur le marché puisse être donnée et que ce vaccin complémentaire soit disponible au dernier trimestre de cette année. Cela sera nécessaire pour l'Union européenne, pour la France, car nous en aurons encore besoin, et pour accélérer nos efforts internationaux.

Je rappelle aussi que, dans ce souci de solidarité, l'Union européenne a commandé, au total, plus de 2,5 milliards de doses. C'est évidemment beaucoup plus qu'il n'en faut pour vacciner notre propre population, ce qui est bien sûr notre priorité, mais cela permet aussi de donner un certain nombre de doses le plus vite possible.

Enfin, sachez que la France, dans un cadre bilatéral,...

M. le président. Il faut conclure !

M. Clément Beaune, secrétaire d'État. ... donne des doses aux soignants africains pour assurer cet effort prioritaire de solidarité.

SITUATION AU PROCHE-ORIENT

M. le président. La parole est à Mme Hélène Conway-Mouret, pour le groupe Socialiste, Écologiste et Républicain. (*Applaudissements sur les travées du groupe SER.*)

Mme Hélène Conway-Mouret. Monsieur le secrétaire d'État chargé des affaires européennes, malheureusement, une fois encore, l'actualité se fait terrible et terrifiante au Proche-Orient. Les images montrent toutes les misères de la guerre, frappant une population israélienne et palestinienne soumise à la terreur des bombardements et des tirs de roquettes. Ces affrontements sont les plus violents depuis 2014, avec un bilan déjà trop lourd, tant dans la bande de Gaza, qui atteint désormais près de 230 morts, dont 58 enfants, qu'en Israël, qui a recensé 12 victimes, dont 2 enfants, sans compter les blessés dans les deux camps. Le constat est terrible.

Alors que les hostilités sont entrées dans leur deuxième semaine, sans aucun signe d'apaisement, puisque les violences s'étendent maintenant à la Cisjordanie, les grands pays occidentaux, mais aussi la Russie, la Chine ou le monde arabe semblent impuissants, à ce stade, à enrayer cette mécanique. Cela pose la question de leur engagement réel, et, partant, du nôtre, monsieur le secrétaire d'État.

Le secrétaire général de l'ONU a appelé à l'arrêt immédiat des combats, qui risquent de « déclencher une crise sécuritaire et humanitaire incontrôlable dans la région ».

Les 15 membres du Conseil de sécurité ont condamné les violences contre les civils, des deux côtés, et la presse à Gaza, mais une déclaration commune n'a pour l'heure pas été émise, car les États-Unis bloquent toute initiative en ce sens depuis une semaine. Nous attendons de connaître le sort réservé à la résolution déposée par la France, l'Égypte et la Jordanie hier soir.

Monsieur le secrétaire d'État, n'est-il pas urgent d'agir au nom de la seule raison qui vaille, celle de la paix et de la protection des populations civiles, que la France défend à travers la solution à deux États ?

Au-delà de son statut de membre permanent du Conseil de sécurité à l'ONU, la France est l'un des rares pays à avoir la capacité de parler aux deux parties. Pourtant, elle choisit de soutenir une médiation menée par l'Égypte. N'y a-t-il donc aujourd'hui ni plan de paix ni interlocuteur capable d'en proposer un ? Que penser de la prise de position minimaliste des Européens sur une solution politique, qui n'a même pas fait l'unanimité, et qui nous marginalise tous dans un rôle de soutiens humanitaires, économiques, à défaut d'être des acteurs d'un véritable processus de paix ? (*Applaudissements sur les travées des groupes SER et CRCE.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des affaires européennes.

M. Clément Beaune, secrétaire d'État auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères, chargé des affaires européennes. Madame la sénatrice Conway-Mouret, vous avez raison de rappeler la nécessité d'amplifier les efforts diplomatiques. Le Premier ministre a évoqué à l'instant la position d'équilibre que la France défend depuis plusieurs jours de manière active.

Vous l'avez dit aussi, nous sommes un des rares pays qui puisse parler aux deux parties. Nous menons ce travail et ces efforts ne sont pas concurrents avec la médiation régionale que propose le Président Sissi pour l'Égypte. Le Président de la République, comme l'a souligné Premier ministre, s'est entretenu avec ce dernier et avec le Roi de Jordanie pour soutenir cette médiation. Nous lui apportons notre appui, car je crois que nous devons aller ensemble dans ce sens.

Nous sommes membres permanents du Conseil de sécurité des Nations Unies et nous avons, à ce titre, un rôle clé à jouer pour relayer les efforts de médiation et de désescalade. C'est ce qu'en ce moment même Jean-Yves Le Drian est en train de faire avec une nouvelle réunion du Conseil de sécurité.

Comme vous l'avez indiqué, nous avons proposé un projet de résolution, qui vise à amplifier ces efforts diplomatiques et à tenir cet équilibre entre la nécessité d'un accès humanitaire rapide, notamment à Gaza, et d'un cessez-le-feu le plus rapide possible.

Je regrette comme vous que les efforts de coordination européenne n'aient pas été plus efficaces ces dernières heures. En effet, quelques partenaires européens n'ont pas voulu jouer ce jeu collectif. Néanmoins, le haut représentant Josep Borrell a été très clair sur le fait que la position européenne était la même que celle que défend la France, c'est-à-dire le soutien à la sécurité d'Israël, l'appel à la désescalade et l'appui à tous les efforts humanitaires d'urgence.

Nous poursuivrons ce travail ces prochaines heures avec nos partenaires de la région. Je le répète, nous sommes un des rares pays à pouvoir parler à tous les acteurs régionaux, Jordanie et Égypte en particulier, pour assurer le plus vite possible le retour à un dialogue, le cessez-le-feu et le soutien humanitaire. (*Applaudissements sur les travées du groupe RDPI. – Mme Hélène Conway-Mouret applaudit également.*)

DÉPLOIEMENT DE LA FIBRE OPTIQUE EN ZONE RURALE

M. le président. La parole est à M. Éric Gold, pour le groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen. (*M. André Guiol applaudit.*)

M. Éric Gold. Ma question s'adresse à Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

L'aménagement numérique est devenu un enjeu majeur de développement territorial dans les zones les plus rurales de notre pays. Le numérique ne cesse d'envahir notre quotidien et cette tendance a été accélérée par la crise sanitaire, qui a accentué son usage sur le plan économique, dans l'accès à l'éducation, aux soins, au travail, aux services publics et aux droits élémentaires.

D'après les prévisions de l'Observatoire du très haut débit, 87 % des Français seraient raccordables à la fibre en 2022, alors que l'objectif fixé par le Gouvernement à cette échéance est 80 %. Ces chiffres encourageants reflètent cependant des réalités contrastées.

Les zones très denses sont couvertes en très haut débit à hauteur de 85 %, alors qu'au sein des zones de réseaux d'initiative publique, situées en milieu rural, ce taux n'atteint que 32 %. De plus, l'Observatoire estime à plus de 2 millions le nombre de locaux en difficulté pour un raccordement à la fibre dans les zones les plus reculées, où le déploiement est plus long et plus coûteux.

Les opérateurs expliquent la lenteur du déploiement par des arguments qui laissent dubitatifs : un manque de techniciens télécoms, malgré des recrutements qui ont dépassé les espoirs de la filière ; un procédé d'adressage encore insuffisant, alors que les communes rattrapent leur retard, avec plus de 3 millions d'adresses créées ; ou encore une réglementation limitant la pose de la fibre du fait de la charge pouvant être supportée par les poteaux pour les lignes aériennes.

Par ailleurs, l'accélération du déploiement de la fibre ne doit pas se faire au détriment de la qualité : entre un quart et un cinquième des raccordements finaux se soldent par un échec, les travaux et le matériel étant trop souvent à l'origine de malfaçons ou l'objet de dégradations.

Aussi, madame la ministre, pouvez-vous nous dire quelles actions le Gouvernement entend-il mettre en œuvre pour accélérer un déploiement d'un très haut débit de qualité en milieu rural ? (*Applaudissements sur les travées du groupe RDSE et sur des travées du groupe UC. – M. Patrick Chaize applaudit également.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

Mme Jacqueline Gourault, ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales. Monsieur le sénateur Éric Gold, je rejoins tout à fait votre constat. Effectivement, l'aménagement du numérique est un enjeu très important, un enjeu majeur de cohésion sociale et territoriale, qui concerne bien sûr tous les Français.

Je vous confirme que le déploiement de la fibre optique jusqu'à l'abonné au travers du « New Deal mobile » est bien une priorité du Gouvernement, particulièrement de Cédric O et de mon ministère.

Nous avons d'ailleurs déployé depuis le début de ce quinquennat des moyens sans précédent pour accélérer cette transition. Le plan France Très haut débit a ainsi connu une formidable accélération, le pourcentage de locaux raccordables passant de 24 % en 2017 à plus de 60 % en décembre 2020. Le chemin parcouru est donc très important.

Monsieur le sénateur, permettez-moi de prendre l'exemple de votre département, où le réseau d'initiative publique a été conçu, en dehors des agglomérations, à l'échelle de l'ex-région Auvergne.

Entre décembre 2017 et décembre 2020, le pourcentage de logements ou de locaux professionnels raccordables au réseau de la fibre y est, certes, passé de 22 % à 53 %. Mais nous avons bien identifié, en parallèle, les problèmes que vous soulevez, comme l'a d'ailleurs fait l'Arcep (Autorité de régulation des communications électroniques, des postes et de la distribution de la presse), chargée de superviser et de contrôler l'effort de déploiement.

Aussi, en 2021, nous avons demandé, avec les nouveaux financements rendus possibles par le plan de relance, que l'appui se concentre essentiellement dans les départements sur les zones très rurales.

S'agissant de la qualité des raccordements, nous avons en effet constaté des dysfonctionnements. Cette situation n'est pas acceptable : nous avons donc demandé aux opérateurs que soient mis en place des comptes rendus détaillés, accompagnés de photographies prises avant et après les opérations, afin d'éviter les dégradations.

Nous savons qu'il existe aussi des problèmes d'adressage et des difficultés de raccordement complexes à résoudre. Avec l'Arcep et la commission où siège votre collègue sénateur que j'aperçois (*Mme la ministre désigne M. Patrick Chaize de la main.*), nous surveillons tout cela de très près.

M. le président. La parole est à M. Éric Gold, pour la réplique.

M. Éric Gold. Madame la ministre, les zones rurales ne sauraient être les parents pauvres de l'aménagement numérique, d'autant que, à la suite de la crise sanitaire, on se rend compte que des départements comme le Puy-de-Dôme peuvent être attractifs. Si ces territoires veulent attirer de nouvelles personnes, il faut qu'ils puissent proposer un débit suffisant. (*Applaudissements sur les travées du groupe RDSE.*)

RÉVISION DE L'ARTICLE 1^{er} DE LA CONSTITUTION

M. le président. La parole est à M. Guillaume Gontard, pour le groupe Écologiste – Solidarité et territoires. (*Applaudissements sur les travées du groupe GEST.*)

M. Guillaume Gontard. Monsieur le Premier ministre, le lundi 10 mai, le Sénat modifiait le projet de loi constitutionnelle tendant à inscrire à l'article 1^{er} de notre loi fondamentale la garantie de la préservation de l'environnement et de la biodiversité, et la lutte contre le dérèglement climatique.

Nous regrettons vivement ce choix de la majorité sénatoriale, qui n'a toujours pas pris la mesure de l'urgence environnementale. (*Exclamations sur les travées du groupe Les Républicains.*) En choisissant de s'opposer à la décision souveraine du peuple, elle a confirmé que le gaullisme n'était plus qu'un lointain souvenir. (*Vives protestations sur les mêmes travées.*) En choisissant de laisser la maison brûler, elle a montré que l'héritage de Jacques Chirac l'était également. (*Brouhaha à droite de l'hémicycle.*)

Mes chers collègues, à force de regarder ailleurs, vous ne voyez même plus l'évidence. Le choix que vous souhaitez laisser aux Françaises et aux Français n'en est pas un.

La rédaction que vous proposez est symbolique, sans portée normative. Un référendum cosmétique n'intéresse personne. De toute façon, maintenant, le calendrier devient intenable : il sera impossible d'organiser un référendum digne de ce nom avant l'élection présidentielle.

À en croire les indiscretions, la veille de notre débat, l'Élysée avait déjà anticipé sur l'abandon du référendum – chacun appréciera d'ailleurs ce sens du *timing* et cette marque de respect pour le travail parlementaire –, abandon démenti dans la foulée. Allez comprendre ! Depuis, c'est le silence radio.

Monsieur le Premier ministre, nous avons vraiment besoin d'une clarification. Ma question est simple : quel avenir réservez-vous à cette révision constitutionnelle ?

M. Philippe Dallier. Aucun ! (*Rires sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Guillaume Gontard. Allez-vous laisser la navette parlementaire se poursuivre, pour faire en sorte que la version symbolique du Sénat soit adoptée, ou allez-vous abandonner la deuxième révision constitutionnelle du quinquennat ? (*Applaudissements sur les travées du groupe GEST. – M. Jean-Claude Tissot applaudit également.*)

M. le président. La parole est à M. le Premier ministre. (*Ah ! sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Jean Castex, Premier ministre. Monsieur le président Gontard, merci de me donner l'occasion, une fois de plus, de m'exprimer sur un sujet différent des précédents, mais aussi très important, puisque chacun comprend – je n'en doute pas – que la lutte contre le dérèglement climatique, les atteintes portées à l'environnement et à la biodiversité sont des impératifs désormais majeurs.

Je me faisais la réflexion que, depuis que je suis Premier ministre,...

Plusieurs sénateurs Les Républicains. C'est récent ! (*Sourires.*)

M. Jean Castex, Premier ministre. Cela ne fait en effet pas très longtemps, mais je me permets de vous rappeler que, en tant que Premier ministre, j'ai déjà assisté à des inondations terribles au nord de Nice, des inondations extrêmement

graves dans le Sud-Ouest, notamment dans le Lot-et-Garonne, qui m'ont poussé à me rendre sur place, ainsi qu'à un épisode de gel qui a eu des effets dramatiques sur une grande partie de notre pays. (*Murmures prononcés sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Cela nous ramène à la réalité : le constat selon lequel nous connaissons une accélération de ces phénomènes climatiques, qui est, je le disais, un sujet majeur.

Pour évacuer les questions de procédure, je voudrais également vous rappeler, monsieur le président Gontard, que le Président de la République a fait le choix de procéder à une révision de la Constitution sur le fondement, non pas de l'article 11, mais de l'article 89. Nous n'avons donc jamais varié sur ce point.

Cela signifie – ce n'est pas à vous en particulier que je le rappelle, mais à tout le monde, étant donné que nous sommes évidemment écoutés au-delà de l'enceinte de cet hémicycle (*Exclamations ironiques sur les travées du groupe Les Républicains.*) –, que le texte doit être voté en termes identiques par les deux assemblées avant que le Président de la République décide éventuellement de le présenter au référendum – comme vous l'avez indiqué, c'est en effet une possibilité qui lui est offerte – ou de réunir le Congrès. Nous n'en sommes pas tout à fait là. (*Sourires sur plusieurs travées.*) J'y reviendrai.

Comme je l'ai dit à M. le président du Sénat, au terme d'un processus que vous connaissez parfaitement, et pour atteindre le haut degré d'ambition que je mentionnais il y a un instant, le conseil des ministres a adopté un projet de loi constitutionnelle modifiant l'article 1^{er} de la Constitution, qui est extrêmement ambitieux.

Je précise qu'il l'avait fait à l'issue d'un processus original consistant à consulter une convention citoyenne, la Convention citoyenne pour le climat,...

M. Marc-Philippe Daubresse. Le Sénat est légitime, pas la Convention citoyenne !

M. Jean Castex, Premier ministre. ... après quoi la représentation nationale doit reprendre tous ses droits. Nous y sommes.

Comme vous, monsieur Gontard, je regrette – je le dis – que le Sénat n'ait pas voté ce projet de loi, alors qu'il l'avait été de façon très large par l'Assemblée nationale. Il est intéressant à cet égard de noter que le texte issu du projet gouvernemental y a été adopté par 391 voix contre 47, soit une majorité qui va bien au-delà de la seule majorité parlementaire.

M. Rémy Pointereau. Ce n'est pas une référence !

M. Bruno Retailleau. Heureusement, il y a le Sénat !

M. Jean Castex, Premier ministre. Je constate avec regret, mesdames, messieurs les sénateurs, que le Sénat a rabaisé cette ambition. (*Non ! sur les travées du groupe Les Républicains et sur des travées du groupe UC.*) Eh oui ! Je vous le dis avec sérénité et avec tout le respect que je vous dois.

D'ailleurs, et je m'adresse cette fois-ci à la Nation et au président Gontard, nous n'allons pas renoncer à notre ambition ! (*Exclamations sur les mêmes travées.*) Nous allons laisser ce texte suivre son cours et saisir de nouveau l'Assemblée nationale, en espérant évidemment qu'elle puisse rétablir celui-ci dans un sens conforme aux intentions initiales du Gouvernement.

Ensuite, nous aviserons mais, en tout cas, l'importance politique et symbolique de cette question exige que nous portions une haute ambition collective! (*Applaudissements sur les travées du groupe RDPI.*)

M. Marc-Philippe Daubresse. Les applaudissements ne sont pas très nourris!

M. le président. La parole est à M. Guillaume Gontard, pour la réplique.

M. Guillaume Gontard. Merci pour votre réponse, monsieur le Premier ministre.

Si je comprends bien, vous nous annoncez que le texte fera l'objet d'un va-et-vient. Dans ces conditions, je ne sais pas quand un référendum pourrait se tenir et sur quel texte on pourrait se prononcer. En tout cas, si vous comptiez sur ce référendum pour reverdir le bilan écologique du quinquennat, c'est raté: nous n'en aurons même pas le symbole!

Il s'agit encore d'une promesse présidentielle qui risque de ne pas être tenue, d'une proposition de la Convention citoyenne qui risque d'être mise au panier. Seule une vraie loi Climat ambitieuse pourrait nous dispenser d'un quinquennat perdu pour le climat. Il faut l'avouer, nous sommes pour l'instant très loin du compte! (*Applaudissements sur les travées du groupe GEST.*)

ACTIONS EN FAVEUR DES ACTEURS ÉCONOMIQUES

M. le président. La parole est à M. Alain Marc, pour le groupe Les Indépendants – République et Territoires. (*Applaudissements sur les travées du groupe INDEP.*)

M. Alain Marc. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous y voilà! Après quinze mois de crise sanitaire et trois confinements, nous voyons enfin le bout du tunnel.

L'assouplissement des contraintes sanitaires nous envoie des signes tangibles de cette amélioration: recul du couvre-feu à vingt et une heures, réouverture des terrasses, des musées, des cinémas et de tous les commerces.

J'ai bon espoir que les Français se ruent dès aujourd'hui dans les petits commerces, car ils ont reporté bon nombre de leurs achats. Les commerçants, eux, ont besoin de renouer le contact avec leurs clients pour écouler leurs stocks et reconstituer leurs marges.

Je l'ai dit: les Français attendaient ce jour depuis longtemps, et on les comprend: ils vont pouvoir, de façon très progressive, retrouver tout ce qui fait le sel de la vie. Nous partageons tous cet engouement.

Mais ce retour progressif à la normale ne doit pas conduire à confondre vitesse et précipitation. C'est ce que souhaitent les commerçants qui nous ont sollicités, et je tiens à associer à ma question ma collègue Vanina Paoli-Gagin. Les commerçants vont reprendre leur activité et se réhabituer à travailler dans des conditions normales. Il faut que les recettes commerciales remplacent peu à peu les aides publiques.

C'est dans ce contexte que se pose la question des soldes d'été, qui doivent débiter le 23 juin. De l'avis des petits commerçants – j'ai encore parlé ce matin aux représentants de cinq associations de commerçants de petites villes aveyronnaises – et des magasins d'usine, ces soldes arrivent trop tôt, dans la mesure où ils devront casser leurs prix, mais aussi casser leurs marges.

Monsieur le ministre, si l'on combinait le début des soldes avec celui de la saison touristique, nous ouvririons de belles perspectives aux commerçants et aux acteurs du tourisme pour cet été. Les Français sont impatients de retrouver leurs commerçants, mais je suis sûr qu'ils sauront patienter et accepteront un report des soldes, si celui-ci permet à tous les acteurs d'être prêts.

Ma question est simple: accepteriez-vous de repousser la date du début des soldes au 7 juillet, voire au 15 juillet? (*Applaudissements sur les travées du groupe INDEP.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé des petites et moyennes entreprises.

M. Alain Griset, ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargé des petites et moyennes entreprises. Monsieur le sénateur Alain Marc, vous avez raison: la réouverture des commerces était très attendue par les commerçants et les consommateurs. Elle doit être prudente pour des raisons sanitaires, mais elle est aujourd'hui extrêmement appréciée, comme j'ai moi-même pu le constater sur le terrain ce matin.

Ces derniers mois, nous avons beaucoup soutenu les entreprises sur le plan financier, ce qui leur permet aujourd'hui d'être en mesure de poursuivre leur activité, mais il est vrai que les magasins de chaussures, les secteurs de l'habillement ou de la maroquinerie ont accumulé beaucoup de stocks.

C'est pourquoi nous avons pris une mesure extrêmement importante. Dans un premier temps, nous avons décidé de verser aux commerces de moins de 50 salariés une compensation financière immédiate, qui leur sera automatiquement versée à partir du 25 mai. Cette aide correspondra à 80 % du fonds de solidarité perçu au mois de novembre.

Dans un second temps, nous envisageons d'intégrer les stocks des commerces de plus de 50 salariés dans la liste de ce que l'on appelle les coûts fixes.

Monsieur le sénateur, vous avez évoqué les soldes. Pour un ministre – c'est une chose que j'ai apprise depuis ma nomination il y a quelques mois –, mettre tout le monde d'accord sur un tel sujet relève de l'objectif inatteignable.

Néanmoins, il est important que l'on puisse discuter de cette question. Hier même, j'assistais à une visioconférence avec l'ensemble des acteurs – extrêmement nombreux et divers – du secteur du commerce pour recueillir leur avis sur la date des soldes d'été. Ce n'est pas une surprise, les avis divergent.

Toutefois, ces divergences sont un peu moins importantes que d'habitude. C'est pourquoi Bruno Le Maire et moi-même ferons, dès la semaine prochaine, des propositions à M. le Premier ministre pour tenter de trouver une date qui corresponde à l'intérêt de l'ensemble des commerçants. (*Applaudissements sur les travées du groupe RDPI. – Mme Colette Mélot applaudit également.*)

M. le président. La parole est à M. Alain Marc, pour la réplique.

M. Alain Marc. Monsieur le ministre, reporter les soldes de quelques semaines serait vraiment conforme à l'intérêt de tous!

POLITIQUE DU GOUVERNEMENT EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

M. le président. La parole est à Mme Dominique Estrosi Sassone, pour le groupe Les Républicains. (*Bravo! et applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Mme Dominique Estrosi Sassone. Ma question s'adresse à M. le Premier ministre.

Monsieur le Premier ministre, j'espère que vous aurez l'obligeance de me répondre, comme vous venez de répondre à un certain nombre de nos collègues, car le sujet que je veux aborder est important.

Les policiers nous protègent, mais l'État n'est plus capable de les protéger. Ils ont peur. Leur émotion, leur indignation, leur colère se sont exprimées dans la dignité il y a tout juste deux heures.

De jour comme de nuit, les policiers travaillent, vont sur le terrain, patrouillent sur tout le territoire de la République, notamment dans les quartiers prioritaires et difficiles. Ils réalisent des instructions, mais, lorsqu'ils interpellent des voyous ou de jeunes malfrats, il arrive trop souvent que ces derniers ne soient pas condamnés.

La réponse pénale est insuffisante. Si elle n'est pas à la hauteur, c'est aussi parce qu'elle est mal appliquée et défaillante.

Monsieur le Premier ministre sous la pression, vous promettez une plus grande fermeté...

M. Jean Castex, Premier ministre. J'ai déjà répondu !

Mme Dominique Estrosi Sassone. ... mais les mots ne suffisent plus : il faut que vous changiez de logiciel !

M. Jean Castex, Premier ministre. On l'a fait !

Mme Dominique Estrosi Sassone. Il faut instaurer des peines minimales automatiques contre tous les agresseurs des forces de l'ordre et de sécurité.

Monsieur le Premier ministre, allez-vous réellement assurer la protection et la sécurité des policiers en décrétant l'urgence de la réponse pénale ? (*Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains et sur des travées du groupe UC.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre déléguée chargée de la citoyenneté. (*Protestations sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Mme Marlène Schiappa, ministre déléguée auprès du ministre de l'intérieur, chargée de la citoyenneté. Madame la sénatrice, pour moi aussi, c'est un plaisir d'être présente dans cet hémicycle et de répondre à votre question au nom du ministère de l'intérieur, que je représente pour cette séance de questions d'actualité au Gouvernement. (*Sourires.*)

D'abord, je tiens à vous dire que nous saluons le soutien que vous adressez aux policiers. Le ministre de l'intérieur Gérard Darmanin est d'ailleurs en ce moment même à leurs côtés, pour leur apporter son appui. (*Murmures à droite.*)

Si vous me le permettez, je voudrais me joindre à vous pour les assurer, en notre nom à tous ici, de notre totale mobilisation. En effet, les policiers comme les gendarmes ou les pompiers nous disent au quotidien qu'ils ont besoin à la fois de moyens et de soutien.

Pour ce qui concerne les moyens, nous les mettons sur la table. Vous le savez, puisque vous avez fait le choix d'augmenter le budget de la mission « Sécurités » lors de l'examen des crédits du ministère de l'intérieur, en soulignant à l'époque qu'il s'agissait d'une hausse importante et historique.

Bien sûr, la question de la chaîne pénale est absolument fondamentale. C'est la raison pour laquelle le Premier ministre s'est exprimé tout à l'heure. Accompagné du ministre de l'intérieur et du garde des sceaux, il a aussi reçu les syndicats pour faire en sorte de leur apporter une véritable réponse, et de mettre fin à ce sentiment d'impunité qui pousse des délinquants de plus en plus jeunes à commettre les faits que vous avez parfaitement décrits.

Au-delà des moyens et de la chaîne pénale, je crois profondément que la mobilisation de toute la classe politique aux côtés des forces de l'ordre est fondamentale.

C'est le travail que nous menons dans le cadre du Beauvau de la sécurité. Ce soutien que nous leur apportons est d'autant plus essentiel que, lorsque nous recevons les familles des policiers et des gendarmes, comme je l'ai fait au ministère de l'intérieur, certains petits garçons nous expliquent qu'ils n'osent pas dire à l'école que leur papa est policier ou gendarme, car ils ont peur d'être harcelés ou frappés, parfois dans l'enceinte même de l'établissement. (*Marques d'agacement sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Je souhaiterais conclure en disant que la réalité du travail des policiers et des gendarmes n'est souvent pas celle qui est décrite dans les médias et sur les plateaux de télévision. À 400 reprises, chaque semaine, des policiers et des gendarmes interviennent pour sauver la vie de femmes et d'enfants confrontés à des violences intrafamiliales.

M. Cédric Perrin. Mais ce n'est pas la question !

M. François Bonhomme. Répondez à la question !

Mme Marlène Schiappa, ministre déléguée. Je sais que vous le savez, mais parmi les personnes qui nous regardent ou qui interviennent sur les plateaux de télévision, beaucoup jettent l'opprobre sur les forces de l'ordre et le métier difficile qu'elles exercent.

Plusieurs sénateurs Les Républicains. Ce n'est pas le sujet !

Mme Marlène Schiappa, ministre déléguée. Je veux dire à nos forces de l'ordre que le Gouvernement est à leurs côtés, au travers des moyens qu'il leur consacre, de ses actes, ou de la solidarité qu'il leur accorde. (*Applaudissements sur les travées du groupe RDPI. – Huées sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. le président. La parole est à Mme Dominique Estrosi Sassone, pour la réplique.

Mme Dominique Estrosi Sassone. Je vous demandais si vous seriez prêts à instaurer des peines minimales automatiques contre les agresseurs des forces de l'ordre.

M. David Assouline. Arrêtez, il y a une échelle des peines, tout de même !

Mme Dominique Estrosi Sassone. Vous n'avez pas répondu à ma question : je le regrette.

Mme Dominique Estrosi Sassone. Dans votre précédente réponse, monsieur le Premier ministre, vous avez de nouveau critiqué le bilan sécuritaire de Nicolas Sarkozy.

M. Julien Bargeton. Eh oui, cela n'a pas marché !

Mme Dominique Estrosi Sassone. Or, je vous rappelle, monsieur le Premier ministre, que vous étiez l'un de ses plus proches collaborateurs et que vous avez contribué à ce bilan sécuritaire ! (*Vifs applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Marc-Philippe Daubresse. On y était, on s'en souvient !

Mme Dominique Estrosi Sassone. Aujourd'hui, ce que les policiers attendent,...

M. le président. Concluez !

Mme Dominique Estrosi Sassone. ... c'est la certitude de la sanction et l'impunité zéro.

M. le président. Il faut conclure !

Mme Dominique Estrosi Sassone. Qui protégera les policiers et, demain, la République si vous n'êtes pas à leurs côtés ? (*Bravo ! et applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains. – Mme Françoise Gatel applaudit également.*)

SITUATION AU HAUT-KARABAGH

M. le président. La parole est à M. Christian Cambon, pour le groupe Les Républicains. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Christian Cambon. Monsieur le secrétaire d'État chargé des affaires européennes, les plaies du conflit meurtrier au Haut-Karabagh sont encore ouvertes que l'Azerbaïdjan multiplie les provocations contre l'Arménie : refus honteux de libérer les prisonniers de guerre, destruction méthodique du patrimoine culturel et religieux des territoires arméniens qu'il contrôle.

La situation s'aggrave encore avec l'incursion de 350 soldats azéris, qui se sont carrément installés sur le territoire arménien autour du lac Noir et de la zone de Verin Shorzha. En vérité, ce sont près de 20 000 soldats qui se sont massés à quarante kilomètres à l'intérieur des frontières arméniennes.

Tout est dorénavant très clair : l'attaque du Haut-Karabagh était la première étape d'un plan de l'Azerbaïdjan et de la Turquie visant à établir une continuité territoriale entre eux aux dépens de l'intégrité de l'Arménie.

Le Président de la République a immédiatement appelé au retrait des troupes azéris. Vous avez vous-même relayé avec clarté cet appel. Nous vous en donnons acte mais, en réalité, l'Occident est aujourd'hui complètement marginalisé dans cette zone. Outre la Turquie, la Russie est l'autre grand vainqueur de ce conflit avec des troupes présentes dans les trois pays du sud du Caucase.

C'est pourquoi il est si important aujourd'hui de montrer à l'Arménie que la France est à ses côtés. Le Sénat l'a fait de manière très claire en votant une résolution à l'unanimité le 25 novembre dernier, puis au travers d'un déplacement du président du Sénat à la tête d'une délégation de tous les présidents de groupe. Croyez-moi, cette mission a marqué nos amis arméniens. Elle exprimait la mobilisation du Sénat tout entier.

Monsieur le secrétaire d'État, que comptez-vous faire face à une situation toujours plus inquiétante ? Allez-vous relancer le groupe de Minsk dont la France assure la coprésidence ? Allez-vous saisir le Conseil de sécurité de l'ONU ? Il s'agit de défendre nos valeurs et notre amitié de toujours avec le peuple arménien. En d'autres termes, face à ce drame, allez-vous passer de la diplomatie des déclarations à la diplomatie de l'action ? (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, ainsi que sur des travées des groupes UC, INDEP, RDSE, SER et CRCE.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des affaires européennes.

M. Clément Beaune, secrétaire d'État auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères, chargé des affaires européennes. Monsieur le président Cambon, je veux tout comme vous rappeler la solidarité sans ambiguïté et sans faille de la France à l'égard de l'Arménie.

Depuis le début, la France est extrêmement active dans le dossier du Haut-Karabagh. Après six mois de calme relatif, il y a eu ces derniers jours une nouvelle montée des tensions et, vous l'avez rappelé, l'incursion extrêmement préoccupante de troupes azerbaïdjanaises dans une région arménienne, celle du Syunik. Des troupes ont pris position dans une zone où la frontière internationale est mal définie et se sont introduites sur le territoire arménien.

Cet incident montre que le cessez-le-feu reste extrêmement fragile et que nous ne pourrions pas faire l'impasse sur un règlement global du conflit. La France y prend sa part dans le cadre du groupe de Minsk, dont nous assurons, vous l'avez rappelé, la coprésidence. C'est dans ce cadre privilégié que nous poursuivons nos efforts pour aboutir au règlement politique du conflit.

La libération de quelques prisonniers arméniens par l'Azerbaïdjan était un pas important dans le sens de l'apaisement, mais c'est aujourd'hui sans nul doute à l'Azerbaïdjan qu'il appartient d'aller plus loin et de montrer des signes concrets de désescalade.

Nous sommes mobilisés à tous les niveaux pour assurer ces efforts diplomatiques.

Le Président de la République s'est entretenu avec le Premier ministre arménien le 13 mai. Jean-Yves Le Drian s'est entretenu avec ses homologues d'Arménie et d'Azerbaïdjan ces derniers jours, avec le secrétaire d'État américain Antony Blinken, pour appeler à la libération la plus rapide possible des prisonniers arméniens et demander instamment le retrait des troupes azéris de la région du Syunik. Hier encore – c'est très concret –, les coprésidents du groupe de Minsk, dont la France, ont été consultés pour appuyer cette démarche.

Je conclurai en rappelant qu'un certain nombre de sénateurs se sont rendus avec mon collègue secrétaire d'État Jean-Baptiste Lemoine à la commémoration du génocide arménien le 24 avril dernier à Erevan. Cela a été l'occasion pour plusieurs représentants de la France et pour Jean-Baptiste Lemoine de s'entretenir avec des familles affectées, endeuillées par le conflit et les nombreux morts du côté arménien.

Monsieur le président Cambon, l'aide que nous apportons durera. Notre solidarité avec l'Arménie, je le redis, est sans faille. Nous aurons à en témoigner de nouveau. (*MM. François Patriat et Martin Lévrier applaudissent.*)

INÉGALITÉS ENTRE DÉPARTEMENTS DANS LE CADRE DU PLAN DE RELANCE

M. le président. La parole est à M. Patrice Joly, pour le groupe Socialiste, Écologiste et Républicain. (*Applaudissements sur les travées du groupe SER.*)

M. Patrice Joly. Madame la ministre, le 3 septembre dernier était présenté le plan de relance de 100 milliards d'euros dont la territorialisation devait être un gage d'efficacité, d'adaptabilité, d'équité et de cohésion.

Sur le total, 10,5 milliards d'euros doivent profiter aux collectivités locales. Un premier bilan indique que 5,3 milliards d'euros ont déjà été mobilisés, mais il fait également apparaître de grandes disparités entre les territoires.

Ainsi, alors que la moitié de l'enveloppe a été distribuée, certains départements ne bénéficient aujourd'hui que de 20 % de ce à quoi ils pourraient prétendre si la répartition était égalitaire et calculée en fonction du nombre d'habitants.

Ces importantes différences ont plusieurs explications.

Tout d'abord, ce plan est calibré pour les grosses collectivités, lesquelles disposent de l'arsenal administratif nécessaire pour traiter rapidement les dossiers. En revanche, les plus petites collectivités, qui ont pourtant été un maillon important dans la gestion de la crise sanitaire, rencontrent des difficultés pour monter les dossiers faute d'ingénierie, de technicité et d'un accompagnement suffisant.

Ensuite, le dispositif est trop complexe : les programmes développés sont multiples et marqués par des critères qui deviennent vite restrictifs. Ils traduisent une absence de souplesse, dont les élus de terrain ont désespérément besoin.

Quant aux départements, en particulier les plus petits, soumis aux contrats de Cahors et à de fortes contraintes financières et qui ont en conséquence des programmes d'investissement limités, ils n'ont pas été en mesure de présenter au pied levé des projets chiffrés dont les travaux doivent être achevés en 2022.

Cette situation ne peut perdurer sans créer inévitablement un plan de relance à deux vitesses. La fracture entre nos territoires les plus pauvres, notamment ruraux, et nos territoires les plus riches est déjà assez grande sans que le plan de relance vienne l'exacerber.

Madame la ministre, comment l'État va-t-il répondre à cette montée en puissance d'une nouvelle forme d'iniquité territoriale qui devient insupportable pour les populations concernées ? (*Applaudissements sur les travées du groupe SER.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

Mme Jacqueline Gourault, ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales. Monsieur le sénateur Patrice Joly, le Gouvernement a élaboré un plan de relance pour tous les niveaux de collectivités territoriales, que ce soient les régions ou les départements, comme votre département de la Nièvre. Ce plan va également être prolongé au niveau intercommunal grâce au dispositif que nous sommes en train de mettre en place, c'est-à-dire les contrats de relance et de transition écologique (CRTE).

Je rappelle qu'il existe des financements déconcentrés, aux mains des préfets. Je pense notamment à la DSIL Relance, soit 2,5 milliards d'euros de subventions destinés aux investissements locaux, quelle que soit la dimension des collectivités territoriales. Je précise à nouveau devant vous que le cumul de cette dotation de soutien à l'investissement local et de la dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR) est possible. Par conséquent, toutes les collectivités territoriales sont concernées.

Je rappelle que la gestion des financements prévus dans le cadre du Ségur de la santé a été déconcentrée ; en outre, le Premier ministre vient d'annoncer que les contrats de relance et de transition écologique permettraient de financer des

pistes cyclables. La décision sera donc prise au plus près du territoire, monsieur le sénateur, et en fonction, bien sûr, des projets locaux, que ce soit au niveau communal, départemental ou régional.

Je rappelle aussi que, dans les CRTE conclus avec votre région Bourgogne-Franche-Comté, nous avons retenu des projets importants.

Je pense notamment à un projet que je connais bien et que vous connaissez bien également pour m'en parler depuis des années, celui de la fin de l'aménagement de la nationale 7. L'État s'engage à hauteur de 31 millions d'euros, ce qui est bien normal s'agissant d'une route nationale ; votre département contribue, lui, à hauteur de 6 millions d'euros.

Autres projets, le technopôle de Magny-Cours reçoit 2,7 millions d'euros, et la cité administrative de Nevers 16,4 millions d'euros. Cette cité administrative est évidemment un bâtiment d'État, mais elle profite aussi au département.

M. le président. Il faut en finir avec cette répartition des crédits ! (*Sourires.*)

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Veuillez m'excuser, monsieur le président.

Monsieur le sénateur, je crains que vous n'ayez pas vu ce que le plan de relance dans sa globalité apporte à la Nièvre.

M. le président. La parole est à M. Patrice Joly, pour la réplique.

M. Patrice Joly. Madame la ministre, le département de la Nièvre a bénéficié de 7 millions d'euros au titre du plan de relance. Si la répartition des crédits était équitable, il devrait disposer à terme de 33 millions d'euros. Il est urgent d'essayer de combler cette marge : c'est un enjeu en termes de cohésion territoriale et, donc, de cohésion de notre République, que l'on sait aujourd'hui menacée. (*Applaudissements sur les travées du groupe SER.*)

CONCOURS D'ENTRÉE À SCIENCES PO

M. le président. La parole est à M. Max Brisson, pour le groupe Les Républicains. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains. – M. Jean Hingray applaudit également.*)

M. Max Brisson. Madame la ministre de l'enseignement supérieur, Sciences Po Paris, après avoir revendiqué pendant vingt ans une politique de discrimination positive avec des succès d'ailleurs mitigés, assume désormais la disparition du concours.

Cette année, les candidats ont donc postulé *via* Parcoursup et ont dû joindre des « écrits personnels » à leur candidature. Les centres d'intérêt et l'opinion personnelle des candidats semblent désormais devenus aussi importants que la maîtrise des savoirs académiques, que le concours anonyme permettait de vérifier de manière objective.

Madame la ministre, ma question est simple et courte : que pensez-vous de ce mode de sélection où le subjectif l'emporte sur l'analyse raisonnée des résultats des candidats ? (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, ainsi que sur des travées du groupe CRCE. – MM. Alain Richard et François Bonneau applaudissent également.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation.

Mme Frédérique Vidal, *ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation*. Monsieur le sénateur Brisson, vous l'avez rappelé, Sciences Po a choisi depuis des années de recruter de manière extrêmement sélective et qualitative. Ce recrutement permet à tous les jeunes de notre pays qui en ont les capacités de rejoindre cette école. C'est le principe même de la sélection.

Les nouvelles règles d'admission à Sciences Po se déclinent autour de quatre blocs.

Le premier bloc est celui des performances académiques ; le deuxième est celui de la durée des performances, si je puis dire, puisque c'est la trajectoire complète de l'élève qui est examinée ; le troisième repose sur trois épreuves écrites, qui comptent pour un tiers de cette première évaluation, à l'issue de laquelle les jurys d'admission convoquent les étudiants pour des oraux – c'est le quatrième bloc –, au cours desquels ils sont évalués.

Cette année, ce sont plus de 15 000 candidatures que Sciences Po a reçues. C'est deux fois plus qu'avant l'intégration de l'école dans Parcoursup. C'est donc le signe que beaucoup plus de jeunes osent et essaient d'intégrer Sciences Po. De ce point de vue, nous pouvons nous en réjouir.

Enfin, il y a la question du jury, car il existe un jury souverain. Je suis sûre que, comme moi, vous avez vu que plusieurs élèves avaient pu contester les décisions prises par celui-ci. Je me dis que nous vivons dans une drôle de société où certains jeunes veulent, au travers des réseaux sociaux, jeter la suspicion sur une école qu'ils espèrent intégrer.

Je veux réaffirmer devant vous – et je suis certaine que vous serez d'accord avec moi – ma confiance dans l'institution. (*Mme Patricia Schillinger applaudit.*)

M. le président. La parole est à M. Max Brisson, pour la réplique.

M. Max Brisson. Madame la ministre, j'aurais tellement voulu que vous répondiez à ma question !

Depuis la création de Polytechnique, la République a choisi des concours pour départager les meilleurs. Anonymes, organisés pour tous et dans les mêmes conditions, les concours sont l'essence de la méritocratie républicaine. Pourtant, les voilà contestés : ils pénaliseraient les candidats qui ne sont pas assez scolaires !

Cette petite musique bien-pensante fait dire à Pascal Perrineau que « Sciences Po est en proie à une fascination américano-centrée oublieuse de l'histoire intellectuelle de la maison ». Pour répondre à cette pensée militante, les candidats devront-ils se conformer aux lubies d'une direction plus obnubilée par son image et plus soucieuse de singer un pseudo-modèle américain que de former les élites de la Nation ?

Plus généralement, devront-ils chercher à s'épanouir dans les engagements à la mode pour répondre aux canons d'éphémères pensées dominantes ? Bref, le fait d'être un excellent élève qui passe son temps à étudier les disciplines académiques serait-il devenu un handicap dans notre République ?

Bien entendu, je partage la quête de diversité. Mais je constate que, plus l'on s'éloigne des concours républicains, plus la diversité recule, y compris dans les institutions qui la portent en bandoulière de leur bonne conscience ! (*Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains et UC.* – *M. Alain Richard applaudit également.*)

RÉFORME DE LA PREMIÈRE ANNÉE DES ÉTUDES DE SANTÉ

M. le président. La parole est à Mme Sonia de La Provôté, pour le groupe Union Centriste. (*Applaudissements sur les travées du groupe UC.*)

Mme Sonia de La Provôté. Ma question s'adresse à Mme la ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation.

Tous les étudiants sont particulièrement affectés par les conséquences de la crise sanitaire, mais pour ceux qui sont inscrits en première année commune aux études de santé (Paces), c'est la double peine, car ils subissent en outre les nombreux dysfonctionnements de la réforme de l'accès aux études de santé.

Soyons clairs : les objectifs initiaux de la réforme sont les bons. Alors que la Paces conduisait à une catastrophe pédagogique et humaine, la réforme a été construite. Je partage l'esprit des divers objectifs qu'elle a fixés : réussite des étudiants, progression dans les études, diversification réelle des profils, meilleure répartition territoriale, etc.

Pour autant, comme en témoignent les nombreuses auditions des parties prenantes dans le cadre de la mission d'information dont j'ai été rapporteure, cette réforme complexe a été trop vite appliquée, insuffisamment préparée et pilotée. Il n'y a eu, pour ces milliers d'étudiants, ni lisibilité, ni transparence, ni équité. J'espère que les correctifs nécessaires seront apportés à l'avenir.

Je souhaite évoquer plus particulièrement la situation de la promotion actuelle. Celle-ci a « essuyé les plâtres » et se trouve dans une situation très difficile sur les plans universitaire, psychologique et humain. Là où tous ces étudiants attendaient légitimement clarté, justice et bienveillance, on leur a répondu à coups de chiffres et de quotas... Et si tard ! Pour eux, il est évident que l'objectif initial de réussite n'a pas été atteint.

Ma question est simple : quelles mesures exceptionnelles envisagez-vous pour cette promotion si particulière ? (*Très bien ! et applaudissements sur les travées du groupe UC.* – *M. Jean-Pierre Corbisez et Mme Émilienne Poumirol applaudissent également.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation.

Mme Frédérique Vidal, *ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation*. Je veux tout d'abord rendre hommage aux doyens qui, au sein de leurs universités, ont reçu les collectifs de parents – situation peu classique dans l'enseignement supérieur – et d'étudiants. Je salue également les associations des étudiants inscrits dans les filières de santé, qui ont défendu et expliqué cette réforme – tous les tuteurs étudiants s'y sont employés, malgré la crise.

Cette réforme transforme en profondeur l'accès aux études de santé. Pour la première fois, il a été décidé que les besoins d'un territoire soient définis localement et non plus à l'échelon national, par mon ministère ou celui des solidarités et de la santé : c'est le fondement de cette réforme ! Celle-ci est donc profondément déconcentrée et délocalisée, construite au plus près des territoires par les agences régionales de santé (ARS) et les universités.

Habituellement, 40 % des étudiants d'une promotion sont exclus des études de santé ; le reste redouble, tant les concours sont sélectifs. Cette année, aucune exclusion des études de santé n'est envisagée et les étudiants ont la possibilité de

progresser. De façon exceptionnelle, ils pourront accéder à la deuxième année des études de santé. Plus de 10 600 jeunes sont ainsi concernés : voilà cinquante ans que cela ne s'était pas produit !

Notre objectif, c'est que les jeunes qui échouent aux concours, mais qui réussiront leur année, passent en deuxième année et soient accompagnés pour avoir une seconde chance. Pour cela, nous garantirons, l'an prochain, autant de places pour eux qu'il en existait auparavant pour les redoublants. (*Applaudissements sur les travées du groupe RDPI.*)

M. le président. La parole est à Mme Sonia de La Provôté, pour la réplique.

Mme Sonia de La Provôté. Je vous remercie de votre réponse, madame la ministre, mais les chiffres que vous annoncez sont répétés comme des mantras depuis le début. Pour ma part, je vous parle du terrain, des milliers d'étudiants et de l'urgence.

Où est la réussite lorsque l'on passe des épreuves sans connaître les objectifs en termes de place et de résultats ? Où sont la réussite et la bienveillance quand on obtient 17 de moyenne, mais que l'on est recalé à cause d'une note éliminatoire inférieure à 12 en anglais, alors qu'il s'agit d'études de santé ? Où est la réussite lorsque l'on accomplit le programme de la Paces et plus de la moitié d'un programme de licence ?

Voilà les véritables sujets sur le terrain !

M. le président. Il faut conclure !

Mme Sonia de La Provôté. Il est impératif d'accompagner ces étudiants. Ils ont besoin que l'on règle tous les sujets, y compris celui du redoublement possible de façon exceptionnelle. (*Applaudissements sur les travées du groupe UC.*)

MOBILISATION DU GOUVERNEMENT PENDANT LA CRISE SANITAIRE

M. le président. La parole est à M. Stéphane Piednoir, pour le groupe Les Républicains. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Stéphane Piednoir. Ma question s'adresse à M. le Premier ministre et, plus globalement, à l'ensemble du Gouvernement.

Je voudrais évoquer un temps que les moins de 4 ans ne peuvent pas connaître. Un temps où votre majorité défendait avec force l'interdiction du cumul des mandats ; un temps où les « marcheurs » voulaient incarner la rupture avec l'ancien monde, c'est-à-dire avec les pratiques politiques qu'ils jugeaient d'un autre temps.

Mais patatras ! Depuis plusieurs semaines, nous observons la multiplication des candidatures de ministres aux élections départementales et régionales, parfois même aux deux à la fois !

Six candidatures dans les Hauts-de-France ; cinq en Île-de-France... Une quinzaine de candidatures ont été présentées au total, à tel point que l'on peut se demander quelle région n'a pas son ministre candidat !

Certains ont fait marche arrière, constatant la médiocrité du score que les sondages leur prédisaient ; d'autres, en désespoir de cause, ont fait appel au renfort de leurs collègues. Tous semblent animés d'une frénésie : servir les intérêts jupitériens pour attirer la foudre sur quelques concurrents potentiellement gênants.

Alors qu'une crise sans précédent frappe notre pays, votre gouvernement est-il encore pleinement investi dans la gestion de cette crise ? (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et sur des travées du groupe UC. – Protestations sur les travées du RDPI.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé des relations avec le Parlement et de la participation citoyenne. (*Exclamations ironiques sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Marc Fesneau, ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement et de la participation citoyenne. Monsieur le sénateur Piednoir, je me contenterai de rappeler la loi. Celle-ci autorise à être ministre et candidat ; elle permet d'être président de région et candidat à sa succession ; elle accorde même le droit d'être sénateur et candidat aux élections départementales et régionales. C'est la loi, rien que la loi – je suis convaincu que nous partagerons au moins ce point de vue.

En outre, il est curieux que vous reprochiez au Gouvernement et aux membres de la majorité d'être candidats à des élections alors que, dans les médias, vous déplorez sans cesse qu'ils ne se confrontent pas au suffrage universel.

M. Alain Richard. Exactement !

M. Marc Fesneau, ministre délégué. Monsieur le sénateur Piednoir, je pense qu'il y a toujours une fierté et un honneur à défendre ses convictions et ses idées dans les débats électoraux territoriaux. C'est toujours une bonne chose que de défendre une vision et un projet : les Français ont le droit d'entendre ce que nous avons à dire dans le cadre du débat démocratique. Je suis certain que, démocrate comme vous l'êtes, vous partagerez aussi ce point de vue.

Sans vouloir être désobligeant, je rappelle que le gouvernement Fillon, que vous souteniez, comptait dix-huit ministres candidats. Cette propension qu'ont les membres de l'opposition à dire exactement l'inverse de ce qu'ils faisaient du temps où ils se trouvaient du côté de la majorité est tout de même étrange ! (*Applaudissements sur les travées du groupe RDPI.*) Je le regrette, devant les Français, car nous y perdons notre crédit collectif. (*Protestations sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Pour vous rassurer, monsieur le sénateur, le Gouvernement est pleinement à la tâche. Il est mobilisé sur la crise sanitaire, sur la vaccination, sur les processus de déconfinement. Il vient en aide au milieu culturel, aux lieux de spectacle, aux commerçants...

Si vous ne le voyez pas, les Français, eux, le voient ! (*Vifs applaudissements sur les travées du groupe RDPI. – Protestations sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Plusieurs sénateurs Les Républicains. Rendez-vous en 2022 !

M. le président. La parole est à M. Stéphane Piednoir, pour la réplique.

M. Stéphane Piednoir. Monsieur le ministre, je comprends bien l'intérêt qu'il y a à se confronter au suffrage universel lorsque l'on n'a jamais été élu sur son nom...

M. Marc Fesneau, ministre délégué. Je l'ai été !

M. Stéphane Piednoir. Un tiers du Gouvernement est actuellement en campagne. Votre référence à l'ancien monde est donc quelque peu déplacée.

Je ne doute pas que, avec la même force, vous expliquerez aux Français que l'on ne peut plus être parlementaire et élu local – voilà la différence avec l'ancien monde! –, mais que l'on peut être ministre et candidat, c'est-à-dire ministre et colleur d'affiches du dimanche en costume et boutons de manchette!

Mme Jacqueline Gourault, ministre. C'est honteux!

M. Stéphane Piednoir. Mesdames, messieurs les ministres, les Français attendent autre chose de l'exécutif que du marketing et de la communication. Ils espèrent, en réalité, que l'on cesse de les prendre pour des imbéciles! (*Bravo! et applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

LUTTE CONTRE LA PRÉCARITÉ DE LA JEUNESSE

M. le président. La parole est à M. Rémi Cardon, pour le groupe Socialiste, Écologiste et Républicain. (*Applaudissements sur les travées du groupe SER.*)

M. Rémi Cardon. Ma question s'adresse à M. le Premier ministre.

Après de nombreux débats, je me félicite que, jour après jour, les ralliements à l'instauration d'un minimum jeunesse ou d'un revenu d'urgence pour les jeunes se multiplient. Alors qu'au début de l'année je n'ai essayé que des refus, j'observe, aujourd'hui, que beaucoup de formations politiques trouvent légitime cette proposition, même dans les rangs de la majorité gouvernementale. Je fais référence bien évidemment à M. Laurent Saint-Martin, tête de liste de La République En Marche en Île-de-France, qui propose un dispositif similaire.

Autrement dit, la question n'est plus de savoir si nous devons le faire, mais comment vous allez procéder pour le mettre en œuvre rapidement. La bombe à retardement est amorcée pour la jeunesse: il y a urgence!

Sur le terrain, je me rends compte à quel point il est difficile de s'y retrouver au sein d'une forêt de dispositifs, alors qu'il serait beaucoup plus simple de réconcilier les moins de 25 ans avec la République en leur proposant une majorité sociale, afin de leur donner des perspectives en formation, en insertion et en emploi.

La proposition de loi relative aux droits nouveaux dès 18 ans, que j'avais présentée au nom du groupe socialiste le 20 janvier dernier, avait pour objet de déployer un dispositif d'urgence, rapide à mettre en œuvre dans nos territoires. Vous y avez répondu par la garantie jeunes universelle.

Grâce à un décret pris le mois dernier, les jeunes issus des familles imposables peuvent bénéficier du dispositif. J'ai une pensée pour les chargés de missions locales: ils rappellent désormais des jeunes dont ils avaient pourtant rejeté les dossiers il y a quelques mois encore. En outre, les directeurs de missions locales ont de grandes difficultés à monter un budget prévisionnel...

M. le président. Posez votre question!

M. Rémi Cardon. Allez-vous travailler sur le sujet, maintenant que cette proposition fait partie du débat des élections régionales? (*Applaudissements sur les travées du groupe SER.*)

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de la jeunesse et de l'engagement.

Mme Sarah El Haïry, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports, chargée de la jeunesse et de l'engagement. Monsieur le sénateur Rémi Cardon, il est bien évident que les plus fragiles pâtissent de

la crise sanitaire. La situation que nous avons vécue ces treize derniers mois a de fait creusé les inégalités. Face à cela, nous avons le devoir de répondre à l'ensemble de nos jeunes – il n'y a pas qu'une seule jeunesse dans notre pays, il y en a plusieurs.

Le Gouvernement a mis en place le plan « 1 jeune, 1 solution »; il a déployé plus de 10 milliards d'euros afin d'accompagner chacun de nos jeunes dans ses difficultés, en tenant compte de ses particularités. Certains jeunes travaillent ou doivent être accompagnés vers l'apprentissage, d'autres sont étudiants et n'ont plus d'emploi... C'est pourquoi la mobilisation du Gouvernement a été totale.

La ministre de l'enseignement supérieur a débloqué des fonds exceptionnels et a rouvert les bourses. Les règles de la garantie jeunes universelle ont été élargies; Élisabeth Borne a débloqué 140 millions d'euros afin de permettre aux missions locales d'accompagner nos jeunes...

Mme Marie-Pierre de La Gontrie. Ce n'est pas la question qui vous a été posée!

Mme Sarah El Haïry, secrétaire d'État. Monsieur le sénateur, il nous faut lutter contre la précarité: nous le devons aux jeunes. La meilleure façon d'y parvenir est de soutenir les jeunes pour accéder à l'emploi et à la formation.

Mme Marie-Pierre de La Gontrie. Vous ne répondez pas à la question!

Mme Sarah El Haïry, secrétaire d'État. C'est dans cette perspective que les membres du Gouvernement se sont mobilisés: Élisabeth Borne pour l'accès à l'emploi, Jean-Michel Blanquer pour accompagner les 16-18 ans, Emmanuel Wargon pour l'accès des jeunes au logement grâce à une aide exceptionnelle, Frédérique Vidal pour les étudiants...

Notre priorité est que chaque jeune, quelle que soit sa situation, puisse trouver une réponse, car chacun a sa place. La meilleure manière d'agir face aux précarités, c'est en proposant des solutions et un accès à l'emploi! (*Applaudissements sur les travées du groupe RDPI.*)

Mme Marie-Pierre de La Gontrie. La réponse est « non »!

SOUTIEN À LA NATALITÉ

M. le président. La parole est à Mme Christine Bonfanti-Dossat, pour le groupe Les Républicains. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Mme Christine Bonfanti-Dossat. Ma question s'adresse à M. le secrétaire d'État auprès du ministre des solidarités et de la santé, chargé de l'enfance et des familles.

« L'avenir démographique de notre pays n'est pas assuré. » Ce n'est pas moi qui le dis, mais le haut-commissaire au plan, M. Bayrou, dans son récent rapport.

Il manquerait 40 000 à 50 000 naissances par an pour assurer le renouvellement de nos générations. Contrairement à ce que l'on pouvait penser, la crise sanitaire n'a rien arrangé puisque, en janvier 2021, une baisse de la natalité de 13 % a été observée par rapport à l'année dernière.

Nous passons donc d'un baby-boom des années d'après-guerre à un « baby-krach » de la crise sanitaire, exacerbé par les conséquences d'une politique familiale quelque peu malmenée. La présidence Hollande en a porté le deuil et il me semble que les choses ne se sont pas améliorées.

Pourtant, les Français ont un désir d'enfant, mais ce n'est pas du mode d'emploi qu'ils ont besoin... (*Sourires.*)

M. Bayrou recommande de se ressaisir. Il propose un « pacte national pour la démographie », reposant sur deux axes : avoir plus d'enfants – c'est presque une lapalissade – et accueillir un apport migratoire.

Pour avoir plus d'enfants, nous avons besoin, *de facto*, d'une politique bien plus volontariste et ambitieuse. Êtes-vous prêt à cela, monsieur le ministre ?

L'apport migratoire est-il acceptable ? Vous allez sans doute me le dire... Sera-t-il accepté ? Franchement, je ne le crois pas ! Le sujet est explosif, surtout en la période actuelle. Sera-t-il utile ? Rien dans le rapport de M. Bayrou ne le prouve.

Monsieur le ministre, qu'allez-vous faire pour répondre à l'alarmant rapport Bayrou ? (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des solidarités et de la santé.

M. Olivier Véran, ministre des solidarités et de la santé. Vous avez raison d'un point de vue factuel, madame la sénatrice. Le rapport Bayrou le montre bien : dans notre pays, la natalité a baissé de 8 % de 2008 à 2018. D'après les derniers chiffres, présentés en 2020, elle est actuellement établie à 1,83 enfant par femme.

La baisse de la natalité n'est pas propre à la France. Nous commettrions collectivement une erreur en considérant qu'il s'agit là principalement d'un problème de politique nationale.

Depuis dix ans, la natalité se dégrade dans tous les pays d'Europe, ainsi qu'aux États-Unis, comme plus globalement dans l'ensemble du monde occidental. Par exemple, le Royaume-Uni a subi une baisse de natalité de 17 %.

Selon une enquête menée par la direction de la recherche, des études de l'évaluation et des statistiques (Drees), la première cause d'inquiétude pour les parents potentiels est de loin le logement. La deuxième cause est la capacité à concilier une vie familiale et une vie professionnelle. Comme troisième cause, moins de 11 % des répondants évoquent les problématiques liées au coût de l'enfant et seuls 6 % font part de leur préoccupation quant aux politiques de soutien à la natalité.

La politique familiale n'est pas inutile : nous la soutenons, bien au contraire ; elle relève de la compétence de mon ministère et j'y travaille avec Adrien Taquet d'arrache-pied.

Certes, quelques réformes ont semé le trouble, mais je ne pense pas que l'on puisse considérer que le problème concerne uniquement la France. Bien qu'elle soit insuffisante, la natalité française est la plus importante d'Europe.

Le 1^{er} juillet prochain, vous pourrez célébrer avec nous le doublement du congé de paternité : c'est un élément essentiel d'équilibre professionnel dans le couple.

Ce matin, en conseil des ministres, Adrien Taquet et moi-même avons présenté une ordonnance déployant de nouveaux modes de garde et d'accueil des enfants de moins de 3 ans. Cette mesure, particulièrement attendue, a nécessité plus de deux ans et demi de travail.

Nous réfléchissons aussi à moderniser le congé parental... Tout ce qui garantira l'emploi des jeunes femmes, peu importe leur âge et le nombre d'enfants qu'elles ont eus, et le regard que la société porte sur les jeunes parents sera de nature à relever le taux de natalité.

La natalité avait déjà baissé en France : elle est tombée à 1,66 enfant par femme en 1996, avant de remonter à 2,02 enfants par femme en 2010. Nous arriverons à la redresser de nouveau ! (*Applaudissements sur les travées du groupe RDPI.*)

DIFFICULTÉS D'ACCÈS À CERTAINS MÉDICAMENTS POUR TRAITER LE CANCER DU SEIN

M. le président. La parole est à Mme Corinne Imbert, pour le groupe Les Républicains. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Mme Corinne Imbert. Ma question, à laquelle j'associe notre collègue Catherine Deroche, s'adresse à M. le ministre des solidarités et de la santé.

En décembre 2020, un médicament innovant, le Trodelvy, est devenu accessible en France pour les femmes atteintes d'un cancer du sein « triple négatif » métastatique. Ce médicament a obtenu une autorisation temporaire d'utilisation (ATU) nominative : c'était une excellente nouvelle pour les patientes.

Mais, en février 2021, une production insuffisante prive plusieurs femmes de ce traitement innovant. L'autorisation temporaire d'utilisation nominative est retirée : c'est l'incompréhension.

Nous sommes en mai, toujours plongés dans une situation de crise sanitaire : les diagnostics sont retardés, les opérations repoussées...

Monsieur le ministre, où en est la production de ce médicament tant attendu par plusieurs milliers de femmes ?

L'Agence nationale de sécurité du médicament et des produits de santé (ANSM) s'est-elle assurée, avant de délivrer l'autorisation temporaire d'utilisation nominative, que le laboratoire était en mesure de produire en quantité suffisante ce médicament ?

Selon vos informations, ce laboratoire fait-il un choix délibéré en ne concentrant pas ses efforts sur la production de ce médicament en quantité suffisante ? (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des solidarités et de la santé.

M. Olivier Véran, ministre des solidarités et de la santé. Je vous remercie d'avoir posé cette question très importante, madame la sénatrice Corinne Imbert. Vous parlez du cancer du sein « triple négatif », celui qui ne présente pas les marqueurs hormonaux classiques. En France, il représente 15 % des cas de cancers du sein et touche 9 000 femmes chaque année.

Ce cancer était en déshérence sur le plan thérapeutique, mais le Trodelvy, nouveau traitement complexe et très innovant, offre beaucoup d'espoir aux patientes ; la communauté scientifique est unanime sur la question.

Ce traitement a été mis au point par une petite société américaine, depuis rachetée par le grand laboratoire Gilead – il avait déjà fait l'acquisition de start-up et de produits médicamenteux.

Le coût du médicament n'est pas en cause, madame la sénatrice. Le problème, c'est que Gilead, après le rachat du médicament, s'est trouvé chargé de le produire et de fournir ainsi un marché immense. Or la logique de production est très complexe, il faut au moins une année avant de fonctionner à plein.

Ce n'est qu'après avoir déposé une demande d'autorisation européenne de mise sur le marché, en mars 2021, que le fabricant a lancé la production. C'était il y a quelques semaines...

Je suis d'accord, madame la sénatrice : nous ne disposons pas d'assez de traitements par rapport au nombre de patientes à traiter – une soixantaine de femmes uniquement ont bénéficié du médicament à date.

Mais je vous ferais observer que seules les patientes françaises se sont vu administrer ce traitement en Europe. Aucun autre pays n'a été capable de l'acquérir, faute de capacités de production suffisantes. La France a été le seul pays d'Europe à commander de nouveau le médicament, pour augmenter dès le mois de juin le nombre de traitements offerts.

Le groupe Gilead s'est engagé à fournir toutes les quantités suffisantes lors de la délivrance de l'autorisation européenne de mise sur le marché, attendue en décembre 2021. D'ici là, nous ferons le maximum pour accroître le stock de Trodelvy.

J'insiste : nous sommes les seuls en Europe à bénéficier du médicament. Ce n'est pas suffisant, mais c'est un début. Nous voulons soigner les Françaises qui attendent ce traitement avec une impatience toute légitime, croyez en notre détermination !

M. le président. La parole est à Mme Corinne Imbert, pour la réplique.

Mme Corinne Imbert. Je vous remercie de votre réponse, monsieur le ministre. Je ne doute pas de votre sincérité, mais je me permets toutefois d'insister sur l'urgence.

Même si je me réjouis que la France soit le seul pays européen à bénéficier de ce traitement, vous imaginez bien le désespoir des femmes concernées, après avoir conçu de grands espoirs : cette attente est insupportable ! Il est essentiel d'acquérir ce médicament en quantité suffisante pour pouvoir les traiter enfin.

Cela renvoie clairement à la question de l'équité de l'accès aux traitements innovants. Je demande donc au Gouvernement de négocier l'acquisition du traitement, d'imposer une autorisation temporaire d'utilisation nominative et de continuer à lutter contre les ruptures de stocks de médicaments d'intérêt thérapeutique majeur. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. le président. Nous en avons terminé avec les questions d'actualité au Gouvernement.

Les prochaines questions d'actualité au Gouvernement auront lieu mercredi 26 mai 2021 à quinze heures.

Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux quelques instants.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à seize heures vingt-cinq, est reprise à seize heures quarante, sous la présidence de Mme Pascale Gruny.*)

PRÉSIDENTE DE MME PASCALE GRUNY vice-président

Mme le président. La séance est reprise.

3

MISES AU POINT AU SUJET DE VOTES

Mme le président. La parole est à M. Stéphane Ravier.

M. Stéphane Ravier. Madame la présidente, lors du scrutin n° 121, portant sur l'article 1^{er} du projet de loi relatif à la gestion de la sortie de crise sanitaire, sans doute à la suite d'une mauvaise manipulation de ma part, j'ai été considéré comme m'étant abstenu, alors que je souhaitais voter contre.

Je tiens à rester cohérent avec les positions que j'ai toujours exprimées dans cet hémicycle !

Mme le président. La parole est à M. Jacques Fernique.

M. Jacques Fernique. Madame la présidente, lors du scrutin n° 123, portant sur l'ensemble du projet de loi relatif à la gestion de la sortie de crise sanitaire, ma collègue Sophie Taillé-Polian souhaitait voter contre.

Mme le président. La parole est à Mme Anne-Catherine Loisier.

Mme Anne-Catherine Loisier. Madame la présidente, lors du scrutin n° 119 du 17 mai dernier, portant sur l'ensemble du projet de loi de programmation relatif au développement solidaire et à la lutte contre les inégalités mondiales, je souhaitais voter contre.

Mme le président. La parole est à M. Didier Mandelli.

M. Didier Mandelli. Madame la présidente, lors des scrutins n°s 121 et 123, portant sur le projet de loi relatif à la gestion de la sortie de crise sanitaire, ma collègue Annick Petrus souhaitait voter contre.

Mme le président. Acte vous est donné de ces mises au point, mes chers collègues. Elles seront publiées au *Journal officiel* et figureront dans l'analyse politique des scrutins concernés.

4

TRANSPORTS, ENVIRONNEMENT, ÉCONOMIE ET FINANCES

ADOPTION EN PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE D'UN PROJET DE
LOI DANS LE TEXTE DE LA COMMISSION MODIFIÉ

Mme le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances (projet n° 535, texte de la commission n° 587, rapport n° 586, avis n°s 567 et 569).

La procédure accélérée a été engagée sur ce texte.

Dans la discussion générale, la parole est à Mme la secrétaire d'État.

Mme Béragère Abba, secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique, chargée de la biodiversité. Madame la présidente, mesdames, messieurs les sénateurs, notre droit

national s'enrichit régulièrement de dispositions décidées conjointement avec les autres États membres de l'Union européenne. Créer un cadre unifié sur de nombreux sujets en Europe permet de mieux protéger et d'accompagner les industries, les opérateurs et les citoyens de l'Union européenne grâce à une meilleure visibilité.

C'est tout l'enjeu du projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances (Ddadue) dont s'engage à cet instant l'examen. Il contient quarante-huit articles qui permettront, globalement, la transposition de douze directives. Au 1^{er} janvier 2022, au moment de la présidence française du Conseil de l'Union européenne, nous ne présenterons plus de déficit de transposition.

Certaines mesures sont de portée générale et dans la continuité des règlements passés, d'autres permettent de sanctuariser de réelles avancées, certaines d'entre elles étant défendues depuis 2017 par le Gouvernement et sa majorité. Permettez-moi ainsi de m'arrêter plus spécifiquement sur ces dernières.

Dans le secteur des transports, de nombreuses avancées ont été réalisées, afin d'accompagner l'innovation et d'assurer une meilleure protection des acteurs, qu'ils soient routiers, personnels navigants ou marins, avec une meilleure régulation de ces filières. Ce sont des priorités.

Le Président de la République affiche clairement cette ambition depuis 2017 et, après la loi d'orientation des mobilités (LOM), ce projet de loi nous permet de transposer le fruit de ces premiers combats engagés depuis quatre ans.

Ainsi, le renforcement du cadre social pour le transport routier est l'une des avancées majeures de ce texte. Les articles 22 et 23 transposent ainsi l'une des trois parties du paquet mobilité, qui a été adopté l'année dernière par le Parlement européen.

Ces mesures sont très attendues, par les transporteurs comme par les élus. Les implications seront très concrètes.

Je pense à l'interdiction de la rémunération des conducteurs routiers en fonction de la rapidité de la livraison. Elle sera plutôt permise en fonction de la distance parcourue, ce qui rejoint par ailleurs certaines des réflexions de la mission d'information de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable sur le sujet.

Je pense aussi à l'amélioration des conditions de travail des conducteurs, avec de nouvelles sanctions pour les entreprises qui ne respecteraient pas le droit au retour des conducteurs dans le pays d'établissement ou à leur domicile et le durcissement des sanctions en cas de non-respect des conditions de repos.

Je pense encore au renforcement de la lutte contre la concurrence déloyale dans le transport routier de marchandises pour limiter le cabotage systématique par les transporteurs étrangers. Il sera en effet nécessaire de respecter une période de carence de quatre jours entre deux périodes de cabotage.

Le secteur maritime est aussi concerné – c'est l'objet des articles 16 à 21 –, avec des évolutions dans la formation, le temps de travail et la prise en compte des périodes d'activité partielle pour les droits à pension des marins. Cette mesure est par exemple essentielle à la signature d'accords relatifs à l'activité partielle de longue durée (APLD) dans le secteur.

Ce texte permettra également plusieurs avancées techniques et innovantes pour les transports.

C'est l'enjeu de la refondation de la réglementation sur le service européen de télépéage. Ce dispositif doit permettre de fluidifier le trafic, d'améliorer l'interopérabilité technique des dispositifs de télépéage européens et de renforcer la lutte contre la fraude en facilitant l'échange transfrontalier d'informations sur les véhicules et les propriétaires fraudeurs.

L'Europe et la France doivent aussi être à la pointe de l'innovation. C'est l'objectif d'une meilleure régulation de la teneur en soufre dans les combustibles marins à l'article 16, essentielle pour la transition écologique du secteur. C'est aussi la visée d'un développement contrôlé des activités aériennes, avec l'introduction d'un régime de déclaration, concernant notamment les opérations de drones.

Je mentionne également quelques enjeux territoriaux, en particulier liés au secteur aérien et au Brexit, qui seront réglés grâce à ce texte.

À l'article 6, l'achèvement de la transposition de la directive sur les redevances aéroportuaires vous est proposé, ainsi que le maintien de la compétence de l'Autorité de régulation des transports (ART) sur les principaux aéroports de notre pays, pour lesquels la loi relative à la croissance et la transformation des entreprises, dite Pacte, avait confié la compétence d'homologation des tarifs à cette dernière, malgré la baisse de leur trafic en 2020. Je sais que le Sénat y est attaché et cela a fait l'objet de nombreuses questions et amendements que nous évoquerons tout à l'heure.

Il s'agira également de prévoir l'extension possible des délégations de service public pour des lignes aériennes reliant la France à un autre pays européen. C'est l'objet de l'article 7.

En matière de sûreté aérienne, un régime approprié de sanctions pénales en cas d'intrusion en zone « côté piste » d'un aérodrome afin d'assurer le respect de la réglementation européenne est aussi proposé à l'article 10.

Enfin, le cas particulier de plusieurs aménagements liés au Brexit aux abords du tunnel sous la Manche sera régularisé à l'article 24.

Outre les adaptations au droit européen en matière de transport, ce texte comporte également des mesures visant à renforcer la solidité de notre droit environnemental.

Sans être exhaustive, je cite l'article 25, qui met en conformité notre régime de sanctions applicables aux violations des règles européennes en matière de mercure. L'article 26 fait de même pour les fluides frigorigènes.

L'article 28 présente une importance particulière. Il traduit des mesures relatives au devoir de vigilance des importateurs de métaux et minerais, afin de lutter contre l'importation de substances qui ont financé des conflits armés ou des atteintes aux droits humains.

Les articles 29 et 30 toilettent notre droit en matière de droit de l'eau.

L'article 31, quant à lui, permet de transposer complètement la directive Habitats pour la partie qui porte sur le suivi des captures et mises à mort accidentelles de certaines espèces protégées.

L'article 32, qui est très important à mes yeux, met en adéquation le droit français avec le droit européen pour ce qui concerne l'information environnementale.

Enfin, dernière partie, ce projet de loi prévoit des dispositions relatives à la directive Solvabilité II, ainsi que des dispositions relatives au secteur financier et à la protection des consommateurs en matière financière.

Ce projet de loi prévoit donc la transposition de dispositions particulièrement importantes sur lesquelles le Gouvernement s'est engagé. Il permet notamment de renforcer notre droit et nos exigences sur des thématiques qui seront au cœur de la prochaine présidence française du Conseil de l'Union européenne, comme le volet social dans le secteur des transports.

Sur ces sujets, nous poursuivrons le travail avec le Sénat. En effet, mesdames, messieurs les sénateurs, comme vous le savez, la présidence de l'Union européenne s'appuie toujours sur une association forte du Parlement. Nous n'y dérogerons pas !

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Cyril Pellevat, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, j'ai le plaisir de vous présenter, aux côtés de mes collègues François Bonneau et Hervé Maurey, rapporteurs pour avis, le texte élaboré par la commission sur le projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances.

Compte tenu de la diversité des sujets abordés, trois commissions ont été saisies de ce texte, chacune apportant son expertise et sa complémentarité dans ses domaines de compétence respectifs. La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a ainsi examiné trente et un articles, un article ayant été délégué à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées et dix articles ayant été confiés à la commission des finances.

Les articles examinés par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable portent sur trois domaines : les transports – aérien, routier et maritime –, la prévention des risques et la protection de l'environnement.

Dresser un panorama complet du projet de loi qui nous est soumis n'est pas chose facile, tant les sujets abordés sont techniques, spécifiques et nombreux. Dans les interstices de cette complexité, nous avons décelé des sujets de fond aux implications très concrètes pour certains acteurs de terrain, comme les personnels navigants aériens ou les gens de mer, que nous aurons l'occasion d'évoquer plus en détail.

Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, je vous propose une présentation globale des chapitres qui concernent la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, en m'arrêtant sur les points les plus saillants. J'identifie trois axes forts, qui ont orienté les travaux de cette commission.

Tout d'abord – et c'est le premier axe –, ce texte vise à préparer la présidence de la France au Conseil de l'Union européenne, qui débutera au premier semestre 2022. Durant six mois, notre pays sera au tout premier plan de la scène européenne. Il s'agit de lui permettre d'assumer ses responsabilités avec cohérence et exemplarité.

Il y a bien longtemps, au début des années 2000, notre pays était l'une des lanternes rouges de la transposition du droit européen, avec 176 directives en retard d'intégration. Nos collègues de la commission des affaires européennes,

anciennement délégation aux affaires européennes avant la réforme constitutionnelle de 2008, au sein de laquelle j'exerce les fonctions de vice-président, expliquaient ce phénomène de la façon suivante : le Gouvernement et l'administration allaient parfois négocier à Bruxelles des directives, puis semblaient, dans certains cas, se dérober face aux mécontentements qu'ils auraient dû affronter au moment de leur transposition en droit interne.

La situation a bien changé, vous l'avez rappelé, madame la secrétaire d'État. La France est désormais parmi les champions d'Europe de la transposition, si vous me permettez cette expression. Je me réjouis de cette évolution, dans laquelle je souhaite que s'inscrive le projet de loi qui nous est soumis. C'est la raison pour laquelle notre commission a souhaité modifier ce texte pour garantir un respect encore plus rigoureux de nos obligations européennes.

Ainsi, à l'article 16, qui vise à mieux encadrer la teneur en soufre des combustibles marins, la commission a adopté un amendement visant à préciser explicitement que les navires qui fonctionnent en système ouvert et qui rejettent du soufre dans la mer doivent respecter le plafond de teneur en soufre maximale de 3,5 %, comme l'exige la directive européenne.

À l'article 20, qui porte sur le travail des jeunes à bord des navires, la commission a comblé une importante lacune de transposition. Le droit européen prévoit en effet que ces jeunes ont droit à un temps de pause quotidien. Le droit français prévoyait cette garantie, qui a été abrogée par erreur, par voie d'ordonnance, en 2010. À l'unanimité, la commission a décidé de réintroduire ce temps de pause dans notre droit.

Cet exemple démontre, une fois de plus, que le recours aux ordonnances s'accompagne bien souvent d'une moindre qualité normative. Le constat est d'autant plus alarmant que l'article 20 vise aussi à revenir sur une ordonnance ayant modifié, au mois de septembre dernier, le cadre juridique de la période de travail de nuit à bord des navires d'une manière non conforme à la directive européenne. Or on ne peut laisser subsister instabilité et incertitudes juridiques ni contourner le Parlement dans un domaine aussi sensible que les conditions de travail de mineurs.

Voilà qui plaide une fois de plus, mes chers collègues, pour un examen vigilant des demandes d'habilitation qui nous sont adressées par le Gouvernement.

Ensuite – et c'est le deuxième axe –, plusieurs articles visent à atténuer les effets de la crise sanitaire et du Brexit. J'en citerai deux.

D'une part, l'article 19 a pour objet de permettre le maintien de la possibilité pour les ferries qui naviguent entre la France et le Royaume-Uni d'exploiter des casinos en dépit du Brexit. Depuis la loi pour l'économie bleue de 2016, il est possible d'exploiter des casinos flottants sur les lignes intracommunautaires. Cette mesure, introduite par un amendement adopté dans cet hémicycle, visait à renforcer la compétitivité de la flotte française face à la concurrence étrangère, notamment britannique. Les machines à sous sont essentielles à l'équilibre financier des compagnies de ferries françaises, actuellement frappées de plein fouet par la crise et le Brexit. Je vous propose le maintien de cette mesure qui s'inscrit dans la continuité de la position qui était la nôtre lors de son introduction en 2016.

D'autre part, l'article 21 concerne l'impact de la crise sanitaire pour les marins. Depuis le mois de mars 2020, près de 8 000 marins ont été placés en activité partielle dans notre pays. Cet article soumet les périodes d'activité partielle effectuées par des marins au versement de cotisations vieillesse, afin d'atténuer les effets de la crise sur le montant de leur retraite. C'est une avancée sociale que je tiens à saluer. Toutefois, madame la secrétaire d'État, je regrette vivement que vous n'appliquiez ce dispositif qu'à compter du 1^{er} mai 2021 au lieu de prendre en compte la crise sanitaire dans son entièreté.

Nos marins affrontent actuellement une situation générale très difficile avec un courage exceptionnel. Au cours des auditions, des gens de mer m'ont fait part de la situation de certains de leurs collègues qui devront retarder leur départ à la retraite afin que le montant de leur pension ne soit pas affecté.

Cette situation me préoccupe et j'aurais déposé un amendement sur ce point si l'article 40 de la Constitution me l'avait permis. Il n'est pas souhaitable que certains marins, déjà fortement éprouvés par le contexte actuel, se retrouvent à devoir travailler plus longtemps pour compenser les effets de la crise, situation qu'ils n'ont pas choisie. D'après les informations que j'ai pu recueillir, quelques dizaines de personnes tout au plus seraient concernées.

Madame la secrétaire d'État, avec nombre de mes collègues de la commission de l'aménagement du territoire, je vous appelle à aller au bout de votre démarche afin de neutraliser totalement les effets de la crise sur ces marins.

Comme je vous l'ai indiqué, notre commission a gardé à l'esprit le contexte de crise tout au long de ses travaux, en veillant à protéger plus efficacement certains acteurs particulièrement fragilisés.

Ainsi, s'agissant du volet aérien du projet de loi, les personnels dont nous avons rencontré les représentants s'inquiètent des conditions de mise en œuvre du nouveau dispositif de tests, portant non pas sur l'alcool ou les stupéfiants, mais sur des substances psychoactives parfois prescrites par un médecin. *Quid* du secret médical et de la vie privée? *Quid* également des « faux positifs » dont la pandémie a rappelé l'existence?

Nous proposons d'approuver l'habilitation du Gouvernement à légiférer par ordonnance sur ce sujet compte tenu des garanties offertes par le dispositif, mais nous soulignons la nécessité de respecter le secret médical et d'agir avec tact, surtout et y compris dans la période dramatique que traverse aujourd'hui le secteur aérien.

En revanche, les personnels navigants sont rassurés par le renforcement des sanctions prévues pour les passagers indisciplinés, dits PAXI dans la langue des conventions internationales. Le déculement des incidents en vingt ans relevé dans les statistiques correspond malheureusement à une réalité de terrain ; les incivilités et les violences doivent cesser.

Enfin – et c'est le troisième axe de nos travaux –, je vois dans ce texte un prélude aux débats que nous aurons dans les prochaines semaines lors de l'examen du projet de loi Climat et résilience. En effet, il comprend sept articles relatifs à l'environnement et à la prévention des risques. J'en citerai deux.

L'article 26 vise à garantir le respect du système de quotas conçu par l'Union européenne pour réduire la circulation de fluides frigorigènes, ces substances que nous retrouvons

quotidiennement dans nos réfrigérateurs ou systèmes de climatisation et qui ont un pouvoir de réchauffement climatique entre 1 000 et 15 000 fois plus puissant que le CO₂.

À l'article 16, que j'ai déjà cité, qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins, nous avons adopté un amendement visant à préciser que les méthodes mises en œuvre sur certains navires afin de réduire les émissions de soufre ne peuvent avoir d'incidence négative sur l'environnement.

Notre objectif est de lutter plus efficacement contre les *scrubbers*, ces systèmes d'épuration qui permettent à certains navires de filtrer les polluants au niveau des cheminées afin de respecter les normes de pollution de l'air, pour ensuite les rejeter à la mer. Ces *scrubbers* sont un véritable fléau pour les écosystèmes marins. Selon l'Agence européenne pour la sécurité maritime, ils seraient responsables de 78 % des rejets en mer.

Telles sont les trois logiques qui ont irrigué nos travaux : assurer l'exemplarité de la France sur la scène européenne, atténuer les effets de la crise, renforcer la protection de l'environnement.

J'ajouterai un dernier point : notre commission a souhaité garantir une meilleure transparence économique du secteur aéroportuaire. Elle a donc adopté un amendement permettant de conforter les pouvoirs de l'Autorité de régulation des transports, en prévoyant un pouvoir de collecte des informations dans le domaine aérien analogue à ce qui existe pour le transport ferroviaire.

Mes chers collègues, avant de conclure, je souhaite mentionner le groupe de travail sur la modernisation des méthodes de travail du Sénat, qui a récemment rendu ses conclusions. Le groupe de travail a dressé le constat de la hausse massive du recours aux ordonnances et appelé à une réappropriation, par le Parlement, de ses prérogatives en matière de ratification.

Notre commission a ainsi voulu saisir l'occasion offerte par ce texte pour montrer l'exemple, en introduisant un article 24 *bis* proposant la ratification de six ordonnances prises sur le fondement de la LOM en 2020 et 2021. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. François Bonneau, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a bien voulu déléguer à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées l'examen sur le fond de l'article 28 relatif aux minerais de conflit.

Je l'en remercie, car le règlement européen qui nous est soumis vise à adapter en droit national le contrôle du devoir de diligence des importateurs de l'Union européenne à l'égard de la chaîne d'approvisionnement de l'étain, du tantale, du tungstène et de l'or provenant de zones de conflit ou à haut risque. C'est un sujet qui concerne notre diplomatie, mais aussi notre industrie de défense.

Tout d'abord, il faut se féliciter de cette étape importante dans la lutte contre le financement des guerres civiles et des groupes armés non étatiques par le commerce de ces minerais. Elle marque l'aboutissement de plus d'une

décennie de négociations internationales et européennes. Ce règlement s'inspire de la prise de conscience internationale qui avait conduit, au début des années 2000, les pays de la région des Grands Lacs africains, puis l'Organisation des Nations unies, à lutter contre le trafic des « diamants du sang » et ses conséquences dévastatrices pour les populations.

Le règlement européen impose aux importateurs un devoir de diligence pour assurer la transparence de la chaîne d'approvisionnement et la traçabilité de ces minerais, qui sont indispensables à l'industrie, à l'électronique, aux équipements civils, mais aussi militaires.

Il s'agit d'un mécanisme juridique différent de la prohibition ou de l'embargo. Au lieu d'évincer des régions entières du commerce international, au risque d'engendrer davantage de fraudes et de fragiliser encore plus les populations, il place directement les entreprises devant leur responsabilité sociale et leur devoir d'information du client et du public.

Le règlement repose donc sur une logique de *compliance*, c'est-à-dire de conformité au devoir de diligence. Le Gouvernement propose de mettre en place un système de contrôles *a posteriori* privilégiant l'incitation par rapport à la sanction. En cas de manquement, l'autorité administrative pourra enjoindre aux intéressés d'appliquer des mesures correctives sous peine d'exécution d'office et d'astreintes administratives pouvant aller jusqu'à 1 500 euros par jour de retard.

On peut s'interroger sur l'efficacité d'un tel dispositif dépourvu de sanction pénale, mais nous avons considéré qu'il n'y avait pas lieu sur ce point de « suradapter » notre législation.

Par ailleurs, il faut reconnaître deux vertus à ce règlement.

Sa première vertu est de contrôler le commerce de ces quatre minerais. C'est un dispositif européen porteur d'espoir, qui ouvre aussi une réflexion, sous un angle environnemental, concernant d'autres secteurs, dans le domaine des terres rares et de minerais comme le cobalt, nécessaire à la fabrication des batteries.

La seconde vertu, qu'il faut signaler, est la clause de « revoyure » prévue en janvier 2023 pour que la Commission européenne réexamine l'efficacité du dispositif et étudie la nécessité ou non d'adopter des mesures plus contraignantes.

Pour conclure, je vous propose d'adopter l'article 28 du présent projet de loi tel que nous l'avons modifié en commission, d'une part pour préciser le périmètre des contrôles sur la documentation devant être tenue par les importateurs, d'autre part pour nous assurer de la proportionnalité du montant des astreintes administratives à la gravité des manquements et à la situation financière des entreprises.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis. (*Applaudissements sur les travées du groupe UC, ainsi qu'au banc des commissions.*)

M. Hervé Maurey, rapporteur pour avis de la commission des finances. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, sans doute pour démontrer son exemplarité en matière de transposition, alors que la France s'apprête à prendre la présidence du Conseil de l'Union européenne au début de l'année prochaine, le Gouvernement a décidé de recourir à un « texte balai » d'adaptation au droit de l'Union européenne. Si l'on peut parfaitement comprendre cette volonté, il en résulte inévitablement un texte touffu et technique portant sur de nombreux domaines.

La commission des finances dispose sur ce texte d'une délégation au fond pour le dernier des cinq chapitres, qui rassemble les dix articles portant sur le droit économique et financier. On peut distinguer, parmi ces articles, deux catégories.

La première comporte des dispositions techniques visant à remédier à des difficultés d'explication et d'articulation avec les règles européennes existantes. Celles-ci font donc suite à de précédentes transpositions en droit interne ou à des aménagements décidés pour préparer le Brexit. C'est le cas des articles 33, 37, 38, 39, 40 et 42.

Ces articles, de nature essentiellement technique, ne nous ont pas paru poser de difficultés. La commission des finances a donc adopté uniquement trois amendements rédactionnels et de coordination.

La seconde catégorie d'articles rassemble, à l'inverse, des dispositions visant à adapter notre droit économique et financier à de nouvelles évolutions du droit de l'Union européenne. C'est le cas des articles 34, 35, 36 et 41. Sur les quatre articles, deux procèdent à des transpositions « en dur », tandis que deux autres sollicitent une habilitation à recourir aux ordonnances.

Ainsi, les articles 34 et 35 transposent directement deux articles d'une même directive de 2019 qui mettent en œuvre les conclusions de l'exercice de revue des autorités européennes de supervision mené en 2019. Ils ne soulèvent pas de difficultés et ont seulement fait l'objet d'amendements rédactionnels en commission.

En ce qui concerne les deux articles sollicitant une habilitation à légiférer par ordonnance, nous avons fait preuve d'une grande vigilance, en vérifiant qu'ils se justifiaient par l'absence de marge de manœuvre du législateur et l'impossibilité d'intégrer directement dans la loi les mesures de transposition.

Il nous a semblé que ces deux conditions étaient pleinement remplies pour l'article 36, qui vise à transposer la série de mesures de relance par les marchés de capitaux contenues dans la directive 2021/338 du 16 février 2021.

À l'inverse, l'article 41 nous a paru emporter un risque majeur de dessaisissement du Parlement. Il visait en effet initialement à habiliter le Gouvernement non seulement à mettre notre droit national en conformité avec le nouveau règlement européen sur le financement participatif, mais également « à adapter et moderniser », notion très large, les dispositions encadrant les activités de financement participatif ne relevant pas du droit européen.

En effet, le règlement européen n'encadre qu'une partie des activités de financement participatif aujourd'hui admises en droit interne. Or cette habilitation très large pourrait permettre au Gouvernement de durcir les conditions d'exercice et même de supprimer certaines activités de financement participatif qui n'entrent pas dans le cadre européen.

De tels choix très lourds en termes de conséquences pour les acteurs concernés et nullement imposés par le législateur européen doivent faire l'objet d'un débat public et nous semblent relever par essence d'un vote au Parlement.

Aussi, pour éviter tout dessaisissement du Parlement, la commission des finances a adopté un premier amendement visant à restreindre le champ de l'habilitation à la mise en conformité avec le règlement européen et à des évolutions ciblées des activités nationales pour l'ouverture des finance-

ments participatifs aux sociétés civiles agricoles, mais également pour lutter contre le blanchiment et le financement du terrorisme. Il s'agit, par cet amendement, de contraindre le Gouvernement à préserver les activités non régulées par le droit européen.

Enfin, un second amendement, essentiel, est venu assouplir les conditions d'accès des collectivités territoriales au financement participatif. Si les collectivités territoriales peuvent déjà recourir au financement participatif, elles le peuvent uniquement pour financer un service public culturel, éducatif, social ou solidaire. Ce champ nous paraît inutilement restrictif au regard de la variété des projets susceptibles d'être financés.

En outre, il existe aujourd'hui une incertitude juridique sur la possibilité pour les collectivités territoriales de recourir au financement participatif en émettant des obligations. Cet amendement répond donc à une préoccupation exprimée de longue date par les élus, notamment par l'Association des maires de France.

Au total, mes chers collègues, la commission des finances a donc adopté sept amendements, dont deux de fond. (*Applaudissements sur les travées du groupe UC, ainsi qu'au banc des commissions.*)

Mme le président. La parole est à M. Gérard Lahellec.

M. Gérard Lahellec. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, alors que la France s'apprête à prendre la présidence de l'Union européenne, nous est soumis ce projet de loi permettant au Gouvernement de montrer sa bonne volonté. Nous en prenons acte.

Pour autant, je souhaiterais formuler quelques remarques, dont certaines sur la forme.

Nous regrettons, nous aussi, les habilitations systématiques à légiférer par voie d'ordonnance ; plusieurs intervenants l'ayant rappelé, je ne m'y attarderai pas. Quatre ordonnances sont ainsi prévues dans le seul titre premier sur le transport aérien, ce qui semble tout de même beaucoup.

Notons ensuite que l'exercice est quelque peu frustrant pour les parlementaires que nous sommes, s'agissant le plus souvent de transpositions de règlements européens avec peu de marges de manœuvre ou de directives techniques, ce qui limite d'autant la capacité d'intervention du Parlement.

Je souhaiterais également évoquer l'avis du Conseil d'État, qui déplore « que certaines consultations sont réalisées trop tardivement pour être correctement prises en compte, telle celle de la commission nationale de la négociation collective, de l'emploi et de la formation professionnelle (CNNCEFP) requise pour un article du chapitre II, qui s'est réunie le 1^{er} avril et dont l'avis n'a été reçu que le 7 avril, et celle de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acos), qui a été saisie en urgence le 26 mars et devait se prononcer dans un délai de onze jours. » Convenons qu'une telle précipitation n'est guère favorable au plein exercice parlementaire.

Sur le fond, les mesures de ce projet de loi sont cosmétiques ou sans grandes conséquences. Ainsi, la plupart sont déjà mises en œuvre en pratique.

Par ailleurs, quelques autres mesures nous apparaissent problématiques et les travaux en commission n'ont pas totalement levé nos inquiétudes. Il s'agit notamment du travail des jeunes marins dont la période de repos se voit

rabotée à l'article 20. À cet égard, les propos qui viennent d'être tenus ne me rassurent pas complètement : on ne peut pas dire qu'il s'agit là d'une grande avancée sociale !

Pour évoquer encore la question maritime dans sa dimension sociale, nous regrettons que notre amendement à l'article 21 sur la prise en compte de toute la période effective d'activité partielle dans le calcul du droit à la retraite n'ait pas été retenu. On me rétorquera que cela ne concerne que quelques dizaines de marins – encore faudrait-il en connaître le nombre exact –, mais cela fait toujours plusieurs dizaines de trop !

Si le Gouvernement n'y revenait pas, ce serait pour les marins concernés par ces périodes d'activité partielle non prises en compte une remise en question des conditions leur permettant de faire valoir leurs droits à la retraite à 55 ans. La moitié des marins concernés étant bretons, vous comprendrez l'attention toute particulière que je porte à ce dossier. Notons par ailleurs que l'essentiel de ceux-ci exerce leur activité professionnelle à la Brittany Ferries, qui connaît d'autres difficultés, par les temps qui courent... Certes, des dispositions récentes ont été prises, mais il n'en demeure pas moins que les conditions sont très particulières, les marins constituant une catégorie professionnelle un peu oubliée dans les dispositions retenues dans le cadre de la crise sanitaire.

Concernant le secteur aérien, nous regrettons le passage d'un régime d'autorisation à un régime déclaratoire pour les activités aériennes. Certaines dispositions sécuritaires zélées dans ces transpositions nous paraissent en outre plutôt motivées par la volonté de pénaliser les actions citoyennes autour de ces plateformes aériennes.

Enfin, les problématiques du détachement et du cabotage sont évoquées, mais les mesures proposées sont extrêmement faibles pour répondre aux enjeux de rééquilibrage modal et confirmer la concurrence assez déloyale de la route, faute là encore de moyens au sein des directions concernées pour faire respecter une réglementation déjà bien faible.

Mes chers collègues, pour l'ensemble de ces raisons, et nonobstant le travail assez exhaustif conduit par M. le rapporteur, le groupe CRCE s'abstiendra sur ce texte.

Mme le président. La parole est à M. Gilbert-Luc Devinaz. (*Applaudissements sur les travées du groupe SER.*)

M. Gilbert-Luc Devinaz. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, la période inédite que nous traversons ébranle les fondations du projet européen, déjà fragilisées par le retrait du Royaume-Uni. Cet accord a été éprouvant pour l'ensemble des parties et demande encore de nombreux ajustements dans des domaines comme le transport ou bien la pêche, pour n'en citer que quelques-uns.

Il nous faut aujourd'hui, alors qu'elle traverse une zone de turbulences sans précédent, consolider l'Europe de demain à vingt-sept États membres autour de notre projet commun. Car, outre la perte de l'un de nos membres, la période est plus que singulière : il nous faut faire face à l'épidémie du coronavirus dans laquelle le monde entier se débat encore, plus d'un an et demi après son apparition.

Cette crise sanitaire et sociale a eu des conséquences de tous ordres, à commencer par la restriction des libertés, l'un des fondements du projet européen, mais aussi sur nos modes de vie, sur l'État de droit et l'économie. Elle porte atteinte au cœur même de nos ambitions européennes.

Cette crise sans précédent a mis en exergue la vulnérabilité de l'Union et ouvre les yeux sur les impératifs de résilience et d'autonomie stratégique. Ainsi, la relance européenne est sans doute une chance unique pour consolider la construction de l'Union, surtout pour sortir plus forts de la pandémie, transformer nos sociétés, créer de nouvelles opportunités et répondre ainsi aux impératifs environnementaux.

L'Union européenne doit être plus soudée que jamais face aux défis exceptionnels auxquels nous sommes confrontés. L'harmonisation est, me semble-t-il, l'une des clés de voûte de notre performance.

Le projet de loi que nous examinons est bien désigné par son titre : il agrège un ensemble divers de mesures qui permettra à la France de montrer patte blanche à la veille de sa présidence du Conseil de l'Union européenne.

Sa cohérence ne tient guère qu'à l'adaptation de notre droit aux évolutions législatives décidées par les législateurs européens. Il est hétérogène et technique, mais essentiel pour garantir la bonne application des réglementations européennes. Dans sa version actuelle, je le rappelle, le texte transpose douze directives à travers quarante-deux articles, dont trente et un ont été examinés par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

Toutefois, s'il est de coutume que les projets de loi sur les diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne soient complexes, techniques et hétéroclites, ils ne devraient pas être inscrits à l'ordre du jour dans des délais aussi courts, alors que le calendrier est déjà bien chargé. Les conditions d'examen sont discutables, vu l'ampleur et l'importance des sujets traités.

Je me contenterai donc de passer rapidement en revue quelques dispositions particulièrement importantes, dont certaines auront des conséquences concrètes.

Sur l'aérien, la sécurité et la sûreté seront renforcées, mais il est impératif de voter cette transposition à condition que les pilotes puissent bénéficier non seulement du secret médical, mais aussi de mesures de contre-vérification des tests de dépistage d'alcool ou de psychotropes. Notre groupe a proposé un amendement en ce sens à l'article 1^{er} du texte.

Concernant les télépéages, au regard de l'agitation et de l'effervescence du Gouvernement engagé dans la lutte contre le changement climatique, je trouve paradoxal que notre pays transpose des dispositions européennes contradictoires avec le projet de loi Climat et résilience que nous étudions actuellement.

Vous validez, par la transposition de la directive concernant les télépéages, la volonté d'harmoniser un système européen. Cela montre à quel point votre approche régionale de l'écocontribution poids lourds dans le projet de loi Climat et résilience est « micro ». Vous fabriquez un dispositif « puzzle », ingérable tant pour les régions que pour les transporteurs et en contradiction complète avec ce que vous nous proposez de valider dans ce texte.

Pour autant, cette directive représente tout de même la première fondation d'une approche européenne, en attendant l'eurovignette poids lourds. *De facto*, la position du Gouvernement n'est pas très claire.

Sur le détachement des travailleurs routiers, la transposition des nouvelles règles encadrant le transport routier était très attendue, à la suite des longues négociations relatives au paquet mobilité, qui ont duré plus de trois ans.

Cette disposition permettra, je l'espère, d'améliorer concrètement les conditions de travail des chauffeurs routiers, la régulation des règles de cabotage, notamment face à la distorsion de concurrence résultant des réglementations des pays de l'Est, mais aussi du détachement des transporteurs routiers.

En juillet dernier, le Parlement européen votait le paquet mobilité pour le transport routier. Malgré les mesures en cours, de nombreuses lacunes et difficultés d'exécution persistaient autour de la législation européenne, avec une application différente entre les États membres. Ce nouveau cadre juridique et le train de mesures sur la mobilité que nous allons valider permettront une meilleure application des règles.

Vu la complexité de l'harmonisation et de la clarification des règles sur le détachement des conducteurs, il est nécessaire d'instaurer une application plus ferme des règles spécifiques à ce secteur. Cette application assurera un équilibre entre, d'une part, la liberté des opérateurs des services transfrontaliers et, d'autre part, de bonnes conditions de travail et de protection sociale pour les conducteurs, dont la nature du travail reste difficile. Cette réforme donnera enfin des conditions sociales décentes aux transporteurs routiers.

Effectivement, c'est un sujet politique majeur que le président Emmanuel Macron avait enfourché en début de mandat, allant jusqu'à affirmer qu'il allait tout régler. *A fortiori*, les transporteurs routiers sont restés une exception, à la suite des pressions exercées par les pays de l'Est, qui vivent en grande partie du cabotage.

Grâce au long travail de la commission du transport et du tourisme du Parlement européen et de sa présidente, Karima Delli, de nombreux progrès ont été portés au paquet mobilité, bien qu'un peu tardivement, ce que je regrette. Les distorsions de concurrence des dernières années ont déjà beaucoup épuisé les transporteurs nationaux.

Ce texte présente un progrès sur les conditions de travail et les obligations de retour au pays pour limiter le cabotage, mais aura-t-on des moyens de contrôle suffisants et significatifs ? On attend sur ce sujet une réponse du Gouvernement.

Au sujet du littoral, je tiens à saluer la mise en place d'exemptions de certaines normes du code de l'urbanisme liées au littoral. Il faut souligner qu'elles sont essentielles à l'égard des spécificités de la localisation de Calais.

Pour clore mon propos, je souhaite évoquer à mon tour les indemnités des marins. Vous acceptez de transposer une disposition dans la volonté d'atténuer les conséquences de la crise sanitaire due au covid-19 pour les marins. En ces termes, elle prévoit que les périodes d'activité partielle seront soumises au versement de cotisations vieillesse à compter du 1^{er} mai 2021. Le groupe socialiste approuve bien évidemment cette mesure. Néanmoins, comme l'a souligné le rapporteur, je tiens à alerter sur un point, et non des moindres : l'application de cette disposition au 1^{er} mai 2021 va créer une discrimination par rapport aux salariés ayant débuté le chômage partiel dès le début de la pandémie, en 2020.

C'est la raison pour laquelle le groupe socialiste réclame que la prise en compte des indemnités d'activité partielle dans le salaire de référence retenu pour le calcul de la pension des marins puisse s'appliquer dès le 1^{er} mars 2020, pour empêcher

toute forme de discrimination. Le couperet de l'article 40 de la Constitution ne nous a malheureusement pas permis de déposer un amendement allant en ce sens, et nous souhaitons que le Gouvernement s'explique à ce sujet.

Au regard de ces éléments et des apports résultant de nos travaux en commission et en amont de la séance, le groupe socialiste se prononcera pour l'adoption de ce texte. (*Applaudissements sur les travées du groupe SER.*)

Mme le président. La parole est à M. Pierre Médevielle. (*Applaudissements sur les travées du groupe INDEP, ainsi qu'au banc des commissions.*)

M. Pierre Médevielle. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, on l'oublie souvent, mais les parlements nationaux jouent un rôle majeur dans le processus législatif européen : ils contrôlent l'application du principe de subsidiarité. Ce contrôle intervient préalablement à l'incorporation de ce droit dans notre droit interne, ce que nous sommes appelés à faire aujourd'hui.

Comme l'ont soulevé beaucoup de nos collègues en commission, le texte qui nous est proposé est particulièrement technique. Ce projet de loi recouvre énormément de sujets, par ailleurs très hétéroclites. Je ne pourrai évidemment pas tous les traiter dans le temps qui m'est imparti ; je me limiterai donc à évoquer seulement quelques points.

Premièrement, tout comme le précédent projet de loi consacré à l'adaptation de notre droit interne au droit européen examiné l'an dernier, le Gouvernement sera habilité à légiférer par ordonnance sur plusieurs sujets. Si nous comprenons l'utilité d'avoir recours aux ordonnances dans certains cas, notamment concernant les transpositions ou les mises en conformité au droit européen, nous n'en restons pas moins vigilants.

À ce titre, je salue le travail qui a été effectué concernant l'article 41 du texte. La demande d'habilitation du Gouvernement allant au-delà de ce que le droit européen propose, la restriction du champ de cette habilitation était essentielle. En tant que législateurs, il est important, surtout lorsque nous habilitons le Gouvernement, d'être clairs sur notre rôle.

Deuxièmement, la question de la transposition des directives européennes en droit français est un long débat qui cristallise les passions depuis des années. Ce texte comprend douze transpositions de directives.

Loin du sujet habituel de surtransposition, qui ne se justifie que lorsque notre droit est plus contraignant que celui de l'Union européenne, ce projet de loi révèle un autre problème : celui des erreurs de transposition. Nous retrouvons cet écueil dans plusieurs articles de ce texte sur les sujets environnementaux et relatifs à la biodiversité.

Cela mène la France vers des mises en demeure et des procédures d'infraction que nous pourrions et devrions éviter. Il en va de même pour les retards de transposition, aussi soulevés dans ce texte. Là encore, je prône la vigilance de chacun et me réjouis des modifications apportées pour une meilleure application du droit européen, *a fortiori* dans le contexte de préparation de la présidence tournante du Conseil de l'Union européenne que la France assumera dans quelques mois.

Le troisième point qui me paraît important concerne les mises à jour découlant du Brexit et de ses premières conséquences. Nous en vivons les effets depuis la sortie du Royaume-Uni, notamment pour ce qui concerne les transports.

Je ne serais pas étonné que, dans un futur plus ou moins proche, nous devions encore adapter notre droit. Nous ne connaissons pas encore toute l'étendue des changements que la sortie d'un État membre implique pour l'Union européenne et les autres États membres.

La France est en première ligne des relations post-Brexit. En tant que voisine directe de la Grande-Bretagne, elle partage beaucoup de ses valeurs. Les dernières évolutions dans nos relations ne montrent malheureusement pas une application totalement apaisée de l'accord commercial qui nous unit. De plus – et je m'exprime ici en tant que président du groupe d'amitié France-Irlande –, les événements du week-end dernier nous appellent à être attentifs au respect de l'accord, par et pour toutes les parties.

De manière plus générale, ce projet de loi fixe un objectif clair : mettre à jour notre droit national en prévision de la présidence tournante du Conseil de l'Union européenne que la France prendra durant la première moitié de l'année 2022.

C'est l'avenir de l'Europe qui sera en question. Les priorités doivent être claires. La puissance de l'Europe passe par son autonomie et sa souveraineté. Je souhaite ici dégager quelques axes qui me paraissent prioritaires à cet égard.

Notre agriculture et notre alimentation doivent être placées au centre de notre souveraineté. Nous devons assumer une véritable diplomatie. Le monde pâtit beaucoup trop de l'absence d'une voix européenne unifiée et puissante. Notre politique commerciale doit évidemment évoluer et notre nouvelle stratégie doit se concrétiser afin de défendre nos valeurs et nos intérêts.

Enfin, faisons de l'Europe l'un des plus grands espaces de protection de notre biodiversité. Les articles de ce texte concernant la question environnementale montrent l'importance du dossier.

Le groupe Les Indépendants, très attaché aux questions européennes et à une bonne incorporation des avancées du droit européen dans notre droit interne, votera en faveur de ce projet de loi. (*Applaudissements sur les travées du groupe INDEP, ainsi qu'au banc des commissions.*)

Mme le président. La parole est à M. Jacques Fernique.

M. Jacques Fernique. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, le projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union pour les transports, l'environnement, l'économie et les finances est particulièrement dense et disparate. Je ne suis pas le premier à le souligner.

Une bonne part des mesures concernées ne soulèvent pas d'objections et sont bienvenues. Toutefois, on peut relever quelques points problématiques.

Sur la procédure, l'étude d'impact n'ayant été finalisée que tardivement, dans des délais restreints, il a été difficile pour le Conseil d'État d'émettre en temps utile une appréciation des mesures envisagées. Il en va de même – notre collègue Gérard Lahellec l'a déjà relevé – de certaines consultations, qui ont été effectuées dans la précipitation.

Sur le fond, si l'harmonisation des régimes de responsabilité des transporteurs aériens, le contrôle de la consommation éventuelle d'alcool et d'autres psychotropes par les équipages ou, entre autres, l'extension de l'application des règles sur le transport aérien de matières dangereuses sont positives, le renforcement particulièrement démesuré de la répression des intrusions sur les pistes nous paraît excessif. Une telle mesure vise des manifestations qui ne sont vraiment pas fréquentes et nous paraît relever d'un signal politique outrancier plutôt que du seul souci de sécurité.

Les autres dispositions sur l'aérien nous semblent aller dans le bon sens. J'en profite d'ailleurs pour exprimer notre souhait qu'aboutissent favorablement les négociations sur la directive pour un ciel unique européen, afin de donner un périmètre favorable aux efforts de transition environnementale et de régulation du secteur.

J'aimerais à présent aborder les transports terrestres et le domaine maritime. L'article 21 est évidemment positif, puisqu'il permettra d'intégrer les périodes d'activité partielle pour les droits à pension des marins. Mais ce sera le cas seulement à partir du 1^{er} mai, et non dès le début du travail partiel résultant de la pandémie. Il faudrait vraiment une évolution sur ce point.

Les dispositions restreignant le repos obligatoire des jeunes travailleurs des navires sont en revanche une régression, contrairement aux mesures sur les temps de conduite et de repos des conducteurs routiers et sur la lutte contre les pratiques abusives de cabotage, qui constituent des avancées positives. Nous sommes d'ailleurs en attente forte de la prochaine fournée du paquet mobilité.

Nous approuvons évidemment les dispositions visant à faire respecter leurs obligations liées au devoir de diligence aux entreprises important des minerais en provenance des zones de conflit ou à haut risque. Ces dispositions sont, on le sait, le résultat d'un travail long et très compliqué pour enfin parvenir à réprimer des pratiques qui jettent de l'huile sur ces zones de feu en contribuant au financement des guerres civiles. Cela a été souligné, une clause de revoyure en 2023 permettra d'évaluer l'efficacité du dispositif et, si nécessaire, de l'améliorer encore.

Sur le volet environnemental, nous saluons la transposition des diverses dispositions du droit de l'Union européenne, et en particulier de celle sur la conservation des habitats naturels, ainsi que de la faune et de la flore sauvages. La Commission européenne a d'ailleurs mis en demeure la France pour défaut de transposition. Il était donc temps que cette mesure s'applique.

Enfin, sur l'initiative de mon collègue Ronan Dantec, notre groupe a saisi l'occasion pour proposer un amendement sur un enjeu d'importance. Il s'agit en quelque sorte d'instaurer une clause de rattrapage ouvrant aux projets susceptibles d'avoir une incidence notable sur l'environnement la possibilité d'être soumis à une évaluation environnementale même s'ils sont en deçà des seuils et critères requis.

Nous sommes en phase avec les deux amendements de la commission des finances sur l'article 41, relatif au financement participatif.

Telles sont les principales appréciations et observations de mon groupe sur ce texte. Même si, comme je le soulignais en introduction, la plupart des dispositions transposées sont

évidemment bienvenues, le caractère outrancier de l'aggravation de la répression des intrusions en zone « côté piste » nous conduira à nous abstenir.

Mme le président. La parole est à Mme Patricia Schillinger.

Mme Patricia Schillinger. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, le projet de loi que nous nous apprêtons à examiner s'inscrit dans le cadre des obligations que notre pays se doit de respecter en tant qu'État membre de l'Union européenne. Il s'agit en effet d'adapter notre droit aux évolutions plus ou moins récentes de la législation européenne.

Ce texte assure ainsi la transposition de pas moins de douze directives et la mise en conformité de notre droit avec quinze règlements européens, dans des domaines aussi variés que les transports, la prévention des risques, l'environnement, ou encore l'économie et les finances. Son adoption par notre Haute Assemblée est appelée à revêtir un caractère hautement symbolique alors que la France s'apprête à exercer la présidence du Conseil de l'Union européenne.

En veillant à la conformité de notre droit national avec le droit européen, notre travail législatif contribuera à assurer à la France une certaine exemplarité et à lui permettre de porter plus efficacement la voix du Conseil auprès des autres organes de l'Union et de ses États membres.

Dans un espace sans frontières intérieures, où les échanges sont marqués par la libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux, il est impératif de procéder à l'harmonisation de certaines règles, afin de garantir la sécurité des personnes, de veiller à éviter toutes formes de dumping social ou encore d'assurer la protection de l'environnement.

Comme le faisait remarquer le Conseil d'État dans son avis sur le projet de loi, il s'agit d'un texte contenant de nombreuses mesures, complexes et spécifiques. Aussi mon intervention n'a-t-elle pas vocation à être exhaustive. Je relèverai simplement que, tout en répondant à l'impérative mise en conformité de notre droit, le texte s'ancre pleinement dans l'actualité. Certains de ses articles tirent ainsi les conséquences sociales et économiques de la crise sanitaire, tandis que d'autres invitent à procéder aux ajustements rendus nécessaires par la sortie du Royaume-Uni de l'Union.

Plus précisément, en matière, par exemple, de transports, le projet de loi introduit des dispositions visant à renforcer la sécurité aérienne. En écho notamment au drame du crash de l'avion de la Germanwings en 2015, il prévoit et encadre la soumission du personnel navigant à des tests de dépistage d'alcoolémie et de substances psychoactives. Il comble également un vide en matière de transport de marchandises dangereuses par voie aérienne ; jusqu'ici, le code des transports ne prévoyait aucune disposition particulière. Le texte renforce également la sécurité des aéroports, en aggravant les sanctions encourues en cas d'intrusion illégale en zone sensible. Aujourd'hui, notre droit semble en effet beaucoup moins dissuasif que celui de la plupart des États membres.

En matière de transport routier, le texte procède à la transposition de dispositions du paquet mobilité européen. Il s'agit d'une avancée considérable, puisqu'il est question de garantir aux conducteurs de véhicules lourds un socle de droits sociaux. En procédant à l'encadrement des conditions de travail des conducteurs routiers, de leur détachement, et en réglementant la pratique du cabotage, ce texte lutte en

effet efficacement contre le dumping social et tend vers des conditions de concurrence plus loyale entre les opérateurs européens.

Le texte revêt également une dimension éthique en imposant aux importateurs d'étain, de tantale, de tungstène et d'or un devoir de « diligence ». Ces entreprises devront s'assurer par un mécanisme de conformité de la traçabilité des matières importées, tandis que les autorités compétentes devront veiller, par le biais d'un contrôle *a posteriori*, au respect de ces obligations.

En veillant à ce qu'aucun opérateur ne cautionne par ses importations des atteintes aux droits humains ou ne finance des groupes armés non étatiques, l'Union européenne et les États qui en sont membres font bien plus que promouvoir un cadre libéral d'échanges commerciaux. Tout en assurant la promotion de leurs propres valeurs et principes, ils développent un cadre éthique pour les échanges extraeuropéens.

Enfin, en abordant des sujets tels que les émissions de soufre des navires, la limitation de l'impact environnemental des activités liées au mercure, l'usage des polluants organiques persistants ou encore la pollution de l'eau, ce texte est pleinement en phase avec les préoccupations environnementales actuelles. Au moment où notre Haute Assemblée s'apprête à entamer l'étude du projet de loi Climat et résilience, il est bon de vérifier, une fois de plus, que celles-ci dépassent largement le cadre national. Elles témoignent d'une prise de conscience de dimension internationale à laquelle l'Union européenne fait écho par sa législation.

Si, dans ce domaine et sur de nombreux sujets, notre pays peut montrer la voie, il serait toutefois illusoire de croire en la possibilité d'avancer seul dans un environnement mondialisé. En effet, il nous faut, plus que jamais, peser au sein des institutions européennes pour que l'Europe de demain soit plus consciente de la dimension sociale de ses politiques, plus solidaire et plus soucieuse de l'environnement. Durant sa présidence du Conseil de l'Union, la France sera en mesure de défendre cette exigence.

En soutenant ce projet de loi, le groupe RDPI souhaite préparer au mieux notre pays à remplir une telle mission.

Mme le président. La parole est à M. Jean-Pierre Corbisez.

M. Jean-Pierre Corbisez. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, selon les spécialistes, environ 20 % de nos dispositions législatives seraient issues du droit de l'Union européenne. C'est très éloigné des 80 % que martèlent nombre d'euroceptiques, mais cela n'en reste pas moins substantiel !

Certains secteurs de notre législation conservent une maîtrise essentiellement, voire exclusivement nationale ; je pense à l'éducation, au logement, à l'organisation du territoire, à la justice, à la police – c'est d'actualité ! – ou encore à la défense.

Mais il en est d'autres où l'Europe régule davantage, à l'image de ceux dont nous avons à discuter aujourd'hui, c'est-à-dire les transports, l'environnement ou l'économie.

La discussion n'a pas toujours été de tout repos ! J'ai encore en tête les débats soutenus qui ont émaillé nos échanges autour de l'ouverture à la concurrence de notre secteur ferroviaire. On pourrait y ajouter l'agriculture, qui n'est, certes, pas notre sujet cet après-midi, mais qui est néanmoins

d'actualité avec les débats en cours au sein du Conseil de l'Union européenne sur la nouvelle politique agricole commune.

Le projet de loi qui nous est soumis est dense. Il contient quarante-deux articles, pour l'essentiel très techniques. Et pour cause ! Il s'agit pour notre gouvernement d'agir vite – notre pays a déjà été rappelé à l'ordre à plusieurs reprises, voire condamné –, afin de ne pas apparaître comme un mauvais élève dans la perspective de la future présidence française, qui débutera en janvier 2022. Ce sera un moment historique, puisque nous exercerons la présidence pour la première fois depuis 2009 et le traité de Lisbonne. Il s'agit donc d'une responsabilité importante, qui astreint à l'exemplarité, et d'une occasion unique, qui nous ouvrira des perspectives, pour inscrire à l'agenda européen des sujets chers à nos yeux. La préservation de notre environnement et la lutte contre le changement climatique en font indéniablement partie et ne sont – fort heureusement ! – pas absents du présent projet de loi.

Le texte est donc composite, mais il est surtout ambitieux : il s'agit de transposer pas moins de douze directives et de quinze règlements européens.

L'exercice est complexe, fastidieux, mais nécessaire, afin de nous prémunir d'éventuels contentieux, toujours préjudiciables pour l'image d'un pays qui a compté parmi les fondateurs de l'Union européenne, et je ne parle pas du retard important qui a été pris pour la mise en conformité de notre droit. C'est en particulier le cas en matière de protection de l'environnement, avec les réglementations sur le mercure et les fluides frigorigènes, ou sur la préservation des espèces animales protégées : la France a reçu une mise en demeure pour non-respect de cette directive adoptée voilà près de trente ans, en 1992 !

Cette mise en conformité tardive fait malheureusement écho aux propos que je tenais ici même la semaine dernière, lors du débat sur le projet de loi constitutionnelle.

Gageons que ce projet de loi de transposition sera l'une des nombreuses pierres qu'il nous faudra assembler dans les prochaines années si nous souhaitons être dignes des engagements pris ici ou dans le cadre de l'accord de Paris.

Notre groupe défendra d'ailleurs un amendement visant à renforcer notre droit en matière d'évaluation des conséquences sur l'environnement de certains projets publics ou privés, dans la droite ligne de l'esprit de la directive de 2011 ou de la décision rendue le mois dernier par le Conseil d'État.

Au-delà de l'environnement, le texte contient des dispositions sensibles et décline des aménagements rendus impératifs par le Brexit, afin notamment de préserver les intérêts de nos entreprises, qu'il s'agisse de l'accompagnement des pêcheurs, durement touchés par la crise du coronavirus, ou de la préservation des intérêts de nos compagnies de transport maritime.

Saluons enfin le travail fourni par notre commission, saisie au fond sur trente et un des quarante-deux articles que comporte le texte.

Plusieurs modifications ont été apportées, avec l'objectif de renforcer encore les garanties de conformité de notre droit aux prescriptions de l'Union européenne, comme en matière de teneur en soufre des combustibles marins ou de droit de pause des travailleurs mineurs effectuant un stage à bord de navires, une disposition supprimée de notre droit par erreur en 2010.

Ayant à plusieurs reprises été rapporteur pour avis sur les crédits consacrés au transport routier lors de l'examen de projets de loi de finances, je suis également sensible au renforcement des prérogatives de l'Autorité de régulation des transports, grâce à un amendement adopté sur l'initiative de la commission à l'article 6.

Enfin, je me réjouis de l'ouverture aux collectivités territoriales de la possibilité d'obtenir une délégation de l'État pour l'organisation des lignes d'aménagement du territoire en direction d'autres pays membres de l'Union européenne. Cette préconisation est issue de la mission d'information du Sénat sur les transports aériens, dont notre ancienne collègue Josiane Costes était rapporteure.

La mise en conformité de notre droit avec les réglementations européennes est une obligation. Faisons en sorte qu'elle soit aussi une occasion d'aller plus loin et d'être plus efficace. Notre groupe se prononcera en faveur de ce texte.

Mme le président. La parole est à Mme Christine Herzog. *(Applaudissements sur les travées du groupe UC.)*

Mme Christine Herzog. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, comme dit le proverbe : « Qui trop embrasse mal étreint. »

Le champ du présent texte est si large – il va de l'usage des drones à la lutte contre la pollution au mercure, en passant par le télépéage ou les minerais de conflits – qu'il me serait impossible de l'appréhender dans son entièreté, surtout dans le temps limité qui m'est imparti. Ce serait d'ailleurs inutile, puisque nos rapporteurs l'ont très bien fait. J'en profite pour les féliciter de la qualité de leur travail, surtout face à un texte aussi touffu et technique. Et je ne résiste pas au plaisir de constater qu'avec deux rapporteurs sur trois, mon groupe, l'Union Centriste, est particulièrement bien représenté.

Pour prendre un peu de hauteur, l'ensemble des dispositions qui nous sont soumises ont trois objets principaux : d'abord, préparer la présidence française du Conseil de l'Union européenne en 2022, en conformant le droit interne à nos engagements européens ; ensuite, atténuer les conséquences économiques et sociales du Brexit et de la crise sanitaire ; enfin, accompagner la transition environnementale mise en œuvre dans notre pays à l'échelle de l'Union européenne. C'est sur ce dernier point que je vais maintenant me concentrer.

Le transport est, avec la production d'énergie, la question centrale de la transition environnementale. En effet, ce secteur représente, hors émissions importées, environ 40 % des émissions françaises et européennes de gaz à effet de serre.

Dans ces conditions, nul ne saurait plus douter de la nécessité de verdir nos déplacements. Pour ce faire, la relance du fret ferroviaire est une clé incontournable. Ce dernier a été littéralement abandonné depuis quarante ans.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Le réseau autoroutier a plus que doublé depuis 1980, passant de 4 900 kilomètres à 11 000 kilomètres, alors que, dans le même temps, le réseau ferré national a régressé, passant de 34 000 kilomètres à 29 000 kilomètres. La part modale du fret ferroviaire a été divisée par trois depuis 1985, époque à laquelle celui-ci représentait 30 % du transport de marchandises contre 9 % aujourd'hui, quand la route, de loin la plus génératrice de gaz à effet de serre, assure 85 % du fret.

Le projet de loi Climat et résilience tente d'inverser la tendance en supprimant l'avantage de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur les carburants dont bénéficient les transporteurs routiers de marchandise ou en créant une écocontribution régionale.

Mais, à la seule échelle nationale, de telles mesures seront impuissantes à faire bouger les lignes en faveur du fret ferroviaire, car elles ne feront que pénaliser les opérateurs nationaux, au bénéfice des transporteurs étrangers, c'est-à-dire de ceux qui achètent leur carburant hors de nos frontières et gonflent leurs réservoirs pour ne pas avoir à se ravitailler en France. La solution ne peut être qu'europpéenne.

C'est d'ailleurs la même problématique que l'on retrouve dans le domaine du transport aérien. Interdire les vols intérieurs courts va inévitablement conduire à un report modal vers les aéroports d'autres villes européennes pour les vols de correspondances, avec un bilan carbone *in fine* plus lourd. Là encore, c'est à l'échelle de l'Union européenne que les choses se jouent.

Par-delà les aménagements nécessaires de notre droit que le présent texte opère, le verdissement de notre pays passera donc par celui des transports européens. Or ce dernier n'est pas assuré. Par exemple, la directive Eurovignette est en panne.

Mon groupe votera le présent texte, avec l'espoir que la présidence française de l'Union européenne marque un véritable tournant vers le transport durable. *(Applaudissements sur les travées du groupe UC.)*

Mme le président. La parole est à M. Jean-Baptiste Blanc. *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.)*

M. Jean-Baptiste Blanc. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, l'examen du projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne concerne donc les transports, l'environnement, l'économie et les finances. Il est technique, mais il est important. Mon propos s'inscrit dans le prolongement de celui de notre rapporteur, Cyril Pellevat, dont je salue le travail.

Avant de passer en revue les dispositions qui doivent attirer notre attention, je vais dévoiler notre position : mon groupe politique votera pour l'adoption de ce projet de loi.

Le premier argument pour justifier ce vote positif est un « argument d'autorité » : il nous faut préparer la présidence par la France du Conseil de l'Union européenne, qui débutera le 1^{er} janvier 2022.

Le deuxième argument tient à la nature des dispositions soumises à notre examen. Il y a en effet urgence à adopter certaines de ces dispositions.

Je pense ici à l'article 1^{er}, qui fait directement écho à l'accident du vol de la Germanwings en 2015, lequel a conduit à l'élaboration du règlement 2018/1042.

Le constat est le même pour l'article 10 sur les sanctions applicables dans le droit français pour punir l'intrusion en zone « côté piste » d'un aéroport. La position de fermeté de notre rapporteur sur ce point est, je le crois, le meilleur choix.

L'article 13 est une autre disposition dont on peut saluer l'élaboration. Il transpose la directive du 19 mars 2020 sur les systèmes de télépéage routier.

Mais deux axes doivent également retenir l'attention du législateur.

Il y a d'abord les dispositions afférentes au « travail à la pêche ».

La première, l'article 20, porte sur le travail de nuit des jeunes travailleurs de moins de 18 ans à bord des navires. Par cohérence, lisibilité et volonté de respecter l'article 12 de la directive 94/33/CE, la commission a souhaité réintroduire dans le droit national des dispositions garantissant un temps de pause aux jeunes travailleurs à bord des navires de pêche. La modification était bienvenue.

La deuxième, l'article 21, porte sur la prise en compte des périodes d'activité partielle pour la validation des droits à pension des marins. À l'instar de notre collègue Cyril Pellevat dans son rapport, je regrette que le Gouvernement ne soit pas allé plus loin dans sa volonté de sécuriser les droits sociaux des marins. M. le rapporteur souligne : « [...] soumettre rétroactivement à cotisation les périodes d'activité partielle sur une période plus longue aurait pour conséquence de permettre des surclassements supplémentaires, ce qui induirait indirectement des droits à pension plus élevés dans le futur. » D'où une irrecevabilité au titre de l'article 40 de la Constitution.

En d'autres termes, si le Sénat n'ignore pas la nécessité de sécuriser les droits sociaux des marins, il ne lui revient pas de légiférer en ce sens. Chacun comprendra à qui cette responsabilité incombe...

Je souhaite également évoquer la transposition du paquet mobilité I aux articles 22 et 23. Ces dispositions sont sans doute les plus « politiques » du texte.

La réforme du paquet mobilité est ambitieuse. Elle s'attaque à plusieurs défis : le détachement des chauffeurs routiers, le temps de repos ou encore la limitation du cabotage. C'est une parfaite illustration des difficultés que pose la construction européenne, mais aussi des moyens pour les surmonter.

Après trois ans de négociations, négociations qui n'étaient pas seulement déterminées par une opposition entre l'Est et l'Ouest, nous avons pu obtenir un accord, certes imparfait, mais qui sera un nouvel outil pour lutter contre la concurrence déloyale et le dumping social, sur lequel certains de nos partenaires européens prospèrent.

Le projet de loi va ainsi permettre de lutter contre le cabotage systématique en introduisant une période de carence de quatre jours avant que d'autres opérations puissent être effectuées dans le même pays avec le même véhicule.

Une autre mesure, moins concrète, mais sans doute plus décisive à long terme est la transposition de l'article 1^{er} de la directive 2020/1057 *lex specialis* sur le détachement des conducteurs routiers. L'article 23 précise ainsi le champ d'application du droit au détachement, en établissant qu'il s'applique aux opérations de cabotage, mais pas aux parcours de transit.

Je voudrais m'arrêter sur un dernier point. L'article 32 vise à mettre en conformité le droit national avec le droit européen concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement, à la suite de la procédure d'infraction pour non-conformité lancée par la Commission européenne.

Aujourd'hui, en droit français, une information doit, pour être qualifiée d'environnementale, avoir « pour objet » les éléments mentionnés à l'article L. 124-2 du code de l'envi-

ronnement, alors que la directive définit l'information environnementale comme toute information disponible « concernant » ces éléments. L'article vise donc à consacrer une définition de l'information environnementale identique à celle de la directive. Mesure-t-on les conséquences d'une telle modification ? L'étude d'impact nous précise qu'il s'agit de « lever toute ambiguïté sur ces points ». Espérons en effet qu'il ne s'agisse que de clarification rédactionnelle !

Pour conclure, malgré quelques interrogations, fondées je le crois, il n'y a rien dans ce projet de loi qui puisse compromettre son adoption. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Mme le président. La parole est à Mme Catherine Fournier. (*Applaudissements sur les travées du groupe UC.*)

Mme Catherine Fournier. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, il est difficile de parler en dernier sans être redondant. Mon intervention porte donc sur un point très précis du présent projet de loi, mais ô combien important.

Comme tous les textes d'adaptation au droit de l'Union européenne, celui qui nous est soumis aujourd'hui embrasse un large champ. Et au milieu de tout cela, on trouve l'article 24, un OLNI : objet législatif non identifié ! Cet article est aussi lapidaire qu'insatisfaisant. Sa clarté est inversement proportionnelle à l'importance de son enjeu.

Cet enjeu, quel est-il ? Au mois de juin dernier, dans le cadre du Brexit, le Gouvernement a demandé à Eurotunnel, comme aux ports maritimes, de construire des infrastructures destinées à accueillir les services assurant les contrôles douaniers et sanitaires aux frontières. En effet, le Royaume-Uni devenant un pays tiers par rapport à l'Union européenne, il fallait rétablir ces contrôles, qui se traduisaient par la réalisation de bâtiments et la mise en œuvre des moyens matériels correspondants.

Eurotunnel s'est immédiatement exécuté. Compte tenu de l'urgence, ces travaux ne pouvaient pas satisfaire aux autorisations d'urbanisme. C'est pourquoi, par son ordonnance du 24 janvier 2019, le Gouvernement a dispensé Eurotunnel de ces formalités pour procéder aux aménagements demandés. L'autorisation était temporaire et la situation devait encore être régularisée, cette fois non pas par ordonnance, mais par une disposition législative *ad hoc* destinée à assurer la pérennité des infrastructures. Cette disposition législative, c'est l'article 24 du présent projet de loi, qui est triplement insatisfaisant.

Premièrement, d'un point de vue formel, sa rédaction était clairement obscure, puisque le nom du code de référence, à savoir le code de l'urbanisme, n'y figurait pas. Je remercie notre rapporteur, Cyril Pellevat, d'avoir corrigé ce regrettable oubli.

Deuxièmement, sur le fond, on ne comprend pas si cet article valide seulement les infrastructures déjà réalisées par Eurotunnel ou s'il conforte *a priori* les aménagements qui devront encore être réalisés. Si tel n'est pas le cas, faudra-t-il obtenir à chaque fois une autorisation législative spécifique ? Ce serait tout de même kafkaïen ! L'article fait de plus peser sur Eurotunnel une vraie insécurité. Les aménagements liés à la sécurité, à la défense nationale, à la sécurité civile et ceux nécessaires à son fonctionnement ne sont pas possibles. Croyez-vous sincèrement que le tunnel ne soit pas concerné ? Il l'est au premier rang.

Troisièmement, et de manière bien plus fondamentale, le problème ponctuel du Brexit et des aménagements douaniers soulève la question du statut juridique du tunnel sous la Manche.

Le tunnel n'est à l'évidence pas une simple ligne ferroviaire. Cette infrastructure est exceptionnelle ; il serait temps de la considérer comme telle. Des navettes transportent des camions, des voitures particulières, des bus sur une ligne prédéfinie. Pour mémoire, cet ouvrage sous la Manche fut le plus gros chantier du siècle dernier et il assure une liaison propre – je rappelle que nous parlons d'écologie !

Eurotunnel a besoin de sortir du carcan du droit commun. Aujourd'hui assimilé à une infrastructure ferroviaire simple, ses marges de manœuvre sont d'autant plus restreintes que l'ouvrage ne figure pas aux exceptions de l'article L. 121-4 du code de l'urbanisme, contrairement aux ports et aux aéroports. C'est cela qu'il faut changer.

La question est : quelle est notre ambition pour cet ouvrage unique au monde, clé pour le développement national et vital à l'échelle locale ? À nous d'y répondre aujourd'hui.

Je compte vraiment sur votre soutien, madame la secrétaire d'État, notamment quand je vous présenterai mes deux amendements. *(Applaudissements sur les travées du groupe UC. – M. Jean-Pierre Corbisez applaudit également.)*

Mme le président. La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion du texte de la commission.

PROJET DE LOI PORTANT DIVERSES DISPOSITIONS
D'ADAPTATION AU DROIT DE L'UNION EUROPÉENNE
DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS, DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES

Chapitre I^{er}

DISPOSITIONS RELATIVES À L'AVIATION CIVILE

Article 1^{er}

① I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai de huit mois à compter de la promulgation de la présente loi, les mesures relevant du domaine de la loi pour :

② 1^o Mettre en œuvre, dans le respect du secret médical, le règlement (UE) n^o 2018/1042 de la Commission du 23 juillet 2018 modifiant le règlement (UE) n^o 965/2012 en ce qui concerne les exigences techniques et les procédures administratives applicables à l'introduction de programmes de soutien, l'évaluation psychologique des membres de l'équipage de conduite, ainsi que le dépistage systématique et aléatoire de substances psychotropes en vue de garantir l'aptitude médicale des membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine, et en ce qui concerne l'installation d'un système d'avertissement et d'alarme d'impact sur les avions à turbine neufs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à 5 700 kg et qui sont autorisés à transporter entre six et neuf passagers en ce qu'il prévoit le dépistage d'alcool chez les membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine mais également en ce qu'il permet de procéder au dépistage d'autres substances psychotropes et de faire effectuer les tests par d'autres agents autorisés que les inspecteurs au sol, en

déterminant les autorités en charge des contrôles ainsi que la procédure suivie et en étendant ces contrôles aux autres membres d'équipage ou aux personnes concourant à la conduite d'aéronefs ;

③ 2^o Instituer un régime de sanctions applicables aux personnes assujetties aux tests imposés par le 1^o du présent I lorsqu'elles refusent de s'y soumettre ou de coopérer à leur réalisation et lorsque, à l'issue de ces tests, elles sont identifiées comme étant sous l'influence de l'alcool ou d'autres substances ou plantes classées comme stupéfiants et adapter les dispositions du code pénal sanctionnant le non-respect des taux maximaux d'alcoolémie autorisés ou l'interdiction d'usage de substances ou de plantes classées comme stupéfiants pour tenir compte de la particulière gravité de ces infractions de la part de membres de l'équipage d'aéronefs ou de personnes concourant à leur conduite ;

④ 3^o Adapter, en tant que de besoin, les dispositions à prendre sur le fondement des 1^o et 2^o du même I aux caractéristiques et aux contraintes particulières des collectivités relevant de l'article 73 de la Constitution, de Saint-Martin, de Saint-Barthélemy et de Saint-Pierre-et-Miquelon, y compris en considération de leur statut au sein de l'Union européenne ainsi que les étendre et les adapter en tant que de besoin et, en tant qu'elles relèvent des compétences de l'État, à Wallis-et-Futuna, à la Polynésie française et à la Nouvelle-Calédonie, y compris en considération de leur statut au sein de l'Union européenne.

⑤ II. – Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance prévue au présent article.

Mme le président. L'amendement n^o 12, présenté par MM. Devinaz et Jacquin, Mmes M. Filleul et Briquet, MM. M. Vallet et Kanner, Mme Bonnefoy, MM. J. Bigot et Dagbert, Mme Préville et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 2

Après les mots :

les inspecteurs au sol,

insérer les mots :

en prévoyant les modalités des contre-vérifications nécessaires, notamment à la demande du salarié, et

II. – Alinéa 3

Après les mots :

à l'issue de ces tests

insérer les mots :

confirmés par les contre-vérifications éventuelles

La parole est à M. Gilbert-Luc Devinaz.

M. Gilbert-Luc Devinaz. Après l'accident, en 2015, de l'A320 de la Germanwings provoqué par le suicide d'un pilote, l'Union européenne a décidé d'imposer des tests de dépistage d'alcool et de substances psychoactives au personnel du transport aérien.

Ces mesures, importantes, devraient permettre de renforcer la sécurité des vols.

Le rapporteur de la commission a considéré qu'un accident isolé pouvait justifier la généralisation des tests, mais il a néanmoins souligné que la mise en œuvre du dispositif de contrôle devait s'effectuer dans le respect du secret médical, notamment afin de préserver la vie privée des salariés.

Si les nouvelles mesures de contrôle introduites par cet article nous semblent tout à fait positives, il nous apparaît néanmoins nécessaire de prévoir également des mesures de contre-vérification des tests d'alcoolémie et d'autres substances psychoactives, au moyen d'une prise de sang par exemple.

De telles dispositions, qui permettent de protéger les salariés contre le risque d'erreur des tests, existent déjà dans le domaine routier. Il serait pertinent de les appliquer également au secteur aérien.

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

M. Cyril Pellevat, rapporteur. Sur le principe, cet amendement rejoint les préoccupations de la commission : dans le texte que nous avons adopté, nous avons lancé un signal de protection de la vie privée et de respect du secret médical.

Des craintes se sont en effet exprimées sur le terrain, et il faut bien reconnaître que le transport aérien est moins accidentogène que les autres modes de transport.

Cet amendement prévoit des mesures de contre-vérification des tests, non pas systématiques, mais lorsqu'elles sont nécessaires ou lorsque le salarié le demande.

En pratique, les tests d'alcoolémie sont fiables, et le doute concerne essentiellement le cas de substances psychoactives prescrites par un médecin. C'est surtout dans cette hypothèse que les personnels redoutent les « faux positifs ».

L'article 1^{er} prévoyant une habilitation à légiférer par ordonnance, nos interrogations sur les modalités concrètes d'organisation des tests justifient de poser la question au Gouvernement.

Cela étant, lorsqu'un test est positif, il faut certes une possibilité de recours, mais la prudence et la sécurité du vol doivent s'imposer.

La commission s'en remet donc à la sagesse du Sénat sur cet amendement.

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

Mme Bérangère Abba, secrétaire d'État. Il existe effectivement des contre-vérifications et des procédures analogues dans les domaines routiers et maritimes, en cas de dépistage positif.

Il serait toutefois restrictif de se concentrer sur les salariés, le dispositif prévu ayant vocation à s'appliquer également aux personnels navigants non professionnels.

Par ailleurs, de telles dispositions juridiques de niveau réglementaire – c'est aussi le cas dans le code de la route – n'ont pas vocation à figurer dans l'ordonnance.

En conséquence, l'avis est défavorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 12.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'article 1^{er}, modifié.

(L'article 1^{er} est adopté.)

Article 2

- ① I. – L'article L. 6521-4 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le premier alinéa est ainsi modifié :
- ③ a) Au début, est ajoutée la mention : « I. – » ;
- ④ b) Après le mot : « copilote », sont insérés les mots : « d'avion et d'hélicoptère » ;
- ⑤ 2° À la fin de la première phrase du deuxième alinéa, les mots : « , à la condition qu'un seul des pilotes soit âgé de plus de soixante ans » sont supprimés ;
- ⑥ 3° Il est ajouté un II ainsi rédigé :
- ⑦ « II. – Nul ne peut exercer une activité de pilote d'un dirigeable, autre qu'un dirigeable à air chaud, pour des opérations de transport aérien public au-delà de l'âge de soixante-cinq ans.
- ⑧ « Nul ne peut exercer une activité de pilote d'un ballon ou d'un dirigeable à air chaud pour des opérations de transport aérien public de passagers au-delà de l'âge de soixante-dix ans.
- ⑨ « Nul ne peut exercer une activité de pilote d'un planeur pour des opérations de transport aérien public de passagers au-delà de l'âge de soixante-dix ans.
- ⑩ « Pour les aéronefs mentionnés au *d* du paragraphe 3 de l'article 2 du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil, le ministre chargé de l'aviation civile peut fixer par voie réglementaire une limite d'âge supérieure à la limite d'âge mentionnée au premier alinéa du I du présent article pour l'exercice des activités de transport aérien public. Cette limite ne peut être supérieure à soixante-dix ans. »
- ⑪ II. – Le livre VII de la sixième partie du code des transports est ainsi modifié :
- ⑫ 1° Au deuxième alinéa de l'article L. 6765-1, la référence : « n° 2020-1525 du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique » est remplacée par la référence : « n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances » ;
- ⑬ 2° Au deuxième alinéa de l'article L. 6775-1, la référence : « n° 2020-1525 du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique » est remplacée par la référence : « n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances » ;
- ⑭ 3° Au deuxième alinéa de l'article L. 6785-1, la référence : « n° 2020-1525 du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique » est remplacée par la référence : « n° ... du ... portant

diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances ».

Mme le président. L'amendement n° 26, présenté par M. Pellevat, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, est ainsi libellé :

I. - Après l'alinéa 12

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Au premier alinéa de l'article L. 6765-2, après le mot : « alinéa », est insérée la référence : « du I » ;

II. - Après l'alinéa 13

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Au premier alinéa de l'article L. 6775-2, après le mot : « alinéa », est insérée la référence : « du I » ;

La parole est à M. le rapporteur.

M. Cyril Pellevat, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de coordination.

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

Mme Béragère Abba, secrétaire d'État. Le Gouvernement est favorable à cet amendement, dont l'adoption permettra la pleine adaptation en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française des dispositifs résultant de la nouvelle rédaction de l'article L. 6521-4 du code des transports.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 26. *(L'amendement est adopté.)*

Mme le président. Je mets aux voix l'article 2, modifié. *(L'article 2 est adopté.)*

Article 3

① I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai de six mois à compter de la publication de la présente loi, les mesures relevant du domaine de la loi pour :

② 1° Permettre le recours à un régime de déclaration au titre des exigences de sécurité pour l'ensemble des activités des exploitants d'aéronefs et, plus particulièrement, pour l'activité de transporteur aérien public afin de mettre en œuvre le règlement (UE) 2018/1139 du 4 juillet 2018 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil, le règlement (UE) 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (UE) 2018/395 de la Commission du 13 mars 2018 établissant des règles détaillées concernant l'exploitation de ballons conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du

Conseil et le règlement (UE) 2018/1976 de la Commission du 14 décembre 2018 établissant des règles détaillées concernant l'exploitation de planeurs conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil ;

③ 2° Adapter en tant que de besoin les dispositions prises sur le fondement du 1° du présent I au statut de Saint-Barthélemy et de Saint-Pierre-et-Miquelon au sein de l'Union européenne, ainsi qu'étendre ces dispositions, pour celles qui relèvent de la compétence de l'État, à Wallis-et-Futuna, à la Polynésie française, aux Terres australes et antarctiques françaises et à la Nouvelle-Calédonie et les adapter en tant que de besoin au statut de ces collectivités au sein de l'Union européenne.

④ II. – Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance prévue au I du présent article. – *(Adopté.)*

Article 4

① I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, les mesures relevant du domaine de la loi pour :

② 1° Tirer les conséquences de l'entrée en vigueur du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil ;

③ a) En mettant à jour les dispositions qui font référence à la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires et au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE ;

④ b) En modifiant et en adaptant les dispositions du code des transports pour tenir compte de l'intervention de ce règlement dans des domaines que ne couvrait pas le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 précité et, dans le domaine des drones civils, utiliser la possibilité offerte par l'article 56.8 du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 précité de maintenir des règles nationales visant à soumettre à certaines conditions les exploitations d'aéronefs sans équipage à bord pour des raisons ne relevant pas de son champ d'application ;

- ⑤ c) En modifiant et en adaptant les articles du code de la consommation et du code des postes et des communications électroniques issus de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils ;
- ⑥ d) En établissant le régime de sanctions pénales en cas de méconnaissance des dispositions de ce règlement ;
- ⑦ 2° Établir le dispositif permettant de mettre en œuvre les exigences de surveillance du marché et de contrôle des produits entrant sur le marché de l'Union européenne prévues par le règlement délégué (UE) 2019/945 de la Commission du 12 mars 2019 relatif aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord et aux exploitants, issus de pays tiers, de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord ;
- ⑧ 3° Adapter en tant que de besoin les dispositions prises sur le fondement des 1° et 2° du présent I au statut de Saint-Barthélemy et de Saint-Pierre-et-Miquelon au sein de l'Union européenne, et étendre ces dispositions, pour celles qui relèvent de la compétence de l'État, à Wallis-et-Futuna, à la Polynésie française, aux Terres australes et antarctiques françaises et à la Nouvelle-Calédonie et les adapter en tant que de besoin au statut de ces collectivités au sein de l'Union européenne.
- ⑨ II. – Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance prévue au présent article. – (*Adopté.*)

Article 5

- ① La section 1 du chapitre II du titre V du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifiée :
- ② 1° Au début, il est ajouté un article L. 1252-1 A ainsi rédigé :
- ③ « Art. L. 1252-1 A. – La présente section n'est pas applicable au transport aérien effectué par les aéronefs mentionnés au second alinéa de l'article L. 6100-1. » ;
- ④ 2° À la première phrase de l'article L. 1252-1, après le mot : « transport », il est inséré le mot : « aérien, » ;
- ⑤ 3° L'article L. 1252-2 est ainsi modifié :
- ⑥ a) Au premier alinéa, après le mot : « voie », il est inséré le mot : « aérienne, » ;
- ⑦ b) Il est ajouté un 7° ainsi rédigé :
- ⑧ « 7° Les agents de l'État, ainsi que les agents des organismes ou personnes habilités par le ministre chargé de l'aviation civile mentionnés à l'article L. 6221-4 du présent code. » ;
- ⑨ 4° Aux 1°, 2°, 4° et 5° de l'article L. 1252-5, après le mot : « voie », il est inséré le mot : « aérienne, ». – (*Adopté.*)

Article 6

- ① I. – L'ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 relative au régulateur des redevances aéroportuaires et l'ordonnance n° 2020-1602 du 16 décembre 2020 relative au régulateur des redevances aéroportuaires sont ratifiées.
- ② II. – Le code des transports est ainsi modifié :

- ③ 1° Au cinquième alinéa du II de l'article L. 6327-3, les mots : « , des objectifs d'évolution des charges et des règles comptables d'allocation des actifs, des produits et des charges au périmètre d'activités mentionné à l'article L. 6325-1 » sont remplacés par les mots : « et des objectifs d'évolution des charges » ;
- ④ 2° Après le même article L. 6327-3, sont insérés des articles L. 6327-3-1 et L. 6327-3-2 ainsi rédigés :
- ⑤ « Art. L. 6327-3-1. – L'Autorité de régulation des transports détermine les principes auxquels obéissent les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges au périmètre d'activités mentionné à l'article L. 6325-1 et entre les activités relevant de ce périmètre, par une décision qui est publiée au *Journal officiel*. »
- ⑥ « Art. L. 6327-3-2 (*nouveau*). – Pour l'exercice de ses missions, l'Autorité de régulation des transports peut, par une décision motivée, prévoir la transmission régulière d'informations par les exploitants d'aérodromes mentionnés à l'article L. 6327-1. »

Mme le président. La parole est à M. Vincent Capocanellas, sur l'article.

M. Vincent Capocanellas. Cet article traite des pouvoirs de l'ART, notamment en matière de régulation aéroportuaire.

Lors de l'examen de la loi Pacte, j'avais plaidé, avec Jean-François Husson et Catherine Fournier, pour qu'un régulateur fort soit créé pour encadrer le secteur aéroportuaire.

Après un dialogue avec le ministre de l'économie, nous avons accepté de retirer nos amendements au profit de celui du Gouvernement, qui fixait un cadre et des principes de régulation.

Ce secteur est singulier – chacun le mesure –, car il conjugue des investissements privés, des infrastructures et des redevances régulées d'une part, des infrastructures et des tarifs non régulés d'autre part. Rappelons aussi que l'exploitation de certains aéroports a été confiée par l'État au secteur privé, notamment à Lyon, Nice et Toulouse.

Sur le principe, je suis favorable à la poursuite du mouvement de clarification et de renforcement des pouvoirs de régulation de l'ART. Mais nous devons le faire, me semble-t-il, en expertisant les conséquences et les enjeux pour l'État et le secteur. Une régulation efficace doit concilier les intérêts de chacun des acteurs, avec une attention toute particulière aux intérêts publics, et ne doit pas mettre à bas l'équation économique qui permet aux aéroports de fonctionner.

Il faut veiller à un juste partage de la valeur, en s'assurant que les compagnies et les passagers ne paient pas des redevances trop importantes, mais aussi que les capitaux investis sont justement rémunérés. Cet équilibre est fragile, difficile à atteindre. La situation actuelle n'étant pas optimale, elle doit être améliorée. En la matière, le rôle du régulateur est essentiel : il l'est déjà aujourd'hui et le sera plus encore demain.

Je comprends parfaitement la rédaction proposée par le Gouvernement, qui résulte d'une décision du Conseil d'État. Mais cet article 6 est-il aussi l'occasion d'aller plus loin et de légiférer utilement pour renforcer encore la régulation ?

La complexité de la question tient à ce que les différents mécanismes prévus par la loi Pacte ne seront activés que dans des circonstances bien particulières – je pense là aux aéroports franciliens.

Les amendements proposés visent à compléter le dispositif prévu par cet article. Toutefois, en tant que législateurs, nous devons être très attentifs, selon moi, et fixer un cadre plus clair avant de confier de nouvelles compétences de régulation à une autorité indépendante.

Nous pourrions courir un risque à changer ainsi les règles, alors que l'État lui-même a confié la gestion de certaines plateformes à des entreprises.

En définitive, après avoir examiné attentivement le sujet, il me semble qu'un texte comme celui-ci n'est pas forcément le cadre idéal pour aller plus loin. Il serait préférable d'en débattre de façon plus approfondie.

Mme le président. L'amendement n° 15 rectifié, présenté par MM. Devinaz et Jacquin, Mmes M. Filleul et Briquet, MM. M. Vallet et Kanner, Mme Bonnefoy, MM. J. Bigot et Dagbert, Mme Préville et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 2

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° Après le II de l'article L. 6327-2, il est inséré un paragraphe ainsi rédigé :

« – Si la dernière homologation date de plus de vingt-quatre mois, l'autorité administrative chargée de l'homologation peut fixer les tarifs des redevances et leurs modulations. » ;

La parole est à M. Gilbert-Luc Devinaz.

M. Gilbert-Luc Devinaz. Cet amendement vise à renforcer les pouvoirs de l'ART en matière de fixation des tarifs des redevances et de leurs modulations dans le cas où la dernière homologation daterait de plus de vingt-quatre mois.

Conformément au principe d'indépendance régissant l'exercice par l'ART de ses missions, l'ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 avait pris soin d'ériger au rang législatif les missions de l'Autorité en matière de régulation aéroportuaire.

Il nous semble important de permettre à l'ART de notifier les tarifs et leurs modulations à l'exploitant d'aérodrome et de les rendre publics, pour une question de transparence.

Il apparaît néanmoins que cette mission, prévue au IV de l'article R. 224-3-4 du code de l'aviation civile, a été oubliée, ce qu'il convient de corriger à travers cet amendement.

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

M. Cyril Pellevat, rapporteur. La commission avait sollicité une rectification de cet amendement, qui comprenait initialement à la fois des dispositions de nature législative, s'agissant de la mission de l'ART pour fixer les redevances aéroportuaires, et de nature réglementaire, s'agissant des modalités de mise en œuvre de cette compétence.

M. Gilbert-Luc Devinaz ayant accepté de supprimer les dispositions de nature réglementaire, l'avis est donc favorable.

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

Mme Bérangère Abba, secrétaire d'État. Cet amendement a pour objet d'inscrire au niveau législatif une compétence de l'ART actuellement fixée au niveau réglementaire. Nous partageons les préoccupations des auteurs de l'amendement, mais nous émettons des réserves sur la rédaction de celui-ci.

La loi a confié le rôle de régulateur des redevances aéroportuaires au Gouvernement. Or la disposition envisagée déléguerait directement la compétence de fixation des tarifs des redevances au ministre chargé de l'aviation civile, alors qu'une telle délégation du pouvoir réglementaire du Premier ministre relève d'un décret en Conseil d'État.

Par ailleurs, cette inscription de la compétence de l'ART au niveau législatif demeure incomplète. Il conviendrait également de préciser dans la loi que la fixation des tarifs des redevances aéroportuaires vaut homologation de ces derniers.

En conséquence, l'avis est défavorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 15 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 7 rectifié est présenté par MM. Mandelli, Tabarot, Bascher, Anglars, de Nicolaÿ, Karoutchi, Menonville, Panunzi et Longeot, Mme Grunzy, MM. Brisson, Guerriau, Sol, Bouchet et D. Laurent, Mme Deroche, M. Lefèvre, Mme Chauvin, M. Piednoir, Mmes Imbert et Canayer, MM. Chaize et Laménie, Mmes Di Folco et Lassarade, MM. Burgoa et Savary, Mmes Gosselin et Garriaud-Maylam, MM. Vogel, Le Gleut et Rapin, Mme Dumont, M. B. Fournier, Mme Demas, M. P. Martin, Mmes Deromedi et M. Mercier, MM. Decool, Gersperrin et Gueret et Mme Joseph.

L'amendement n° 14 est présenté par MM. Devinaz et Jacquin, Mmes M. Filleul et Briquet, MM. M. Vallet et Kanner, Mme Bonnefoy, MM. J. Bigot et Dagbert, Mme Préville et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 5

Après le mot :

principes

insérer les mots :

et leurs modalités d'application

La parole est à M. Didier Mandelli, pour présenter l'amendement n° 7 rectifié.

M. Didier Mandelli. Cet amendement, de même que les amendements n° 8 rectifié et 9 rectifié, répond au souhait de prolonger l'extension, prévue dans la loi d'orientation des mobilités, des missions de l'ART au secteur aérien.

Ces trois amendements permettent de clarifier le rôle et les missions de l'ART.

L'amendement n° 7 rectifié a pour objet de lever toute ambiguïté sur le champ du pouvoir réglementaire reconnu à l'ART concernant les principes d'allocation des actifs, produits et charges.

La rédaction actuelle de l'article 6 mentionne que l'ART est compétente pour déterminer, par une décision publiée au *Journal officiel*, les principes d'allocation des produits, des actifs et des charges, sans mentionner explicitement que ces derniers comprennent également nécessairement leurs modalités d'application.

Il s'agit en réalité de donner à l'ART des missions complémentaires plus claires et plus précises, notamment dans le prolongement des discussions que nous avons eues sur la privatisation des aéroports.

Plus on ouvre, plus il faut réguler et contrôler, me semble-t-il. La transparence est importante dans ce genre de situations.

Mme le président. La parole est à M. Gilbert-Luc Devinaz, pour présenter l'amendement n° 14.

M. Gilbert-Luc Devinaz. Il nous semble également nécessaire de lever toute ambiguïté sur le champ du pouvoir réglementaire reconnu à l'Autorité de régulation des transports.

Si la disposition proposée mentionne que l'ART est compétente pour fixer les principes d'allocation des actifs, produits et charges, elle ne fait pas référence au fait que ces derniers comprennent également nécessairement leurs modalités d'application.

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

M. Cyril Pellevat, rapporteur. Avec huit amendements déposés sur l'article 6, le thème de la régulation aéroportuaire par l'Autorité de régulation des transports est un sujet important de notre débat en séance publique.

Je rappelle que notre commission a déjà intégré dans son texte une consolidation de la régulation en renforçant les pouvoirs de collecte d'informations du régulateur. La commission a jugé parfaitement fondée cette demande essentielle de l'ART.

Faut-il pour autant modifier cet équilibre ?

La régulation repose sur un socle de transparence et de concertation préalable entre tous les acteurs. Or, dans le temps qui nous a été imparti pour examiner ce texte, nous avons vu apparaître des divergences entre le régulateur, l'État et les opérateurs.

Un certain nombre d'entre eux préfèrent d'ailleurs en rester à l'équilibre atteint par notre texte, avec bien entendu, en toile de fond, la situation dramatique du secteur du transport aérien.

Nous avons donc émis un avis de sagesse sur cet amendement pour que le Gouvernement puisse nous éclairer, en particulier sur sa différence de point de vue avec le régulateur, sur l'équilibre des relations entre les aéroports et les compagnies aériennes et sur l'intérêt des usagers.

Le présent amendement prévoit de donner à l'ART la possibilité de fixer les modalités d'application du principe de répartition entre le secteur régulé et le secteur non régulé. Toutefois, comme le signale l'ART elle-même, la frontière entre principes et modalités est difficile à tracer.

Certains grands aéroports craignent que cet amendement ne fasse basculer le curseur de la régulation, qui repose pour eux sur la distinction entre les secteurs régulé et non régulé.

La commission souhaite donc entendre l'avis du Gouvernement. Elle a également décidé de s'en remettre à la sagesse de l'assemblée.

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

Mme Béangère Abba, secrétaire d'État. Je crains de ne pas vous surprendre, mesdames, messieurs les sénateurs...

Le pouvoir réglementaire délégué que ces amendements visent à confier à l'ART ne me semble pas cohérent avec l'actuel partage des compétences entre le Gouvernement et l'ART. Lorsque celle-ci rend sa décision d'homologation annuelle des tarifs des redevances aéroportuaires ou un avis sur les projets de contrats de régulation économique, les modalités de saisine de l'Autorité, les délais d'instruction dont elle dispose, la forme que prendra la consultation des usagers des aéroports ainsi que les modalités de notification de ses décisions sont définis par voie réglementaire.

Il est en outre important que les modalités d'application de la régulation des redevances aéroportuaires soient cohérentes pour l'ensemble des aéroports, alors même que l'Autorité n'est compétente que pour ceux qui accueillent plus de 5 millions de passagers par an, les autres relevant du ministère chargé des transports.

Il convient dès lors que le Gouvernement conserve le pouvoir de fixer les modalités d'établissement des règles d'allocation au périmètre régulé des aéroports.

L'avis est donc défavorable.

Mme le président. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour explication de vote.

M. Vincent Capo-Canellas. Le rapporteur a fort bien souligné la complexité du sujet et a relevé que la rédaction actuelle de l'article 6 répondait à la décision du Conseil d'État, qui nous invite à clarifier le rôle de l'ART.

Faut-il aller plus loin ? Le rapporteur a très clairement expliqué que la répartition entre secteur régulé et non régulé constituait un sujet économique et juridique majeur, mais complexe. Nous traitons là, en effet, de l'activité d'aéroports en fonctionnement.

Je suis d'accord pour élever au niveau législatif la question des modalités d'application, mais je pense qu'il y a, au préalable, un travail juridique à parfaire. L'articulation entre secteurs régulé et non régulé constitue potentiellement un sujet de doctrine considérable, et certaines dispositions, notamment de la loi Pacte, pourraient demain trouver à s'appliquer. Si l'on intervient dans cet édifice, on risque de bousculer l'équation économique des grands aéroports.

Par ailleurs, je ne suis pas certain qu'on atteigne la cible, à savoir davantage de régulation pour faire bouger le curseur en faveur des compagnies et des passagers.

Enfin, si l'on se contente juridiquement de reprendre les missions de l'ART en matière ferroviaire, on se trompe de sujet. Les secteurs ferroviaire et aéroportuaire n'ayant absolument pas le même modèle économique, il faut travailler différemment, comme le rapporteur l'a très bien expliqué. Cela suppose à tout le moins de réunir l'ensemble des acteurs autour d'une table. Cela n'a pas été fait pour l'instant, et c'est un piège en termes d'efficacité du dispositif.

Je suis donc également défavorable à ces amendements.

Mme le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 7 rectifié et 14.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme le président. L'amendement n° 28, présenté par M. Pellevat, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Après les mots :

transmission régulière d'informations

insérer les mots :

relatives aux seuls actifs, produits et charges du périmètre d'activités mentionné à l'article L. 6325-1 et réalisées en France

La parole est à M. le rapporteur.

M. Cyril Pellevat, rapporteur. Cet amendement vise à préciser le périmètre de la collecte d'informations prévue par le texte de la commission pour permettre au régulateur d'accomplir sa mission dans le domaine aéroportuaire.

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

Mme Béragère Abba, secrétaire d'État. Cet amendement vise à modifier un nouvel article du code des transports introduit par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

Le Gouvernement était défavorable à cette disposition, qui lui semblait redondante avec l'article L. 1264-2 du code des transports, lequel octroie déjà à l'ART un droit d'accès à toutes les informations utiles pour l'exercice de ses missions.

En outre, l'adoption du présent amendement restreindrait le pouvoir de collecte de l'ART aux seuls actifs, produits et charges des périmètres régulés des aéroports et créerait une incertitude juridique.

En conséquence, l'avis est défavorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 28.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 8 rectifié est présenté par MM. Mandelli et Tabarot, Mme Canayer, MM. Anglars, Bascher, de Nicolaï, Karoutchi, Menonville, Panunzi et Longeot, Mme Gruny, MM. Brisson, Guerriau, Sol, Bouchet et D. Laurent, Mme Deroche, M. Lefèvre, Mme Chauvin, M. Piednoir, Mme Imbert, MM. Chaize et Laménie, Mmes Di Folco et Lassarade, MM. Burgoa et Savary, Mmes Gosselin et Garriaud-Maylam, MM. Vogel, Le Gleut, Husson et Rapin, Mme Dumont, M. B. Fournier, Mme Demas, M. P. Martin, Mmes Deromedi et M. Mercier, MM. Decool et Gropserrin et Mme Joseph.

L'amendement n° 16 est présenté par MM. Devinaz et Jacquin, Mmes M. Filleul et Briquet, MM. M. Vallet et Kanner, Mme Bonnefoy, MM. J. Bigot et Dagbert, Mme Prévaille et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 6327-3- – L'Autorité de régulation des transports assure un suivi économique et financier des aéroports mentionnés à l'article L. 6327-1 et dispose à cette fin du droit d'accès aux informations économiques, financières et sociales nécessaires que lui reconnaît l'article L. 1264-2. »

La parole est à M. Didier Mandelli, pour présenter l'amendement n° 8 rectifié.

M. Didier Mandelli. Le présent amendement a pour objet de reconnaître à l'ART une mission de suivi économique et financier des aéroports entrant dans son champ de compétence, ainsi qu'une mission d'information de l'ensemble des acteurs du secteur.

À la différence des autres régulateurs économiques sectoriels, comme la Commission de régulation de l'énergie (CRE) ou l'Autorité de régulation des communications électroniques, des postes et de la distribution de la presse (Arcep), et des autres secteurs dont elle assure la régulation – transport ferroviaire, transport routier de voyageurs et concessions autoroutières –, l'Autorité ne dispose pas à ce jour, dans le secteur aéroportuaire, d'une mission de suivi économique et financier du secteur destinée à éclairer les acteurs.

C'est pourtant le minimum afin qu'elle puisse assurer sa mission de régulation.

Mme le président. La parole est à M. Gilbert-Luc Devinaz, pour présenter l'amendement n° 16.

M. Gilbert-Luc Devinaz. Nous estimons également nécessaire de reconnaître à l'Autorité de régulation des transports une mission de suivi économique et financier des aéroports entrant dans son champ de compétence, ainsi qu'une mission d'information de l'ensemble des acteurs du secteur.

L'efficacité de la régulation implique que tous les acteurs, notamment les compagnies aériennes et leurs représentants, disposent d'informations objectives et agrégées sur la situation économique et financière des aéroports.

Il nous semble donc indispensable de compléter cet article 6 pour confier à l'ART, parmi ses missions, celle d'assurer le suivi économique et financier des aéroports entrant dans son champ de compétence.

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

M. Cyril Pellevat, rapporteur. Ces amendements visent à renforcer le suivi économique et financier des aéroports par l'Autorité de régulation des transports.

Il s'agit d'une extension des pouvoirs de l'ART qui dispose, ponctuellement, pour réaliser ses missions, de pouvoirs d'investigation.

D'un point de vue rédactionnel, l'amendement renvoie à l'article L. 1264-2 du code des transports, qui donne des pouvoirs d'information étendus au régulateur dans le domaine ferroviaire. Cet article assez volumineux se compose de douze alinéas et prévoit un droit d'accès à la comptabilité des opérateurs, un large droit à l'information auprès des entreprises intervenant dans le secteur ferroviaire, des pouvoirs d'enquête, le recours à des audits, etc.

On peut donc s'interroger sur la rédaction retenue, car la base législative prise comme référence porte assez spécifiquement sur le secteur ferroviaire. C'est pourquoi je propose de recueillir la position du Gouvernement pour aboutir à une solution consensuelle.

La commission s'en remet à la sagesse du Sénat sur ces amendements.

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

Mme Béragère Abba, secrétaire d'État. Je ne sais pas si mon avis fera consensus...

L'ART disposant déjà d'un droit d'accès à toute information utile, il ne me semble pas souhaitable de préciser à deux reprises dans le code des transports l'exercice de cette prérogative.

Quant au rôle d'observateur du secteur aéroportuaire qui serait confié à l'ART, il ne procède pas de la directive de 2009 relative aux redevances aéroportuaires. Or l'objet de ce projet de loi est précisément circonscrit à l'adaptation de notre droit aux exigences du droit européen.

L'avis est donc défavorable, malheureusement.

Mme le président. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 8 rectifié et 16.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme le président. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n^o 9 rectifié est présenté par MM. Mandelli, Tabarot, Longeot et Husson, Mme Canayer, MM. Anglars, Bascher, de Nicolaj, Karoutchi, Menonville et Panunzi, Mme Gruny, MM. Brisson, Gueriau, Sol, Bouchet et D. Laurent, Mme Deroche, M. Lefèvre, Mme Chauvin, M. Piednoir, Mme Imbert, MM. Chaize et Laménie, Mmes Di Folco, Lassarade et Lavarde, MM. Burgoa et Savary, Mmes Gosselin et Garriaud-Maylam, MM. Vogel, Le Gleut et Rapin, Mme Dumont, M. B. Fournier, Mme Demas, M. P. Martin, Mmes Deromedi et M. Mercier, MM. Decool, Groperrin et Gueret et Mme Joseph.

L'amendement n^o 17 est présenté par MM. Devinaz et Jacquin, Mmes M. Filleul et Briquet, MM. M. Vallet et Kanner, Mme Bonnefoy, MM. J. Bigot et Dagbert, Mme Prévillat et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 6327-3 – L'Autorité de régulation des transports est consultée sur les projets de dispositions à caractère réglementaire applicables aux aéroports mentionnés à l'article L. 6327-1, pris en application des dispositions des chapitres V et VII du présent titre. Le délai dont dispose l'autorité pour rendre son avis à compter de la transmission d'un projet de texte, pouvant être réduit à titre exceptionnel et sur demande du Premier ministre, est fixé par décret en Conseil d'État. »

La parole est à M. Didier Mandelli, pour présenter l'amendement n^o 9 rectifié.

M. Didier Mandelli. Le présent amendement tend à reconnaître à l'ART la mission de rendre des avis sur les projets de textes réglementaires relatifs à la régulation des aéroports entrant dans son champ de compétence. Ce serait une garantie de cohérence.

Mme le président. La parole est à M. Gilbert-Luc Devinaz, pour présenter l'amendement n^o 17.

M. Gilbert-Luc Devinaz. Cet amendement s'inscrit dans la continuité des précédents et vise à conforter les pouvoirs de l'ART pour accomplir ses missions.

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

M. Cyril Pellevat, rapporteur. Ces deux amendements semblent frappés au coin du bon sens, mais le diable se cache souvent dans les détails.

N'entraînent-ils pas un risque de ralentissement de l'activité normative et d'affaiblissement de la réactivité de l'État, d'autant que l'ART semble manquer de moyens pour faire face à la multiplication de ses missions ?

En conséquence, la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

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

Mme Béangère Abba, secrétaire d'État. Cette disposition vise à rendre obligatoire la consultation de l'Autorité de régulation des transports sur tout projet de texte relatif à la régulation des aéroports.

De nouveau, je rappelle que ce projet de loi vise simplement à transcrire en droit national la directive de 2009.

L'article 6 clarifie la répartition des compétences respectives du pouvoir réglementaire et de l'ART, dans le respect de la jurisprudence du Conseil d'État et du droit européen.

Je ne crois pas souhaitable de modifier cet équilibre par des dispositions qui entraîneraient des chevauchements entre les champs de compétence respectifs du Gouvernement et de l'Autorité.

En conséquence, l'avis est défavorable.

Mme le président. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 9 rectifié et 17.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme le président. Je mets aux voix l'article 6, modifié.

(L'article 6 est adopté.)

Article 7

- ① L'article L. 6412-4 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1^o Au premier alinéa, après le mot : « public », sont insérés les mots : « au départ, à destination ou » ;
- ③ 2^o Le second alinéa est ainsi rédigé :
- ④ « Sous réserve des compétences attribuées à certaines collectivités territoriales, l'État peut déléguer, à une collectivité territoriale ou à une autre personne publique intéressée qui le demande, tout ou partie de l'organisation de services de transport aérien, au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire français, soumis à des obligations de service public dans les conditions prévues à l'article 16 du règlement (CE) n^o 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. »

Mme le président. La parole est à M. Gérard Lahellec, sur l'article.

M. Gérard Lahellec. Cet article d'apparence simple pose néanmoins question.

Nous n'avons rien contre le principe des liaisons relevant des obligations de service public (OSP), bien au contraire, mais nous percevons néanmoins une petite contradiction avec le rôle que joue aujourd'hui l'opérateur national, Air France.

Cette compagnie a tendance à se désengager de nombreuses missions d'utilité publique et de desserte des territoires, à telle enseigne que l'on voit d'ailleurs aujourd'hui émerger à sa place, entre autres, un certain nombre de compagnies taxis.

Nous allons également examiner bientôt le fameux projet de loi Climat et résilience, et il nous semble que la question du redéploiement du transport de passagers de l'avion vers le rail aurait dû trouver sa place dans ce débat.

Cet article ne nous semble donc pas très cohérent au regard de l'évolution de l'opérateur national et des ambitions que nous avons fixées au projet de loi Climat et résilience.

Mme le président. Je mets aux voix l'article 7.

(L'article 7 est adopté.)

Article 8

- ① La sixième partie du code des transports est ainsi modifiée :
- ② 1° L'article L. 6421-4 est ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 6421-4.* – La responsabilité du transporteur aérien ne relevant pas des dispositions de l'article L. 6421-3 est régie par la convention de Montréal du 28 mai 1999, dans les conditions définies aux articles L. 6422-2 à L. 6422-4 du présent code.
- ④ « Toutefois, sauf convention contraire, la responsabilité du transporteur aérien effectuant un transport gratuit de personnes n'est engagée, jusqu'à hauteur du montant fixé par le 1 de l'article 21 de la convention mentionnée au premier alinéa du présent article, que s'il est établi que le dommage a pour cause une faute imputable au transporteur ou à ses préposés ou, si le dommage dépasse ce montant, qu'il provient d'une faute inexcusable du transporteur ou de ses préposés. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable.
- ⑤ « La responsabilité du transporteur aérien ne peut être recherchée, pour les dommages couverts par la convention mentionnée au même premier alinéa, que dans les conditions prévues par le présent article, quelles que soient les personnes qui la mettent en cause et quel que soit le titre auquel elles prétendent agir. » ;
- ⑥ 2° À l'article L. 6422-2, les mots : « Varsovie du 12 octobre 1929 » sont remplacés par les mots : « Montréal du 28 mai 1999 » ;
- ⑦ 3° L'article L. 6422-3 est abrogé ;
- ⑧ 4° Les articles L. 6422-4 et L. 6422-5 deviennent respectivement l'article L. 6422-3 ainsi rétabli et l'article L. 6422-4 ;
- ⑨ 5° Au premier alinéa de l'article L. 6422-3 tel qu'il résulte du 4°, la référence : « 26 » est remplacée par la référence : « 31 » ;
- ⑩ 6° L'article L. 6784-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ⑪ « Les articles L. 6421-4 et L. 6422-2 à L. 6422-4 sont applicables à Wallis-et-Futuna dans leur rédaction résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions

d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances. »

Mme le président. L'amendement n° 20 n'est pas soutenu.

Je mets aux voix l'article 8.

(L'article 8 est adopté.)

Article 9

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le premier alinéa de l'article L. 6342-3 est remplacé par cinq alinéas ainsi rédigés :
- ③ « Doivent être habilités par l'autorité administrative compétente :
- ④ « 1° Les personnes ayant accès aux zones de sûreté à accès réglementé des aérodromes ;
- ⑤ « 2° Les personnes ayant accès aux approvisionnements de bord sécurisés, ainsi que celles ayant accès au fret, aux colis postaux ou au courrier postal, sécurisés par un agent habilité ou ayant fait l'objet de contrôles de sûreté par un chargeur connu, et identifiés comme devant être acheminés par voie aérienne ;
- ⑥ « 3° Les instructeurs en sûreté de l'aviation civile soumis aux exigences du point 11.5.1 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 2015/1998 de la Commission du 5 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;
- ⑦ « 4° Les personnes ayant des droits d'administrateur ou un accès non surveillé et illimité aux données et systèmes de technologies de l'information et de la communication critiques utilisés aux fins de la sûreté de l'aviation civile mentionnées au c du point 11.1.2 de l'annexe au règlement d'exécution (UE) n° 2015/1998 mentionné au 3° du présent article. » ;
- ⑧ 2° L'article L. 6733-3 est ainsi modifié :
- ⑨ a) Au début, est ajoutée la mention : « I. – » ;
- ⑩ b) Il est ajouté un II ainsi rédigé :
- ⑪ « II. – Pour l'application à Saint-Barthélemy de l'article L. 6342-3 :
- ⑫ « a) Au 3°, les mots : “du point 11.5.1” sont remplacés par les mots : “requis en métropole en vertu de l'application du point 11.5.1” ;
- ⑬ « b) Au 4°, les mots : “un accès non surveillé et illimité aux données et systèmes de technologies de l'information et de la communication critiques utilisés aux fins de la sûreté de l'aviation civile mentionnées à” sont remplacés par les mots : “des accès équivalents à ceux des personnes en métropole auxquelles s'applique” » ;
- ⑭ 3° L'article L. 6753-2 est ainsi modifié :
- ⑮ a) Au début, est ajoutée la mention : « I. – » ;
- ⑯ b) Il est ajouté un II ainsi rédigé :
- ⑰ « II. – Pour l'application à Saint-Pierre-et-Miquelon de l'article L. 6342-3 :
- ⑱ « a) Au 3°, les mots : “du point 11.5.1” sont remplacés par les mots : “requis en métropole en vertu de l'application du point 11.5.1” ;

- 19 « *b*) Au 4°, les mots : “un accès non surveillé et illimité aux données et systèmes de technologies de l’information et de la communication critiques utilisés aux fins de la sûreté de l’aviation civile mentionnées à” sont remplacés par les mots : “des accès équivalents à ceux des personnes en métropole auxquelles s’applique” » ;
- 20 4° L’article L. 6763-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- 21 « L’article L. 6342-3 est applicable en Nouvelle-Calédonie dans sa rédaction résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d’adaptation au droit de l’Union européenne dans le domaine des transports, de l’environnement, de l’économie et des finances. » ;
- 22 5° L’article L. 6763-6 est ainsi modifié :
- 23 *a*) Le II devient le III ;
- 24 *b*) Le II est ainsi rétabli :
- 25 « II. – Pour l’application en Nouvelle-Calédonie de l’article L. 6342-3 :
- 26 « *a*) Au 3°, les mots : “du point 11.5.1” sont remplacés par les mots : “requisés en métropole en vertu de l’application du point 11.5.1” ;
- 27 « *b*) Au 4°, les mots : “un accès non surveillé et illimité aux données et systèmes de technologies de l’information et de la communication critiques utilisés aux fins de la sûreté de l’aviation civile mentionnées à” sont remplacés par les mots : “des accès équivalents à ceux des personnes en métropole auxquelles s’applique” » ;
- 28 6° L’article L. 6773-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- 29 « L’article L. 6342-3 est applicable en Polynésie française dans sa rédaction résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d’adaptation au droit de l’Union européenne dans le domaine des transports, de l’environnement, de l’économie et des finances. » ;
- 30 7° L’article L. 6773-7 est ainsi modifié :
- 31 *a*) Le II devient le III ;
- 32 *b*) Le II est ainsi rétabli :
- 33 « II. – Pour l’application en Polynésie française de l’article L. 6342-3 :
- 34 « *a*) Au 3°, les mots : “du point 11.5.1” sont remplacés par les mots : “requisés en métropole en vertu de l’application du point 11.5.1” ;
- 35 « *b*) Au 4°, les mots : “un accès non surveillé et illimité aux données et systèmes de technologies de l’information et de la communication critiques utilisés aux fins de la sûreté de l’aviation civile mentionnées à” sont remplacés par les mots : “des accès équivalents à ceux des personnes en métropole auxquelles s’applique” » ;
- 36 8° L’article L. 6783-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- 37 « L’article L. 6342-3 est applicable à Wallis-et-Futuna dans sa rédaction résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d’adaptation au droit de l’Union européenne dans le domaine des transports, de l’environnement, de l’économie et des finances. » ;
- 38 9° L’article L. 6783-7 est ainsi modifié :
- 39 *a*) Le II devient le III ;
- 40 *b*) Il est rétabli un II ainsi rédigé :
- 41 « II. – Pour l’application à Wallis-et-Futuna de l’article L. 6342-3 :
- 42 « *a*) Au 3°, les mots : “du point 11.5.1” sont remplacés par les mots : “requisés en métropole en vertu de l’application du point 11.5.1” ;
- 43 « *b*) Au 4°, les mots : “un accès non surveillé et illimité aux données et systèmes de technologies de l’information et de la communication critiques utilisés aux fins de la sûreté de l’aviation civile mentionnées à” sont remplacés par les mots : “des accès équivalents à ceux des personnes en métropole auxquelles s’applique” ».
- 44 II. – Le présent article entre en vigueur le 31 décembre 2021.

Mme le président. L’amendement n° 2, présenté par M. Lahellec, Mme Varailas et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Gérard Lahellec.

M. Gérard Lahellec. Nous l’avons déjà dit dans le cadre de l’examen de la proposition de loi pour une sécurité globale : nous sommes opposés aux enquêtes administratives concernant les salariés des transports. En cohérence avec cette position, nous nous opposons donc à cet article.

Nous considérons que ces procédures sont souvent attentatoires aux libertés des salariés et qu’elles ne garantissent pas le respect de leurs droits.

C’est pourquoi nous proposons de supprimer cet article.

Mme le président. Quel est l’avis de la commission ?

M. Cyril Pellevat, rapporteur. Cet amendement vise à supprimer l’article 9, au motif que ce texte n’est pas le bon vecteur législatif pour en discuter.

Il est vrai que, en matière de sécurité des transports, le ferroviaire et la RATP ont été traités dans la proposition de loi pour une sécurité globale préservant les libertés, un texte définitivement adopté et en cours d’examen par le Conseil constitutionnel.

Cependant, à la différence de ces deux modes de transports, le transport aérien a une dimension beaucoup plus internationale. C’est pourquoi il est très largement régi par le droit européen. En l’occurrence, deux règlements européens récents – (UE) n° 2019/103 et (UE) n° 2019/1583 – étendent à de nouvelles catégories de personnels intervenant dans le domaine de la sûreté de l’aviation civile les obligations d’effectuer une vérification de leurs antécédents.

L’article 9 n’est ici que le prolongement des engagements de la France visant à renforcer la sécurité aérienne.

Pour l’essentiel, cet article vise à soumettre à une vérification renforcée de leurs antécédents les administrateurs système ou les personnes ayant un accès non surveillé et illimité aux données, afin de se prémunir contre les cyberattaques.

La commission a donc émis un avis défavorable sur cet amendement.

Mme le président. Quel est l’avis du Gouvernement ?

Mme Béragère Abba, *secrétaire d'État*. Je rejoins l'avis de M. le rapporteur.

On peut certes estimer que les dispositions de l'article 9 auraient dû être examinées dans le cadre de la loi Sécurité globale et qu'elles auraient dû faire l'objet d'une meilleure concertation avec les organisations syndicales. Reste qu'il n'en est pas moins nécessaire de mettre en conformité le droit national avec le droit de l'Union européenne dans le domaine de la sûreté aéroportuaire.

Cet ensemble de mesures vise à prévenir les actes malveillants contre l'aviation civile. La vérification des antécédents de certaines catégories de personnel du secteur aérien en fait partie. Ces dispositions me semblent nécessaires et utiles.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'article 9.

(L'article 9 est adopté.)

Article 10

- ① I. – La sixième partie du code des transports est ainsi modifiée :
- ② 1° La section 2 du chapitre II du titre VII du livre III est complétée par une sous-section 3 ainsi rédigée :
 - ③ « *Sous-section 3*
 - ④ « *Sûreté aéroportuaire*
- ⑤ « *Art. L. 6372-11.* – Est puni au maximum de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende le fait de s'introduire dans la zone côté piste d'un aéroport, telle qu'elle est définie par l'article 3 du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, sans l'autorisation prévue à l'article L. 6342-2 du présent code.
- ⑥ « Cette infraction est punie d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende :
- ⑦ « 1° Lorsqu'elle est commise en réunion ;
- ⑧ « 2° Lorsqu'elle est précédée, accompagnée ou suivie d'un acte de destruction, de dégradation ou de détérioration.
- ⑨ « La tentative des délits prévus au présent article est punie des mêmes peines. » ;
- ⑩ 2° Le livre VII est ainsi modifié :
- ⑪ a) Le chapitre III du titre III est complété par un article L. 6733-6 ainsi rédigé :
- ⑫ « *Art. L. 6733-6.* – Pour l'application à Saint-Barthélemy de l'article L. 6372-11, après le mot : "par", sont insérés les mots : "les règles en vigueur en métropole en vertu de" » ;
- ⑬ b) Le chapitre III du titre V est complété par un article L. 6753-4 ainsi rédigé :
- ⑭ « *Art. L. 6753-4.* – Pour l'application à Saint-Pierre-et-Miquelon de l'article L. 6372-11, après le mot : "par", sont insérés les mots : "les règles en vigueur en métropole en vertu de" » ;
- ⑮ c) L'article L. 6763-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

⑩ « La sous-section 3 de la section 2 du chapitre II du titre VII du livre III de la présente partie est applicable en Nouvelle-Calédonie dans sa rédaction issue de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances. » ;

⑪ d) Le chapitre III du titre VI est complété par un article L. 6763-10 ainsi rédigé :

⑫ « *Art. L. 6763-10.* – Pour l'application en Nouvelle-Calédonie de l'article L. 6372-11, après le mot : "par", sont insérés les mots : "les règles en vigueur en métropole en vertu de" » ;

⑬ e) L'article L. 6773-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

⑭ « La sous-section 3 de la section 2 du chapitre II du titre VII du livre III de la présente partie est applicable en Polynésie française dans sa rédaction issue de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances. » ;

⑮ f) Le chapitre III du titre VII est complété par un article L. 6773-11 ainsi rédigé :

⑯ « *Art. L. 6773-11.* – Pour l'application en Polynésie française de l'article L. 6372-11, après le mot : "par", sont insérés les mots : "les règles en vigueur en métropole en vertu de" » ;

⑰ g) L'article L. 6783-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

⑱ « La sous-section 3 de la section 2 du chapitre II du titre VII du livre III de la présente partie est applicable dans les îles Wallis et Futuna dans sa rédaction issue de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances. » ;

⑲ h) Le chapitre III du titre VIII est complété par un article L. 6783-14 ainsi rédigé :

⑳ « *Art. L. 6783-14.* – Pour l'application dans les îles Wallis et Futuna de l'article L. 6372-11, après le mot : "par", sont insérés les mots : "les règles en vigueur en métropole en vertu de" » .

Mme le président. L'amendement n° 3, présenté par M. Lahellec, Mme Varailles et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Gérard Lahellec.

M. Gérard Lahellec. Nous nous opposons à l'article 10, car il criminalise les actions citoyennes. J'observe d'ailleurs comme un parallélisme entre cet article et le précédent.

À l'évidence, un certain nombre d'actions spectaculaires sont visées ici, comme le fait de peindre un avion en vert. Ces dispositions nous semblent tout à fait excessives et attentatoires aux initiatives citoyennes : point n'est besoin d'être si liberticide ! Nos plateformes et nos avions ne sont pas si menacés que cela.

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

M. Cyril Pellevat, *rapporteur*. Certaines organisations de défense de l'environnement manifestent leur hostilité à l'égard de ce texte : elles l'estiment punitif à leur endroit. Ainsi, certains militants se sont sentis visés et signalent sur les réseaux sociaux que leurs actions médiatiques d'intrusion sur les aéroports pourraient entrer dans le champ de ce projet de loi.

Mon cher collègue, vous l'avez évoqué, sur le tarmac de Roissy, un avion a été peint en vert avec, en arrière-plan, des pancartes où l'on pouvait lire : « Y a-t-il un pilote pour sauver le climat ? »

Plusieurs éléments méritent d'être mis en avant.

Premièrement, ce texte sanctionne les intrusions illégales de toute personne, et il a d'abord en ligne de mire le danger terroriste.

Deuxièmement, certains proposent la prévention comme solution de substitution. Or les zones à protéger sont vastes. Il faudrait déployer des bataillons de forces de sécurité en dégarnissant d'autres zones sensibles de notre territoire ; ce n'est pas ce que je préconise.

Troisièmement, on constate que les sanctions envisagées à cet article pour l'aéroportuaire correspondent à celles qui sont prévues pour les intrusions sans autorisation dans une zone d'accès restreint d'un port. On peut également signaler que les sanctions proposées – six mois d'emprisonnement et 7 500 euros d'amende – pour protéger les zones sensibles portuaires et aéroportuaires représentent la moitié des sanctions prévues en cas d'intrusion non autorisée dans l'emprise d'installations nucléaires. La peine serait doublée si le délit est commis en réunion dans un port ou un aéroport et triplée si l'intrusion concerne une installation nucléaire.

Durant les auditions, j'ai demandé des éléments de comparaison européenne. J'ai notamment sollicité la DGAC, et j'ai reçu un certain nombre d'informations.

L'intrusion non autorisée dans une zone aéroportuaire sensible peut faire l'objet en Espagne de 4 500 000 euros d'amende pour une personne morale, soit 600 fois la peine prévue par le présent texte. En Allemagne, elle est punie de dix ans de prison – vingt fois la peine prévue à l'article 10 –, voire de la perpétuité. Aux Pays-Bas et en Italie, cette intrusion est punie de six mois de prison. On peut en conclure que, avec une amende de 750 euros, le droit français en vigueur est trop peu dissuasif : le présent texte nous rapprocherait de la moyenne européenne.

Pour ces raisons, la commission a émis un avis défavorable.

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

Mme Béragère Abba, *secrétaire d'État*. Je rejoins M. le rapporteur au sujet des intrusions en zone sensible, côté piste. Évidemment, il ne s'agit pas de contrarier de quelconques initiatives citoyennes ou de contrevenir au droit de manifester. Simplement – tout le monde peut l'entendre –, sur une piste, on est face à des risques évidents.

En outre, est-il judicieux de mobiliser à cette fin des forces de sécurité et des agents de sûreté supplémentaires dans les aéroports ? Mieux vaut les concentrer sur d'autres risques et menaces, notamment terroristes, qui pourraient viser des aéronefs, leurs passagers ou des membres d'équipage.

Le Gouvernement émet également un avis défavorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 3.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'article 10.

(L'article 10 est adopté.)

Article 11

- ① Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° À l'article L. 6142-1, après le mot : « administration », sont insérés les mots : « , les agents des organismes ou les personnes que le ministre chargé de l'aviation civile habilite à l'effet d'exercer les missions de contrôle au sol et à bord des aéronefs, » ;
- ③ 2° L'article L. 6761-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ④ « L'article L. 6142-1 est applicable en Nouvelle-Calédonie dans sa rédaction résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances. » ;
- ⑤ 3° L'article L. 6771-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ⑥ « L'article L. 6142-1 est applicable en Polynésie française dans sa rédaction résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances. » ;
- ⑦ 4° L'article L. 6781-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ⑧ « L'article L. 6142-1 est applicable à Wallis-et-Futuna dans sa rédaction résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances. » ;
- ⑨ 5° L'article L. 6791-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ⑩ « L'article L. 6142-1 est applicable dans les Terres australes et antarctiques françaises dans sa rédaction résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances. » – *(Adopté.)*

Article 12

- ① I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai de huit mois à compter de la promulgation de la présente loi, les mesures relevant du domaine de la loi pour :
- ② 1° Mettre en place un dispositif assorti de sanctions pénales et administratives permettant de prévenir et réprimer les comportements suivants des passagers empruntant le transport aérien :
- ③ a) L'utilisation d'un appareil électronique ou électrique lorsqu'elle a été interdite pendant une phase ou la totalité du vol par le personnel navigant ;
- ④ b) La méconnaissance de l'interdiction de fumer à bord ;

- ⑤ c) L'entrave à l'exercice des missions de sécurité du personnel navigant ;
- ⑥ d) Le refus de se conformer à une instruction de sécurité donnée par le personnel navigant ;
- ⑦ 2° Prévoir l'aggravation des sanctions pénales applicables lorsque les faits constitutifs de l'infraction, commis dans un aéronef, sont de nature à porter atteinte à la sécurité du vol.
- ⑧ II. – Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance prévue au I du présent article. – (*Adopté.*)

Chapitre II

DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS TERRESTRES ET MARITIMES

Article 13

- ① La section 1 du chapitre X du titre I^{er} du code de la voirie routière est ainsi rédigée :
 - ② « Section 1
 - ③ « *Service européen de télépéage*
- ④ « Art. L. 119-2. – Le service européen de télépéage est le service de péage proposé aux usagers du domaine public routier ou de transbordeurs par des prestataires enregistrés dans un État membre de l'Union européenne en qualité de prestataire du service européen de télépéage. Il permet aux usagers de circuler sur tout ou partie de ce domaine en vertu d'un contrat unique passé avec un prestataire.
- ⑤ « La présente section s'applique aux percepteurs de péage qui utilisent un système de péage électronique, à l'exception des systèmes installés sur des ouvrages d'intérêt purement local.
- ⑥ « Les systèmes de péage électroniques qui nécessitent l'utilisation d'un équipement embarqué à bord des véhicules ne recourent qu'aux technologies définies par voie réglementaire.
- ⑦ « Art. L. 119-3. – I. – Seules les personnes enregistrées en qualité de prestataire du service européen de télépéage dans l'État membre de l'Union européenne où ils sont établis peuvent exercer leur activité en France.
- ⑧ « II. – Les prestataires du service européen de télépéage et les percepteurs de péages sont soumis à des obligations visant à assurer la mise en œuvre et la continuité du service rendu en garantissant un accès aux secteurs du service européen de télépéage sans discrimination pour les prestataires, l'interopérabilité du système, le bon fonctionnement des équipements ainsi que l'information des utilisateurs. La méthode selon laquelle les percepteurs de péage déterminent la rémunération des prestataires du service européen de télépéage est transparente et non discriminatoire.
- ⑨ « III. – Les percepteurs de péage peuvent obtenir des prestataires de service de péage, les données nécessaires à l'identification des auteurs d'une infraction que leurs agents sont habilités à constater et consistant dans le

défaut de paiement du péage dû en contrepartie de l'usage d'une autoroute ou d'un ouvrage routier ouvert à la circulation publique.

- ⑩ « Les percepteurs de péage ne divulguent pas les informations transmises par les prestataires de service européen de télépéage permettant l'identification des auteurs de l'infraction à d'autres prestataires de services de péage.
- ⑪ « Lorsque le percepteur de péage exerce également une activité de prestataire de service de péage, il utilise les informations qu'il reçoit uniquement aux fins d'identifier les auteurs de l'infraction et de recouvrer le péage dû.
- ⑫ « IV. – Les constituants permettant d'assurer l'interopérabilité du service européen de télépéage, qu'ils soient matériels ou immatériels, ne peuvent être mis sur le marché que s'ils sont munis d'un marquage "CE". Ils sont alors présumés satisfaire aux exigences essentielles définies pour ces constituants.
- ⑬ « Si un constituant muni d'un marquage "CE" ne satisfait pas aux exigences essentielles, l'autorité administrative peut en interdire l'emploi et le faire retirer du marché.
- ⑭ « Art. L. 119-4. – I. – L'Autorité de régulation des transports exerce une mission de conciliation entre les percepteurs de péage et les prestataires du service européen de télépéage.
- ⑮ « À ce titre, elle peut être saisie par un percepteur de péage ou un prestataire du service européen de télépéage afin de rendre un avis sur tout différend concernant leurs relations ou négociations contractuelles.
- ⑯ « Lorsqu'elle est saisie dans le cadre de sa mission de conciliation, l'Autorité de régulation des transports est habilitée à demander toute information nécessaire à l'exercice de sa mission aux percepteurs de péages, aux prestataires du service européen de télépéage et à toute personne dont l'activité est liée à la prestation du service européen de télépéage.
- ⑰ « II. – L'Autorité de régulation des transports est chargée d'enregistrer, en qualité de prestataire du service européen de télépéage, les personnes morales établies en France qui souhaitent exercer cette activité.
- ⑱ « III. – L'Autorité de régulation des transports tient le registre électronique du service européen de télépéage.
- ⑲ « Art. L. 119-4-1. – Les prestataires de services de péage transmettent à l'État, aux collectivités territoriales et à leurs groupements, à leur demande, les données de trafic dont elles disposent. Ces données ne sont demandées et utilisées par les autorités demanderesses que pour l'élaboration ou la mise en œuvre des politiques publiques en matière de mobilités relevant de leur compétence ou pour les besoins de la gestion ou de l'exploitation du domaine public routier dont elles sont affectataires, en ce inclus la gestion de trafic. Ces données sont transmises dans un format et selon des modalités qui ne permettent pas l'identification des clients des prestataires.
- ⑳ « Art. L. 119-4-2. – Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application de la présente section. »

Mme le président. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 11 rectifié est présenté par MM. Mandelli, Tabarot, Longeot, Anglars, Bascher, de Nicolaÿ, Capo-Canellas, Karoutchi, Menonville et Panunzi, Mme Gruny, MM. Brisson, Guerriau, Sol et Bouchet, Mme Lavarde, M. D. Laurent, Mme Deroche, M. Lefèvre, Mme Chauvin, M. Piednoir, Mme Imbert, MM. Chaize et Laménie, Mmes Di Folco et Lassarade, MM. Burgoa et Savary, Mmes Gosselin et Garriaud-Maylam, MM. Vogel et Le Gleut, Mme Demas, M. Rapin, Mme Dumont, MM. B. Fournier et P. Martin, Mmes Deromedi et M. Mercier, MM. Decool, Groperrin et Gueret et Mme Joseph.

L'amendement n° 19 est présenté par MM. Jacquin et Devinaz, Mmes M. Filleul et Briquet, MM. M. Vallet et Kanner, Mme Bonnefoy, MM. J. Bigot et Dagbert, Mme Prévaille et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 15

Compléter cet alinéa par les mots :

par lequel elle vérifie que les conditions contractuelles appliquées par un perceuteur de péage aux prestataires du service européen de télépéage ne sont pas discriminatoires et, le cas échéant, que les prestataires du service européen de télépéage sont rémunérés selon une méthode transparente et non discriminatoire

La parole est à M. Didier Mandelli, pour présenter l'amendement n° 11 rectifié.

M. Didier Mandelli. Les amendements adoptés à l'article 6 visaient à élargir les missions et les compétences de l'ART. À l'inverse, cet amendement comme l'amendement n° 10 rectifié, que nous examinerons dans quelques instants, tendent à limiter les activités et le champ d'action de cette instance.

Les alinéas 12, 13 et 14 de l'article 13 confient à l'ART une mission de conciliation entre les perceuteurs de péage et les prestataires du service européen de télépéage. Il nous paraît plus pertinent de limiter le périmètre de la mission de conciliation qui serait confiée à l'ART à la vérification, d'une part, que les conditions contractuelles appliquées par un perceuteur de péage au prestataire du service européen de télépéage ne sont pas discriminatoires et, d'autre part, que la rémunération de ces prestataires est équitable et calculée à partir d'une méthode transparente et non discriminatoire.

Mme le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour présenter l'amendement n° 19.

M. Olivier Jacquin. Ces dispositions viennent d'être parfaitement défendues. J'ajoute que l'argumentaire est à peu près le même pour ce qui concerne l'amendement n° 18. Je ne reprendrai donc pas la parole, d'autant que M. Mandelli défendra sans doute son amendement suivant avec le même brio. *(Sourires.)*

Dans les deux cas, le sujet est le même : l'ART assume déjà un certain nombre de missions, avec des moyens limités. Or, avec cette transposition, on veut lui confier de nouvelles attributions sans lui donner les moyens correspondants.

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

M. Cyril Pellevat, rapporteur. Il nous semble que la directive est imprécise quant au champ exact des compétences de l'organe de conciliation.

L'adoption de ces amendements permettrait d'éviter toute ambiguïté. En outre, leurs dispositions me semblent conformes à la directive européenne, qui mentionne, dans son considérant 30, que l'organe de conciliation est compétent pour s'assurer du « caractère non discriminatoire des conditions contractuelles » et, dans son considérant 22, qu'il a pour mission de s'assurer du caractère transparent et non discriminatoire de la rémunération.

Pour ces raisons, l'avis est favorable.

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

Mme Béangère Abba, secrétaire d'État. L'adoption de ces amendements conduirait, cette fois-ci, à sous-transposer la directive du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier.

Aux termes de l'article 11 de cette directive, l'organe chargé de la mission de conciliation est en particulier habilité à vérifier que les conditions contractuelles appliquées aux prestataires du service européen de télépéage ne sont pas discriminatoires et que ses prestataires sont rémunérés sur des bases équitables. Toutefois, l'usage même des mots « en particulier » implique que la mission de conciliation entre perceuteurs de péage et prestataires du service européen de télépéage ne se limite pas à ces deux sujets : on pense notamment à la non-discrimination et aux conditions de rémunération.

Pour rappel, l'article 10 de la décision 2009/750/CE prise par la Commission pour les besoins de l'application de la précédente directive Télépéage prévoyait déjà qu'un organe soit chargé d'une mission de conciliation entre perceuteurs de péage et prestataires du service. Il le faisait en des termes quasi identiques à ceux de l'article 11 de la nouvelle directive. Or le décret n° 2012-645 du 3 mai 2012 organisant une commission de conciliation du télépéage, abrogé en 2020 à des fins de simplification administrative, avait transposé cet article 10 de manière similaire.

La rédaction proposée à l'article 13 du présent texte permet donc de conserver une cohérence dans la transposition des textes communautaires relatifs au télépéage tout en évitant cette sous-transposition, qui ne semble pas souhaitable. J'émet donc un avis défavorable.

Mme le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 11 rectifié et 19.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme le président. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 10 rectifié est présenté par MM. Mandelli, Tabarot et Longeot, Mme Canayer, MM. Capo-Canellas, Anglars, Bascher, de Nicolaÿ, Karoutchi, Menonville et Panunzi, Mme Gruny, MM. Brisson, Guerriau, Sol, Bouchet et D. Laurent, Mmes Lavarde et Deroche, M. Lefèvre, Mme Chauvin, M. Piednoir, Mme Imbert, MM. Chaize et Laménie, Mmes Di Folco et Lassarade, MM. Burgoa et Savary, Mmes Gosselin et Garriaud-Maylam, MM. Vogel, Le Gleut et Rapin, Mme Dumont, M. B. Fournier, Mme Demas, M. P. Martin, Mmes Deromedi et M. Mercier, MM. Decool, Groperrin et Gueret et Mme Joseph.

L'amendement n° 18 est présenté par MM. Jacquin et Devinaz, Mmes M. Filleul et Briquet, MM. M. Vallet et Kanner, Mme Bonnefoy, MM. J. Bigot et Dagbert, Mme Prévaille et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 17

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. Didier Mandelli, pour présenter l'amendement n° 10 rectifié.

M. Didier Mandelli. L'alinéa 15 du projet de loi confie à l'ART une mission d'enregistrement des prestataires du service européen de télépéage, actuellement assumée par le ministre chargé des transports. Il nous paraît plus pertinent que cette mission d'enregistrement reste exercée par ce ministre ou, à défaut, qu'elle le soit par une autre entité administrative compétente en la matière.

En outre, il nous semble préférable que le rôle de l'ART se limite à la publication du registre électronique du service européen de télépéage sur la base des décisions d'enregistrement publiées par l'autorité compétente, comme prévu à l'alinéa 16 de l'article 13 du projet de loi.

Mme le président. L'amendement n° 18 a été précédemment défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Cyril Pellevat, rapporteur. L'objet de ces amendements a été très bien détaillé. Je me contenterai donc de dire que la commission a émis un avis favorable.

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

Mme Bérange Abba, secrétaire d'État. La mission consistant à vérifier que ces prestataires remplissent les conditions requises par la réglementation, notamment qu'ils disposent des capacités techniques, financières et d'honorabilité pour exercer leur activité, est intimement liée à la régulation du secteur. En effet, la prestation de service par ces acteurs y est juridiquement conditionnée.

De surcroît, dans la pratique, il serait peu opérant ou efficace de confier la tenue du registre électronique du SET et l'enregistrement des prestataires de ce service à deux administrations distinctes. En conséquence, j'é mets un avis défavorable.

Mme le président. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 10 rectifié et 18.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme le président. Je mets aux voix l'article 13, modifié.

(L'article 13 est adopté.)

Article 14

Le 9° bis de l'article L. 330-2 du code de la route est complété par les mots : « et le défaut d'acquiescement du péage ». – *(Adopté.)*

Article 15

- ① L'article L. 1262-3 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

- ② « Les missions de l'Autorité de régulation des transports relatives à la régulation du service européen de télépéage figurent à la section 1 du chapitre X du titre I^{er} du même code. » – *(Adopté.)*

Article 16

- ① Le code de l'environnement est ainsi modifié :
- ② 1° *(nouveau)* L'article L. 218-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ③ « – les “méthodes de réduction des émissions de soufre” désignent toute installation ou matériel, dispositif ou appareil destinés à équiper un navire ou toute autre procédure, tout combustible de substitution ou toute méthode de mise en conformité utilisés en remplacement de combustibles marins à faible teneur en soufre répondant aux exigences de la directive (UE) 2016/802 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides, qui sont vérifiables, quantifiables et applicables. » ;
- ④ 2° L'article L. 218-2 est ainsi modifié :
- ⑤ a) *(nouveau)* Au 1° du I, les mots : « inférieure ou égale à 3,50 % en masse jusqu'au 31 décembre 2019 puis » et les mots : « à compter du 1^{er} janvier 2020 » sont supprimés ;
- ⑥ b) *(nouveau)* Au II, les mots : « inférieure ou égale à 1,5 % en masse jusqu'au 31 décembre 2019, puis » sont supprimés ;
- ⑦ c) Le IV est ainsi rédigé :
- ⑧ « IV. – Les navires peuvent utiliser des méthodes de réduction des émissions de soufre, pour autant que ces méthodes n'aient pas d'incidence négative notable sur l'environnement, notamment les écosystèmes marins, et que leur mise au point soit soumise à des mécanismes appropriés d'approbation et de contrôle.
- ⑨ « Lorsqu'ils réalisent en permanence des réductions des émissions de dioxyde de soufre au moins équivalentes à celles qu'ils auraient obtenues en utilisant des combustibles marins répondant à ces exigences, ces navires peuvent déroger aux I à III dans les conditions suivantes :
- ⑩ « 1° Pour les navires fonctionnant en système ouvert, en utilisant un combustible marin dont la teneur en soufre est inférieure à 3,5 % en masse ;
- ⑪ « 2° Pour les navires fonctionnant en système fermé, en utilisant un combustible marin dont la teneur en soufre est supérieure à 3,5 % en masse.
- ⑫ « La condition de permanence n'est pas requise lorsque les navires procèdent à des essais de méthodes de réduction des émissions de soufre. » ;
- ⑬ 3° Après le premier alinéa de l'article L. 632-1, sont insérés trois alinéas ainsi rédigés :
- ⑭ « Les articles L. 218-1 et L. 218-2 sont applicables à Wallis-et-Futuna sous réserve des compétences dévolues à cette collectivité dans les eaux territoriales.
- ⑮ « L'article L. 218-1 est applicable dans sa rédaction résultant de l'ordonnance n° 2015-1736 du 24 décembre 2015 portant transposition de la directive 2012/33/UE du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins.

- ①6 « L'article L. 218-2 du présent code est applicable dans sa rédaction résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports et de l'environnement, de l'économie et des finances. » ;
- ①7 4° Le I de l'article L. 640-1 est ainsi modifié :
- ①8 a) Au premier alinéa, après la référence : « L. 142-3, », sont insérées les références : « L. 218-1 et L. 218-2, » ;
- ①9 b) Sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :
- ②0 « L'article L. 218-1 du présent code est applicable dans sa rédaction résultant de l'ordonnance n° 2015-1736 du 24 décembre 2015 portant transposition de la directive 2012/33/UE du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins.
- ②1 « L'article L. 218-2 du présent code est applicable dans sa rédaction résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports et de l'environnement, de l'économie et des finances. »

Mme le président. L'amendement n° 25, présenté par Mme Schillinger et les membres du groupe Rassemblement des démocrates, progressistes et indépendants, est ainsi libellé :

Alinéa 5

Après les mots :

Au 1° du I,

insérer les mots :

après le mot : « utiliser », sont insérés les mots : « ou transporter à des fins d'utilisation », et

La parole est à Mme Patricia Schillinger.

Mme Patricia Schillinger. Cet amendement vise à compléter les dispositions de l'article L. 218-2 du code de l'environnement afin de mettre notre droit national en conformité avec l'ensemble de nos obligations internationales et européennes. Il s'agit de rattraper les retards accumulés et de limiter davantage les émissions du transport maritime, conformément aux exigences de la directive 2016/802 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides.

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

M. Cyril Pellevat, rapporteur. La convention Marpol de l'Organisation maritime internationale encadre strictement la teneur en soufre des combustibles marins afin de limiter les effets nocifs des oxydes de soufre sur l'environnement et sur la santé humaine. Depuis le 1^{er} janvier 2020, la teneur en soufre des combustibles utilisés par les navires en dehors des zones de contrôle des émissions de soufre est fixée à 0,50 %.

Un amendement à la convention Marpol est entré en vigueur le 1^{er} mars 2020. Il complète ce dispositif en interdisant également le transport, aux fins de combustion, de combustibles dont la teneur en soufre est supérieure à

0,50 %, à moins que le navire ne soit équipé d'un dispositif d'épuration des gaz d'échappement approuvé par les autorités. Il s'agit d'une mesure additionnelle visant à renforcer l'effectivité et l'application uniforme des plafonds de teneur en soufre.

Ces dispositions n'ayant pas encore été transposées dans le droit national, j'émet un avis très favorable sur cet amendement.

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

Mme Bérangère Abba, secrétaire d'État. Dès lors que ces navires ne sont pas équipés d'un dispositif permettant de réduire les émissions, le seuil est effectivement fixé à 0,5 % de la masse par la convention Marpol.

La limitation de la teneur en soufre est reprise par la directive européenne 2016/802, dont l'article 16 du présent texte parachève la transposition.

La règle du *carriage ban*, adoptée par l'Organisation maritime internationale, est entrée en vigueur le 1^{er} mars 2020. Elle interdit à tous les navires de transporter à des fins d'utilisation du fioul dont la teneur n'est pas conforme à ce seuil. Il s'agit d'une obligation au regard des engagements internationaux de la France : la transposition de cette règle nous semble donc tout à fait pertinente.

Grâce à cet amendement, notre droit national sera de nouveau en conformité avec l'ensemble de nos obligations internationales. J'émet également un avis très favorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 25.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. L'amendement n° 27, présenté par M. Pellevat, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, est ainsi libellé :

Alinéa 18

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Cyril Pellevat, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de clarification rédactionnelle.

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

Mme Bérangère Abba, secrétaire d'État. Avis défavorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 27.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'article 16, modifié.

(L'article 16 est adopté.)

Article 17

① Le code des transports est ainsi modifié :

② 1° À l'article L. 5547-4, les mots : « et de ses évaluateurs » sont remplacés par les mots : « , ses évaluateurs et de ses superviseurs » ;

③ 2° Le chapitre VII du titre IV du livre V de la cinquième partie est complété par une section 4 ainsi rédigée :

④ « Section 4

⑤ « *Qualification des formateurs et évaluateurs*

⑥ « *Art. L. 5547-10.* – Les niveaux de qualification et d'expérience des formateurs et des évaluateurs dispensant dans les établissements mentionnés au II de l'article L. 5547-3, les formations professionnelles maritimes conduisant à la délivrance de titres de formation professionnelle maritime relevant de l'article L. 5521-2 sont définies par voie réglementaire. » ;

⑦ 3° La trente-sixième ligne du tableau constituant le second alinéa du I de l'article L. 5765-1 est remplacée par quatre lignes ainsi rédigées :

«	L. 5547-3	Résultant de la loi n° 2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel	
	L. 5547-4	Résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances	
	L. 5547-5 à L. 5547-9	Résultant de la loi n° 2018-771 du 5 septembre 2018 précitée	
	L. 5547-10	Résultant de la loi n° ... du ... précitée	
			» ;

⑨ 4° La trente-neuvième ligne du tableau constituant le second alinéa du I de l'article L. 5775-1 est remplacée par quatre lignes ainsi rédigées :

⑩

«	L. 5547-3	Résultant de la loi n° 2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel	
	L. 5547-4	Résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances	
	L. 5547-5 à L. 5547-9	Résultant de la loi n° 2018-771 du 5 septembre 2018 précitée	
	L. 5547-10	Résultant de la loi n° ... du ... précitée	
			» ;

⑪ 5° Le 2° du II de l'article L. 5775-10 est ainsi rédigé :

⑫ « 2° Les mots : “secondaires au sens de l'article L. 337-1 du code de l'éducation ou d'études supérieures au sens des articles L. 612-2 et L. 613-1 du même code” sont remplacés par les mots : “supérieures au sens des articles L. 612-2 et L. 613-1 du code de l'éducation” ;

⑬ 6° La soixante-sixième ligne du tableau constituant le second alinéa du I de l'article L. 5785-1 est remplacée par quatre lignes ainsi rédigées :

⑭

«	L. 5547-3	Résultant de la loi n° 2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel	
	L. 5547-4	Résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances	
	L. 5547-5 à L. 5547-9	Résultant de la loi n° 2018-771 du 5 septembre 2018 précitée	
	L. 5547-10	Résultant de la loi n° ... du ... précitée	
			»

Mme le président. La parole est à M. Gérard Lahellec, sur l'article.

M. Gérard Lahellec. Avec cet article, nous abordons à présent les problématiques de formation des marins. Cette filière a toute son importance, mais on ne peut pas dire

qu'elle soit véritablement soutenue par les pouvoirs publics. Pis, certains nous répètent que les marins coûtent trop cher. Cette litanie est difficilement acceptable.

Je saisis également cette occasion pour dire notre opposition totale à l'idée d'exempter les armateurs de toute charge sociale.

Par ailleurs, je souhaite appeler l'attention du Gouvernement sur des mesures qui nous semblent autrement plus urgentes. Notre message, qui est aussi celui des catégories professionnelles, a été entendu, notamment en matière de vaccination : dont acte ! Mais plusieurs mesures urgentes se font toujours attendre. Je pense notamment à la situation matérielle de certains marins, qui, du fait de la pandémie, ont été contraints de rester vingt mois à bord, alors que l'Organisation internationale du travail limite cette durée à onze mois.

Il serait bon de prendre en compte les situations spécifiques vécues par ces personnels. J'y insiste, il y a bien des mesures concrètes à prendre, et elles sont beaucoup plus importantes que les dispositions du présent article.

Mme le président. Je mets aux voix l'article 17.

(L'article 17 est adopté.)

Article 18

- ① Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 5241-2-2 est ainsi modifié :
- ③ a) Les 8° à 13° deviennent les 9° à 14° ;
- ④ b) Le 8° est ainsi rétabli :
- ⑤ « 8° "Prestataire de services d'exécution des commandes" : toute personne physique ou morale qui propose dans le cadre d'une activité commerciale, au moins deux des services suivants : entreposage, conditionnement, étiquetage et expédition des équipements marins sans en être propriétaire, à l'exclusion des services postaux ; »
- ⑥ c) Après les mots : « l'importateur », la fin du 9°, tel qu'il résulte du a du présent 1°, est ainsi rédigée : « , le distributeur, le prestataire de services d'exécution des commandes ou toute autre personne physique ou morale soumise à des obligations liées à la fabrication d'équipements marins, à leur mise à disposition sur le marché ou à leur mise en service ; »
- ⑦ 2° L'article L. 5241-2-10 est ainsi modifié :
- ⑧ a) Le II est complété par un 4° ainsi rédigé :
- ⑨ « 4° Ordonner la diffusion ou l'affichage d'une mise en garde concernant les équipements marins présentant une ou plusieurs non-conformités ou présentant les mêmes non-conformités que celles constatées ou estimées lorsqu'elles mettent en danger ou sont susceptibles de mettre en danger la santé ou la sécurité des utilisateurs. » ;
- ⑩ b) Au III, la référence : « 3° » est remplacée par la référence : « 4° » ;
- ⑪ 3° Après le premier alinéa de l'article L. 5762-1, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :
- ⑫ « Les articles L. 5241-2-1, L. 5241-2-3 à L. 5241-2-9 et L. 5241-2-11 à L. 5241-2-13 du présent code sont applicables en Nouvelle-Calédonie dans leur rédaction

résultant de la loi n° 2015-1567 du 2 décembre 2015 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine de la prévention des risques.

- ⑬ « Les articles L. 5241-2-2 et L. 5241-2-10 du présent code sont applicables en Nouvelle-Calédonie dans leur rédaction résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, l'environnement, de l'économie et des finances. » ;
 - ⑭ 4° Après le premier alinéa de l'article L. 5772-1, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :
 - ⑮ « Les articles L. 5241-2-1, L. 5241-2-3 à L. 5241-2-9 et L. 5241-2-11 à L. 5241-2-13 du présent code sont applicables en Polynésie française dans leur rédaction résultant de la loi n° 2015-1567 du 2 décembre 2015 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine de la prévention des risques.
 - ⑯ « Les articles L. 5241-2-2 et L. 5241-2-10 du présent code sont applicables en Polynésie française dans leur rédaction résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports et de l'environnement, de l'économie et des finances. » ;
 - ⑰ 5° Après le troisième alinéa de l'article L. 5782-1, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :
 - ⑱ « Les articles L. 5241-2-1, L. 5241-2-3 à L. 5241-2-9 et L. 5241-2-11 à L. 5241-2-13 du présent code sont applicables à Wallis-et-Futuna dans leur rédaction résultant de la loi n° 2015-1567 du 2 décembre 2015 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine de la prévention des risques.
 - ⑲ « Les articles L. 5241-2-2 et L. 5241-2-10 du présent code sont applicables à Wallis-et-Futuna dans leur rédaction résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, l'environnement, de l'économie et des finances. » ;
 - ⑳ 6° Après le troisième alinéa de l'article L. 5792-1, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :
 - ㉑ « Les articles L. 5241-2-1, L. 5241-2-3 à L. 5241-2-9 et L. 5241-2-11 à L. 5241-2-13 du présent code sont applicables aux Terres australes et antarctiques françaises dans leur rédaction résultant de la loi n° 2015-1567 du 2 décembre 2015 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine de la prévention des risques.
 - ㉒ « Les articles L. 5241-2-2 et L. 5241-2-10 du présent code sont applicables aux Terres australes et antarctiques françaises dans leur rédaction résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, l'environnement, de l'économie et des finances. » – *(Adopté.)*
- Article 19**
- ① L'article L. 321-3 du code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :

- ② 1° Au premier alinéa du II, le mot : « intracommunautaire » est remplacé par les mots : « touchant un port de l'Union européenne » ;
- ③ 2° À la fin du 1° du III, le mot : « intracommunautaires » est remplacé par les mots : « touchant un port de l'Union européenne ». – (*Adopté.*)

Article 20

- ① Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le chapitre IV du titre IV du livre V de la cinquième partie est ainsi modifié :
- ③ a) Au 1° de l'article L. 5544-27, le nombre : « 22 » est remplacé par le nombre : « 21 » ;
- ④ b) L'article L. 5544-29 est ainsi modifié :

- ⑤ – au premier alinéa, le nombre : « 5 » est remplacé par le nombre : « 4 » ;
- ⑥ – au second alinéa, le mot : « deuxième » est remplacé par le mot « dernier » ;
- ⑦ 2° Après l'article L. 5544-31, il est inséré un article L. 5544-31-1 ainsi rédigé :
- ⑧ « *Art. L. 5544-31-1.* – Lorsque le temps de travail journalier dépasse quatre heures et demie, les jeunes travailleurs bénéficient d'un temps de pause d'une durée minimale de trente minutes, si possible consécutives. » ;
- ⑨ 3° Aux tableaux constituant le second alinéa des I et II de l'article L. 5785-1, la ligne :
- ⑩

«	L. 5544-27	Résultant de l'ordonnance n° 2020-1162 du 23 septembre 2020	»
---	------------	---	---

- ⑪ est remplacée par une ligne ainsi rédigée :

⑫

«	L. 5544-27	Résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances	»
---	------------	---	---

Mme le président. L'amendement n° 4, présenté par M. Lahellec, Mme Varillas et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 5

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. Gérard Lahellec.

M. Gérard Lahellec. Avec cet article, nous abordons le cas des jeunes marins, que j'ai évoqué dans mon intervention liminaire. Ces dispositions ne traduisent pas une avancée sociale : c'est le moins que l'on puisse dire. Il ne s'agit pas non plus d'un sujet nouveau.

Sans surprise, certains règlements européens et, en l'occurrence, une directive permettent de réduire le temps de repos de ces jeunes travailleurs. Certes, le secteur de la pêche doit faire l'objet d'un traitement particulier, mais les dispositions actuelles nous semblent suffisantes : elles permettent déjà de faire commencer le travail à cinq heures du matin. Je rappelle que nous parlons de jeunes travailleurs !

Nous proposons donc la suppression de cette disposition, permettant dorénavant de faire travailler ces marins dès quatre heures du matin. Il s'agit, selon nous, d'une mesure de justice sociale.

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

M. Cyril Pellevat, rapporteur. La rédaction du projet de loi initial vise à prendre en compte la réalité du travail dans le secteur maritime.

En son état actuel, le droit ne permet pas toujours aux jeunes qui effectuent des stages à bord de navires d'embarquer, l'embarquement ayant généralement lieu avant cinq heures du matin. Il apparaît nécessaire de remédier à cette situation pour favoriser l'employabilité des jeunes et leur permettre de découvrir les métiers maritimes. La commission a donc émis un avis défavorable.

Par ailleurs, je tiens à rappeler que la mesure ne concerne que les jeunes âgés d'au moins 16 ans et qu'elle est strictement conforme à la directive 94/33/CE, laquelle n'impose un repos obligatoire qu'entre minuit et quatre heures du matin. Au cours des auditions en commission, j'ai eu l'occasion d'entendre plusieurs organisations professionnelles de gens de mer. Elles n'ont pas fait état d'inquiétudes sur ce point. Au contraire, elles ont mentionné l'utilité de cette mesure pour tenir compte des horaires et contraintes des métiers maritimes et permettre aux jeunes de découvrir la vie d'un navire lors de leurs stages.

Enfin, la rédaction adoptée en commission renforce les garanties dont disposent ces jeunes travailleurs à bord des navires : est désormais prévu un temps de pause d'une durée minimale de trente minutes lorsque le temps de travail dépasse quatre heures et demie.

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

Mme Béangère Abba, secrétaire d'État. Monsieur le sénateur Lahellec, comme vous, je suis soucieuse de protéger ces jeunes travailleurs. Mais, en l'occurrence, nous sommes face à une réalité du métier, et il me semble que les intéressés l'acceptent comme telle. J'ai longtemps travaillé dans l'événementiel : ce secteur, comme d'autres métiers, exige de telles mesures dérogatoires.

Par ailleurs, nous devons nous mettre en conformité avec la directive 94/33/CE du Conseil du 22 juin 1994, et d'autres précautions ont été prises pour préserver le repos de ces jeunes marins.

Pour ces raisons, j'émet un avis défavorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 4.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme le président. Je mets aux voix l'article 20.

(*L'article 20 est adopté.*)

Article 21

- ① I. – L'article L. 5553-4 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Toutefois, les périodes de perception de l'indemnité horaire mentionnée au II de l'article L. 5122-1 du code du travail et de l'indemnité d'activité partielle mentionnée à l'article 10 *bis* de l'ordonnance n° 2020-346 du 27 mars 2020 portant mesures d'urgence en matière d'activité partielle donnent lieu au versement de la cotisation personnelle calculée en fonction des salaires forfaitaires des marins. »
- ③ II. – Le présent article est applicable au titre des périodes d'activité partielle courant à compter du 1^{er} mai 2021.

Mme le président. La parole est à M. Gérard Lahellec, sur l'article.

M. Gérard Lahellec. Nous sommes certes favorables à cet article, mais, selon nous, il ne doit être mis en œuvre qu'en cas de chômage partiel.

Si j'avais déposé un amendement à cette fin, on m'aurait bien entendu opposé l'article 40 ! Il n'en faut pas moins résoudre ce problème, faute de quoi nous transposerions une forme de droit opposable à une revendication considérée comme légitime, ce qui poserait quand même un petit problème de fond. L'article 21 me donne l'occasion de pointer cette problématique, qu'il convient de résoudre.

Mme le président. Je mets aux voix l'article 21.

(*L'article 21 est adopté.*)

Article additionnel après l'article 21

Mme le président. L'amendement n° 1 rectifié *ter*, présenté par MM. Canévet, Capo-Canellas, Longeot, S. Demilly et Kern, Mmes de La Provôté, Dindar et Billon, M. Le Nay, Mme Doineau, M. Levi et Mme Guidez, est ainsi libellé :

Après l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. Les employeurs qui exercent leur activité principale dans le secteur des compagnies maritimes assurant le transport international de passagers et de fret bénéficient d'une exonération des cotisations et contributions sociales mentionnées au 2° de l'article L. 5553-1 du code des transports à hauteur de 100 %.

Cette exonération porte sur les cotisations dues au titre des périodes d'emploi à compter du 1^{er} juillet 2021. Elle est appliquée sur les cotisations et contributions sociales mentionnées au premier alinéa dues après application de toute exonération totale ou partielle de cotisations sociales, de taux spécifiques, d'assiettes ou de montants forfaitaires de cotisations. Elle est cumulable avec l'ensemble de ces dispositifs, y compris avec les mesures prévues à l'article 65 de la loi n° 2020-935 du 30 juillet 2020 de finances rectificative pour 2020.

La compensation de l'exonération au régime de sécurité sociale des marins est assurée par une affectation de recettes de l'État selon des modalités définies en loi de finances.

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

La parole est à Mme Jocelyne Guidez.

Mme Jocelyne Guidez. Qu'il s'agisse du transport international de passagers ou du fret, les compagnies maritimes ont été touchées de plein fouet par la crise sanitaire et économique. La pérennité de ces entreprises est même en péril, car elles font face à des difficultés économiques considérables, et le trafic transmanche va subir des turbulences supplémentaires en raison du Brexit.

La France est un grand pays maritime, à la façade développée. Il importe que les compagnies puissent continuer leur activité en employant le plus de marins français afin de maintenir l'emploi et le savoir-faire marin sur notre territoire : c'est un impératif de souveraineté. Or la compétitivité de ces entreprises est menacée.

Avec cet amendement, nous proposons des exonérations de cotisations afin de soutenir ce secteur vital face aux crises qui le frappent et d'en améliorer la compétitivité.

Le remboursement de ces cotisations a été acté par l'État en 2020, et le Gouvernement s'est engagé à le prolonger.

Notre amendement tend à pérenniser ce dispositif : il s'agit d'adapter notre droit social applicable aux marins pour atténuer les effets de la crise sanitaire. Ces dispositions correspondent au périmètre arrêté par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, conformément à l'article 45 de la Constitution et en application des articles 17 *bis* et 44 *bis* du règlement du Sénat.

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

M. Cyril Pellevat, rapporteur. Comme vous, je suis très sensible à la situation critique dans laquelle la crise sanitaire place de nombreuses compagnies maritimes. Je pense en particulier aux entreprises du trafic transmanche, comme Brittany Ferries, pour lesquelles le Brexit est un facteur aggravant.

Lors de mes travaux, des représentants du secteur maritime m'ont fait part de leurs inquiétudes à ce sujet.

Toutefois, l'article 9 de la loi de financement de la sécurité sociale pour 2021 prévoit déjà une exonération de cotisations et de contributions sociales pour le transport maritime de passagers jusqu'au 31 décembre 2021.

De plus, le PLFR 4 a prévu pour les entreprises de transport de passagers soumises à la concurrence internationale une aide à hauteur de 30 millions d'euros à travers le remboursement de la part salariale des cotisations sociales en 2021.

Enfin, le décret mettant en place un *net wage* dans le secteur maritime vient d'être publié. Il prévoit des exonérations de cotisations personnelles et de contributions sociales pour les compagnies maritimes effectuant des trajets internationaux.

Cet amendement me semble donc déjà satisfait. Néanmoins, je souhaite entendre l'avis du Gouvernement : le *net wage* étant plafonné à 30 millions d'euros, nous sommes loin des 15 millions d'euros promis à Brittany Ferries. Par ailleurs, la ligne Dieppe-Newhaven de DFDS ne pourra pas bénéficier de ce dispositif, qui exclut les délégations de service public.

Madame la secrétaire d'État, prévoyez-vous d'autres mesures pour venir en aide aux compagnies de ferries, notamment à Brittany Ferries, qui est, je le rappelle, le premier employeur de marins en France et qui connaît des difficultés dramatiques ? Il sera également nécessaire de débattre de la pérennisation de ces dispositifs dans le cadre des négociations du Fontenoy du maritime.

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

Mme Béragère Abba, secrétaire d'État. Cet amendement me semble effectivement satisfait, pour les raisons que M. le rapporteur vient d'indiquer.

Les compagnies maritimes assurant le transport international de passagers ont été très durement touchées : personne ne minimise leurs difficultés. Face à cette situation, le Premier ministre a mis en œuvre le dispositif du *net wage*, ou salaire net. Il s'agissait de leur apporter un soutien exceptionnel pendant un an. En parallèle, Brittany Ferries a bénéficié de certains crédits supplémentaires au titre des lois de finances rectificatives pour 2020.

Le *net wage* existe dans d'autres pays européens, et nous sommes heureux que le décret l'instituant ait été publié au *Journal officiel* du 18 mai dernier. Cette aide, qui porte sur les charges de 2021, pourra être versée dès réception par le Gouvernement de l'accord de la Commission européenne. Pourront en bénéficier les entreprises d'armement maritime pour les marins affiliés à l'ENIM et les marins communautaires qu'elles emploient. En effet, tous les armements assurant du transport de passagers régulier à l'international sous pavillons français et communautaire peuvent bénéficier de cette mesure.

Aussi, je demande le retrait de cet amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

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

M. Cyril Pellevat, rapporteur. Même avis.

Mme le président. Madame Guidez, l'amendement n° 1 rectifié *ter* est-il maintenu ?

Mme Jocelyne Guidez. Non, je le retire.

Mme le président. L'amendement n° 1 rectifié *ter* est retiré.

Article 22

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le titre unique du livre III de la troisième partie est ainsi modifié :
- ③ a) Le chapitre III est complété par un article L. 3313-5 ainsi rédigé :
- ④ « Art. L. 3313-5. – Conformément au dernier alinéa du 8 *bis* de l'article 8 du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, l'entreprise de transport documente la manière dont elle s'acquitte de l'obligation d'organiser le travail de tout conducteur routier qu'elle emploie ou qui est mis à sa disposition de manière à ce qu'il soit en mesure de retourner au centre opérationnel situé dans l'État membre d'établissement de son employeur ou à son lieu de résidence pour y prendre un temps de repos hebdomadaire dans les conditions

prévues aux deux premiers alinéas du même 8 *bis*. Elle conserve cette documentation dans ses locaux afin de la présenter, sur demande, aux autorités de contrôle pendant une durée fixée par voie réglementaire.

- ⑤ « L'entreprise met le conducteur en mesure d'apporter, par tout moyen, aux agents mentionnés à l'article L. 3315-1 du présent code, la preuve qu'elle s'acquitte de cette obligation à son égard, lors des contrôles opérés en bord de route. » ;
- ⑥ b) L'article L. 3315-4-1 est ainsi modifié :
- ⑦ – au 2°, après le mot : « parcourue », sont insérés les mots : « , de la rapidité de la livraison » ;
- ⑧ – il est ajouté un 4° ainsi rédigé :
- ⑨ « 4° Le fait d'organiser le travail des conducteurs routiers soumis aux dispositions du règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006 précité, employés par l'entreprise ou mis à sa disposition, sans veiller à ce que ceux-ci soient en mesure, conformément au 8 *bis* de l'article 8 du même règlement, de retourner au centre opérationnel de l'employeur auquel ils sont normalement rattachés pour y entamer leur temps de repos hebdomadaire, situé dans l'État membre d'établissement de leur employeur, ou de retourner à leur lieu de résidence :
- ⑩ « a) Au cours de chaque période de quatre semaines consécutives, afin d'y passer au moins un temps de repos hebdomadaire normal ou un temps de repos hebdomadaire de plus de quarante-cinq heures pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire ;
- ⑪ « b) Avant le début du temps de repos hebdomadaire normal de plus de quarante-cinq heures pris en compensation, lorsqu'un conducteur a pris deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs dans le cas prévu au 6 de l'article 8 dudit règlement. » ;
- ⑫ 2° La section 2 du chapitre unique du titre II du livre IV de la même troisième partie est ainsi modifiée :
- ⑬ a) La division et l'intitulé des sous-sections 1 et 2 sont supprimés ;
- ⑭ b) Les articles L. 3421-3 et L. 3421-4 sont ainsi rédigés :
- ⑮ « Art. L. 3421-3. – Les entreprises de transport routier non établies en France sont autorisées à effectuer des opérations de cabotage sur le territoire français dans le respect des conditions prévues au chapitre III du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.
- ⑯ « Art. L. 3421-4. – Les entreprises expéditrices, transitaires, contractantes ou sous-traitantes qui font réaliser des services de cabotage par une entreprise de transport routier de marchandises non établie en France veillent à ce que les services de transports qu'elles commandent soient conformes aux dispositions du chapitre III du règlement (CE) 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route. » ;
- ⑰ c) Les articles L. 3421-5 à L. 3421-7 sont abrogés ;

- 18 3° Après le mot : « règlement », la fin de l'article L. 3421-9 est ainsi rédigée : « (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route. » ;
- 19 4° La section 2 du chapitre II du titre V du livre IV de la troisième partie est ainsi modifiée :
- 20 a) À l'article L. 3452-7, les mots : « pour une entreprise de transport routier de marchandises non établie en France ou, » sont supprimés et, à la fin, la référence : « à L. 3421-5 » est remplacée par la référence : « et L. 3421-2 » ;
- 21 b) Après le même article L. 3452-7, il est inséré un article L. 3452-7-1 ainsi rédigé :
- 22 « Art. L. 3452-7-1. – Est puni de 15 000 € d'amende le fait, pour une entreprise de transport routier de marchandises non établie en France, en violation de l'article 8 du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route :
- 23 « 1° D'effectuer sur le territoire français, avec le même véhicule ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules couplés, avec le même véhicule à moteur, des opérations de transport national pour compte d'autrui à titre temporaire, dites de cabotage, sans réalisation préalable d'un transport routier international ni déchargement des marchandises correspondantes ;
- 24 « 2° De ne pas achever, avec le même véhicule ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules couplés, avec le même véhicule à moteur, les transports de cabotage dans un délai maximal de sept jours, à compter du déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international ;
- 25 « 3° Lorsque le transport routier international est à destination du territoire français, de méconnaître l'obligation d'effectuer, avec le même véhicule ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules couplés, avec le même véhicule à moteur, au maximum trois transports de cabotage sur le territoire français pendant une période de sept jours après l'achèvement de ce transport international ;
- 26 « 4° Lorsque le transport routier international n'a pas pour destination le territoire français :
- 27 « a) De méconnaître l'obligation d'effectuer au plus une seule opération de cabotage sur le territoire français avec le même véhicule ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules couplés, avec le même véhicule à moteur ;
- 28 « b) De ne pas achever ce transport de cabotage dans un délai maximal de trois jours suivant l'entrée à vide du véhicule sur le territoire national ;
- 29 « 5° De méconnaître le délai de carence de quatre jours pendant lequel les transporteurs ne sont pas autorisés à effectuer de nouveaux transports de cabotage avec le même véhicule ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules

couplés, avec le même véhicule à moteur à compter de la fin de la dernière opération de cabotage effectuée, dans des conditions régulières, sur le territoire français ;

- 30 « 6° De ne pas disposer, dans le véhicule effectuant une opération de cabotage routier de marchandises sur le territoire français, en vue de leur présentation ou de leur transmission en cas de contrôle sur route, les éléments de preuve, mentionnés au 3 de l'article 8 du règlement n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 précité, visant à attester du respect des règles applicables au cabotage routier de marchandises. » ;
- 31 c) Après le mot : « marchandises », la fin du 1° est ainsi rédigée : « de faire réaliser, en violation de l'article L. 3421-4, des services de cabotage contraires au chapitre III du règlement (CE) 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, lorsqu'elle savait ou aurait dû raisonnablement savoir que l'exécution des services de transport commandés enfreignait le même chapitre III. » ;
- 32 5° À l'article L. 3521-5, après la référence : « L. 3452-7 », est insérée la référence : « , L. 3452-7-1 ».
- 33 II. – Les 2°, 3°, 4° et 5° du I entrent en vigueur le 21 février 2022.

Mme le président. La parole est à M. Gérard Lahellec, sur l'article.

M. Gérard Lahellec. Les dispositions de cet article vont dans le bon sens. Pour autant, nous tenons à alerter le Gouvernement : ces mesures doivent être véritablement effectives. Il est donc indispensable de renforcer les moyens humains permettant d'assurer les prestations dont il s'agit.

Je tiens également à pointer un sujet que l'on évoque à mes yeux trop rarement. L'essor du e-commerce entraîne la multiplication des colis et le développement du transport par de petits utilitaires, parfois en surcharge, qui représentent une forme de concurrence assez déloyale pour les transporteurs professionnels. Cette question mérite d'être traitée : nous n'en attendons pas moins du Gouvernement.

Mme le président. Je mets aux voix l'article 22.

(L'article 22 est adopté.)

Article 23

- 1 I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- 2 1° Le chapitre unique du titre III du livre III de la première partie est ainsi modifié :
- 3 a) Le chapitre unique devient un chapitre I^{er} intitulé : « Entreprises de transport terrestres détachant des salariés roulants ou navigants, à l'exception des entreprises de transport routier détachant des salariés roulants dans le cadre d'un contrat de prestation de services international de transport réalisé au moyen de certains véhicules » ;
- 4 b) L'article L. 1331-1 est ainsi modifié :
- 5 – au I, après le mot : « navigants », sont insérés les mots : « , à l'exception des entreprises de transport routier détachant des salariés pour effectuer des opérations de transport au moyen de véhicules entrant dans le champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation

sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil lorsque le détachement relève du 1° de l'article L. 1262-1 du code du travail, » ;

⑥ – après le mot : « mentionnée », la fin du II est ainsi rédigée : « au I du présent article. » ;

⑦ c) À l'article L. 1331-3, la référence : « à l'article L. 1321-1 du présent code » est remplacée par la référence : « au I de l'article L. 1331-1 » ;

⑧ 2° Le titre III du livre III de la même première partie est ainsi modifié :

⑨ a) Le chapitre unique devient le chapitre I^{er} ;

⑩ b) Il est ajouté un chapitre II ainsi rédigé :

⑪ « CHAPITRE II

⑫ « *Entreprises de transport routier détachant des salariés roulant dans le cadre d'un contrat de prestation de services international de transport réalisé au moyen de certains véhicules*

⑬ « Art. L. 1332-1. – Le présent chapitre est applicable aux entreprises de transport routier établies hors de France lorsqu'elles détachent temporairement des salariés sur le territoire national, dans les conditions prévues au 1° de l'article L. 1262-1 du code du travail, pour assurer des missions de transports de marchandises ou de voyageurs au moyen de véhicules entrant dans le champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil. Le présent chapitre est notamment applicable lorsque le conducteur effectue un transport de cabotage au sens des règlements du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 (CE) n° 1072/2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route et (CE) n° 1073/2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006.

⑭ « Art. L. 1332-2. – Les modalités d'application du titre VI du livre II de la première partie du code du travail aux entreprises mentionnées à l'article L. 1332-1 du présent code sont définies par décret en Conseil d'État.

⑮ « Art. L. 1332-3. – I. – Par dérogation à l'article L. 1332-2, le VI du livre II de la première partie du code du travail ne s'applique pas aux entreprises mentionnées à l'article L. 1332-1 du présent code :

⑯ « 1° Lorsque le conducteur transite sur le territoire national sans effectuer de chargement ou de déchargement de marchandises et sans prendre ni déposer de voyageurs ;

⑰ « 2° Lorsque le conducteur effectue le trajet routier initial ou final d'une opération de transport combiné si le trajet routier, pris isolément, se compose d'opérations de transport bilatérales ;

⑱ « 3° Lorsque le conducteur effectue une opération de transport bilatérale de marchandises ou de voyageurs définie aux II, III ou IV du présent article.

⑲ « II. – Une opération bilatérale de transport de marchandises consiste à transporter des marchandises, sur la base d'un contrat de transport, depuis l'État membre d'établissement, au sens du paragraphe 8 de l'article 2 du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil, vers un autre État membre ou vers un pays tiers, ou depuis un autre État membre ou un pays tiers vers l'État membre d'établissement.

⑳ « III. – Une opération bilatérale de transport de voyageurs dans le cadre d'un service occasionnel ou régulier de transport international de voyageurs, consiste en la réalisation de l'une des activités suivantes :

㉑ « 1° La prise en charge de voyageurs dans un autre État membre ou pays tiers et leur dépose dans l'État membre d'établissement ;

㉒ « 2° La prise en charge de voyageurs dans l'État membre d'établissement et leur dépose dans un autre État membre ou pays tiers ;

㉓ « 3° La prise en charge et la dépose de voyageurs dans l'État membre d'établissement afin d'effectuer des excursions locales dans un autre État membre ou pays tiers, conformément au règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 précité.

㉔ « IV. – Une opération bilatérale de transport peut comporter des activités supplémentaires dans les conditions suivantes :

㉕ « 1° Lorsque le conducteur effectuant une opération de transport bilatérale de marchandises définie au II procède à une activité de chargement ou de déchargement dans les États membres ou pays tiers qu'il traverse, à condition de ne pas charger et décharger les marchandises dans le même État membre. Toutefois, si une opération de transport bilatérale démarrant dans l'État membre d'établissement, durant laquelle aucune activité supplémentaire n'est effectuée, est suivie d'une opération de transport bilatérale vers l'État membre d'établissement, la dérogation prévue par le premier alinéa du I du présent article s'applique à deux activités supplémentaires de chargement ou de déchargement au maximum ;

㉖ « 2° Lorsqu'un conducteur effectuant une opération de transport bilatérale de voyageurs prévue au III du présent article prend en charge des voyageurs à une seule occasion ou dépose des voyageurs à une seule occasion dans les États membres ou les pays tiers qu'il traverse, à condition qu'il ne propose pas de services de transport de voyageurs entre deux endroits dans l'État membre traversé.

㉗ « V. – Le IV n'est pas applicable qu'aux conducteurs réalisant des opérations prévues au premier alinéa du même IV au moyen d'un véhicule équipé de tachygraphe intelligent respectant l'exigence d'enregistrement des activités de franchissement des frontières et des activités supplémentaires mentionnées au paragraphe 1 de l'article 8 du règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement

européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route.

28 « Art. L. 1332-4. – Les entreprises de transport établies hors de France qui détachent un salarié conducteur routier dans les conditions mentionnées à l'article L. 1332-1 établissent, par voie dématérialisée, une déclaration de détachement, au plus tard au début du détachement selon des modalités définies par décret en Conseil d'État.

29 « Art. L. 1332-5. – Pour le décompte de la durée de douze mois mentionnée au II de l'article L. 1262-4 du code du travail, le détachement prend fin lorsque le conducteur quitte le territoire national dans le cadre d'une opération de transport internationale de marchandises ou de voyageurs. Cette période de détachement ainsi terminée n'est pas cumulable avec les périodes de détachement antérieures réalisées dans le cadre d'opérations internationales de ce type par le même conducteur ou par un conducteur qu'il remplace.

30 « Art. L. 1332-6. – Pour l'application aux entreprises de transport, mentionnées à l'article L. 1332-1 du présent code, des articles L. 3245-2, L. 4231-1 et L. 8281-1 du code du travail, le destinataire du contrat de transport est assimilé au donneur d'ordre.

31 « Art. L. 1332-7. – I. – Les informations relatives aux conditions de travail et d'emploi sont mises à la disposition des entreprises de transport établies hors de France et des salariés détachés selon des modalités définies par décret en Conseil d'État.

32 « II. – Les conditions dans lesquelles certaines informations disponibles dans le système d'information du marché intérieur institué par le règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur et abrogeant la décision 2008/49/CE de la Commission ("règlement IMI") peuvent être communiquées aux partenaires sociaux dans la mesure nécessaire à la vérification du respect des règles en matière de détachement sont définies par décret en Conseil d'État.

33 « Art. L. 1332-8. – Les modalités d'application du présent chapitre sont définies par décret en Conseil d'État. »

34 II. – Le présent article entre en vigueur le 2 février 2022, à l'exception du V de l'article L. 1332-3 du code des transports qui entre en vigueur à la date à partir de laquelle les tachygraphes intelligents respectant l'obligation d'enregistrement des activités de franchissement des frontières et des activités supplémentaires mentionnées au paragraphe 1 de l'article 8 du règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du

Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route sont installés dans les véhicules immatriculés dans un État membre pour la première fois, dans les conditions prévues au quatrième alinéa du paragraphe 1 du même article 8 et au plus tard le 21 août 2023.

35 III. – Le II de l'article 7 de l'ordonnance n° 2019-116 du 20 février 2019 portant transposition de la directive (UE) 2018/957 du Parlement européen et du Conseil du 28 juin 2018 modifiant la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services est abrogé à compter du 2 février 2022.

36 IV. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin d'harmoniser l'état du droit, d'assurer la cohérence des textes, d'abroger les dispositions devenues sans objet ou inadaptées et de remédier aux éventuelles erreurs en :

37 1° Prévoyant les mesures de coordination, de simplification et de mise en cohérence résultant du présent article, le cas échéant en procédant à la révision des dispositions du code du travail et du code des transports relatives au régime du détachement applicables aux transports terrestres ne relevant pas du 2° du I du présent article ;

38 2° Corrigéant des erreurs matérielles ou des incohérences contenues dans le code du travail ou d'autres codes à la suite des évolutions législatives résultant du I à III du présent article ;

39 3° Actualisant les références au code du travail et au code des transports modifiées par le présent article.

40 Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de chaque ordonnance.

Mme le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, sur l'article.

M. Olivier Jacquin. Je tiens à intervenir sur la question extrêmement sensible du travail détaché dans le domaine du transport de marchandises.

Ce matin, en commission, nous avons eu restitution d'un rapport d'information extrêmement intéressant consacré à ce sujet. Ce rapport, voté à l'unanimité, contient un grand nombre de propositions d'amélioration.

M. Lahellec vient d'évoquer la question particulière des véhicules utilitaires légers, qui peuvent circuler sans contrainte réglementaire, dans des conditions déplorables, et qui déstructurent complètement ce secteur d'activité.

Pour ma part, j'insiste sur cette question sociale importante que constitue le travail détaché. Comment, au nom de la liberté de circulation, notre Europe a-t-elle pu permettre une telle déstructuration du secteur du transport de marchandises ? Elle a laissé se développer d'immenses distorsions de concurrence, qui ont causé des dégâts considérables pour les entreprises françaises.

En un peu moins de vingt ans, un grand nombre d'entreprises françaises de transport international ont disparu au profit d'autres États, en particulier des pays d'Europe de

l'Est. Dans un premier temps, la Pologne s'était spécialisée dans ce domaine ; désormais, c'est au tour de la Bulgarie, et cette concurrence a de graves conséquences.

Madame la secrétaire d'État, sans intention polémique, j'observe que le Président de la République s'était engagé en 2017 à régler vite la question du travail détaché. Lors de l'une de ses premières sorties à Bruxelles, il avait obtenu des progrès pour bien des secteurs – je tiens à le signaler –, mais pas pour le transport de marchandises. Il a fallu attendre le paquet mobilité et l'action résolue du Parlement européen pour obtenir ces décisions, que nous allons voter, car elles constituent un progrès significatif.

Je tiens à signaler le rôle de la présidente de la commission des transports et du tourisme du Parlement européen, la Française Karima Delli. J'avais proposé que nous l'accueillions au sein de la commission : le président Longeot a répondu favorablement à ma demande, et je l'en remercie. Ainsi Mme Delli est-elle venue nous présenter le paquet mobilité.

Nous voterons cet article, que nous proposerons toutefois d'amender légèrement pour favoriser le dialogue social.

Mme le président. L'amendement n° 13, présenté par M. Jacquin, Mme M. Filleul, M. Devinaz, Mme Briquet, MM. M. Vallet et Kanner, Mme Bonnefoy, MM. J. Bigot et Dagbert, Mme Prévaille et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 32

Remplacer les mots :

peuvent être communiquées aux partenaires sociaux
par les mots :

sont communiquées aux organisations syndicales et patronales représentatives dans les branches professionnelles concernées

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Nous souhaitons améliorer le dialogue social. Il était prévu que les dispositions puissent être communiquées aux partenaires sociaux ; nous proposons qu'elles soient communiquées aux organisations syndicales et patronales afin que celles-ci aient accès à toute l'information.

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

M. Cyril Pellevat, rapporteur. L'alinéa 32 de l'article 23, dans sa rédaction actuelle, prévoit la possibilité de communiquer aux partenaires sociaux certaines informations disponibles dans le système d'information du marché intérieur permettant de vérifier le respect des règles en matière de détachement qui seront fixées par voie réglementaire. Cela me semble conforme à la directive, laquelle prévoit bien une faculté et non une obligation.

L'adoption de cet amendement permettrait de clarifier la rédaction actuelle et pourrait garantir une application plus rigoureuse et transparente des règles du détachement.

En conséquence, la commission a émis un avis favorable.

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

Mme Béragère Abba, secrétaire d'État. Monsieur le sénateur Jacquin, sachez que nous étudierons les propositions de la mission d'information dont vous avez discuté ce matin

en commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Nous sommes tout à fait ouverts à en discuter dans le cadre du projet de loi Climat et résilience.

Je vous rejoins dans le soutien à l'encadrement du transport de marchandises prévu dans le paquet mobilité adopté l'an passé avec un fort soutien de la France. Nous sommes donc en phase, et nous pouvons nous en féliciter.

L'article 23, dans son alinéa 32, confie au pouvoir réglementaire le soin de préciser les modalités de communication aux partenaires sociaux des données relatives au détachement des conducteurs routiers issues du système d'information du marché intérieur. Votre amendement vise à prévoir que ces données soient communiquées aux organisations syndicales et patronales représentatives dans les branches professionnelles concernées. Cette précision me semble tout à fait cohérente avec les objectifs de la disposition, même si l'on pourrait considérer qu'elle relève du niveau réglementaire.

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

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 13.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'article 23, modifié.

(L'article 23 est adopté.)

Article 24

Les installations, constructions et aménagements nécessaires au lien fixe trans-Manche dans le cadre du rétablissement des contrôles des marchandises et des passagers à destination ou en provenance du Royaume-Uni en raison du retrait de cet État de l'Union européenne ne sont pas soumis au chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} du code de l'urbanisme lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative.

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

L'amendement n° 21 rectifié *bis*, présenté par Mme C. Fournier, MM. Bonnacarrère, Canévet et Rapin, Mme Létard, MM. Capo-Canellas et Cadic, Mme Loisier, M. Levi, Mmes N. Goulet, Guidez, Férat, Vérien et Vermeillet, M. Vanlerenberghe, Mme Perrot, M. Moga, Mme Saint-Pé, MM. Le Nay et Chauvet, Mmes Herzog et Dumont, MM. Louault et P. Martin, Mme Gatel et M. Delahaye, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet article :

À l'article L. 121-4 du code de l'urbanisme, après les mots : « des aérodromes », sont insérés les mots : « , du lien fixe trans-Manche ».

La parole est à Mme Catherine Fournier.

Mme Catherine Fournier. Ainsi que je l'ai évoqué dans la discussion générale, cet amendement vise à réécrire l'article L. 121-4 du code de l'urbanisme afin de rétablir une égalité de droits entre les ports, les aérodromes et la liaison fixe transmanche. La rédaction en vigueur dudit article ne mentionne pas la liaison fixe, qui se trouve dès lors exclue du régime dérogatoire octroyé aux ports et aux aérodromes.

L'article 24 du projet de loi limite la régularisation des installations de la liaison fixe aux seules « installations, constructions et aménagements nécessaires au lien fixe trans-Manche dans le cadre du rétablissement des contrôles des marchandises et des passagers à destination ou en prove-

nance du Royaume-Uni en raison du retrait de cet État de l'Union européenne ». C'est un problème récurrent : la liaison fixe transmanche est à chaque fois exclue du droit commun. Je demande simplement, par cet amendement, qu'elle soit traitée de la même manière que les ports de Calais et de Boulogne ainsi que les aéroports.

La liaison fixe transmanche n'est pas une simple liaison : ses navettes remplacent les bateaux et chargent des camions, avec du fret, des véhicules de tourisme, des bus et elle permet, parallèlement, le passage direct de l'Eurostar. Pourquoi donc faire une différence ? Pourquoi ne pas profiter de cet événement pour lever cette incertitude et répondre à cette situation ?

La liaison fixe transmanche est un des premiers employeurs privés de notre territoire avec 1 700 salariés et 4 500 emplois induits. S'il vous plaît, pensons à ses salariés ! J'ai d'ailleurs reçu les syndicats.

Il me semble qu'il est important de se poser les bonnes questions : pourquoi différencier les deux régimes, alors que les règles d'urbanisme sont les mêmes ? Le tunnel sous la Manche ne peut pas se déplacer, il est sur la zone côtière, il ne va pas aller réaliser des infrastructures cent kilomètres plus loin ! Sa gestion est comparable à celle des aéroports. C'est simplement cela que je vous demande de reconnaître par cet amendement ou le suivant.

Mme le président. L'amendement n° 22 rectifié *bis*, présenté par Mme C. Fournier, MM. Bonnecarrère, Canévet et Rapin, Mme Létard, MM. Capo-Canellas et Cadic, Mmes Férat, N. Goulet, Guidez et Herzog, MM. Le Nay, Levi et Chauvet, Mmes Perrot, Dumont et Lozier, MM. Louault, P. Martin et Moga, Mme Saint-Pé, M. Vanlerenberghe, Mmes Vérien, Vermeillet et Gatel et M. Delahaye, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet article :

L'article L. 121-4 du code de l'urbanisme est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les installations, constructions et aménagements nécessaires au lien fixe trans-Manche dans le cadre du rétablissement des contrôles des marchandises et des passagers à destination ou en provenance du Royaume-Uni en raison du retrait de cet État de l'Union européenne ne sont pas soumis aux dispositions du chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative. Il en est de même s'agissant des installations, constructions et aménagements nécessaires au lien fixe pour maintenir la fluidité, la sécurité, la sûreté et l'adaptation du service aux modes de transports. »

La parole est à Mme Catherine Fournier.

Mme Catherine Fournier. Il s'agit d'un amendement de repli.

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

M. Cyril Pellevat, rapporteur. Je vous remercie, madame la sénatrice, d'avoir défendu ces amendements ainsi que de l'exposé que vous avez fait au début de la séance. Nous avons bien compris les enjeux et vos préoccupations ; j'espère néanmoins que mon argumentaire vous satisfera.

L'avis de la commission est défavorable pour deux raisons.

Premièrement, même s'il est vrai que le Conseil d'État, dans son avis, soulève l'opportunité de codifier ces dispositions dans le code de l'urbanisme, dans un souci de lisibilité du droit, il me semble que, en l'espèce, la codification n'est pas opportune, compte tenu de la nature des dispositions. En effet, l'article 24 a un objet très strict : il vise uniquement à régulariser les installations construites au niveau du lien fixe transmanche pour tenir compte du rétablissement des contrôles à la suite du Brexit. En pratique, il s'agit donc uniquement de permettre la délivrance d'un permis de construire *a posteriori* et en aucun cas de créer des possibilités d'aménagements futurs.

Deuxièmement, sur le fond, cet amendement vise à introduire une dérogation à la loi Littoral au bénéfice du site Eurotunnel. Je n'y suis pas favorable pour trois raisons.

Tout d'abord, une telle disposition porterait une atteinte forte à la loi Littoral. Il est vrai que des assouplissements ont été décidés ces dernières années par le législateur, notamment dans le cadre de la loi ÉLAN en 2018, qui a autorisé les opérations visant à combler les dents creuses en dehors des villages et des agglomérations. Toutefois, il s'agissait de permettre la densification d'espaces creux situés dans des zones déjà urbanisées. L'atteinte portée à la loi Littoral et au principe d'urbanisation en continuité des constructions existantes était donc limitée.

La loi Littoral repose sur la recherche d'un équilibre entre les impératifs de protection de l'environnement et d'aménagement. Il me semble que, en l'espèce, l'équilibre proposé par l'amendement n'est pas satisfaisant.

Ensuite, si je comprends les enjeux économiques soulevés en matière de concurrence entre les modes de transport, il me semble difficile de mettre les ports, comme le port de Calais, et Eurotunnel sur le même plan en matière de préservation du littoral, dans la mesure où ils ne sont pas soumis au même statut juridique.

Les ports relèvent du domaine public. Autrement dit, les autorités publiques disposent d'un moyen de contrôle des décisions d'aménagement qui y sont prises. Ce n'est pas le cas d'Eurotunnel, qui est une entité privée. Si nous introduisions une dérogation à la loi Littoral pour le lien transmanche, nous exposerions potentiellement une zone littorale sensible à un risque d'étalement des constructions en dehors de tout contrôle de l'État. Cela ne me semble pas souhaitable.

Enfin, je tiens à souligner que le terminal d'Eurotunnel et les installations connexes sont situés à la limite des communes de Coquelles et de Fréthun, qui ne sont pas soumises à la loi Littoral. Il existe donc déjà des possibilités d'extension des installations d'Eurotunnel sans déroger à la loi Littoral.

L'avis est donc défavorable.

L'avis est également défavorable sur l'amendement n° 22 rectifié *bis*, pour les mêmes raisons : introduire une telle dérogation dans le code de l'urbanisme porterait une atteinte à la loi Littoral qui me semble disproportionnée.

La question soulevée par cet amendement est toutefois intéressante : d'après les éléments que j'ai pu rassembler, Eurotunnel risque de faire face à des besoins nouveaux en matière d'aménagement dans un futur proche, notamment en raison de l'entrée en vigueur de la réglementation européenne *Entry Exit System*, qui imposera de nouvelles obligations en matière de sûreté et de sécurité dès 2022.

Je souhaiterais que le Gouvernement nous fournisse des éléments sur la manière dont il entend permettre à Eurotunnel de s'adapter à des contraintes et à des besoins qui pourraient survenir dans le futur, y compris à court terme.

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

Mme Béragère Abba, secrétaire d'État. Madame la sénatrice Fournier, la codification de la disposition relative à la régularisation des aménagements liés au Brexit dans le tunnel sous la Manche et l'élargissement de son champ d'application ont vocation à répondre à un cas particulier, exceptionnel.

L'article 24 introduit une dérogation aux dispositions du code de l'urbanisme issues de la loi Littoral, dont bénéficient déjà les installations nécessaires au fonctionnement des services publics portuaires. Nous avons dû permettre à Eurotunnel de déposer un permis de construire de régularisation des infrastructures de contrôles frontaliers existantes. Il fallait régulariser des installations déjà construites, dans le contexte que l'on connaît, mais surtout pas étendre de manière pérenne cette dérogation, qui n'a qu'un caractère ponctuel.

L'avis est défavorable sur les deux amendements : quel que soit le mode de codification, l'argumentaire demeure valable.

Mme le président. La parole est à Mme Catherine Fournier, pour explication de vote.

Mme Catherine Fournier. Monsieur le rapporteur, vous évoquez une atteinte forte à la loi Littoral. Or pourquoi l'autoriser pour les ports, mais pas pour Eurotunnel ? Le plus gros concurrent des ports, de Boulogne comme de Calais, c'est Eurotunnel ! Je ne vois pas pourquoi on distinguerait entre le port sec, comme on l'appelle sur notre territoire, et le port maritime. Je ne comprends pas cet argument.

Vous justifiez votre avis négatif par la recherche d'un équilibre. Pour moi, l'équilibre repose sur le développement durable et, donc, sur trois piliers : le social, l'économique et l'environnement. Je ne vois pas en quoi cet amendement ne respecterait pas le droit de l'environnement.

Vous indiquez également que, contrairement aux ports et aux aéroports, Eurotunnel est une société privée. Je précise que c'est une concession de l'État, à l'origine pour cinquante ans et qui a été prolongée. Là encore, je ne comprends pas cet argument.

Madame la secrétaire d'État, vous dites qu'il s'agit d'« un cas exceptionnel ». Bien sûr ! Cela a été le plus gros chantier financier du siècle dernier. Soyons donc à la hauteur des ambitions de ce chantier, préservons l'activité économique qu'il a développée sur notre territoire et ne créons pas de discrimination entre le port maritime et le port sec !

Je maintiens donc ces deux amendements, et j'espère que le premier sera adopté.

Mme le président. La parole est à M. Jean-Pierre Corbisez, pour explication de vote.

M. Jean-Pierre Corbisez. Étant moi aussi sénateur du Pas-de-Calais, je ne comprends pas cette crainte d'une atteinte portée à la loi Littoral et cette limitation aux seuls aménagements rendus nécessaires par le Brexit. Je rappelle en outre que le lien transmanche n'est pas délocalisable !

Entre la pénétration des trains dans le tunnel pour passer sous la Manche et le bord de mer, il y a plus de deux kilomètres. Comment Eurotunnel risquerait-il de se rappro-

cher de la mer et mettrait-il à mal la loi Littoral ? De surcroît, dans ce secteur, entre le cap Gris-Nez et le cap Blanc-Nez, la plupart des terrains en bord de mer appartiennent au conseil départemental du Pas-de-Calais ou à Eden 62. Je ne vois pas comment une structure privée pourrait acheter des terres déjà protégées ou appartenant à une collectivité territoriale.

La société a déjà mis en place des structures pour renforcer la sûreté et la sécurité conséquemment au Brexit, anticipant le rôle qu'elle devra exercer à partir de 2022. Donner un avis positif au bénéfice d'une structure qui permet aujourd'hui d'aller en Angleterre par mauvais temps qu'est-ce que cela coûte ? Je vous rappelle que lorsque l'on vous dit « *the sea is moderate* », en général, vous devez garder un sac en papier devant le nez, alors qu'avec le lien transmanche on a tout de même les pieds au sec !

Je ne vois pas comment on pourrait attaquer le littoral alors que ce dernier est déjà protégé par le conseil départemental du Pas-de-Calais. Je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas valider les structures de sûreté qui ont déjà été anticipées. Je voterai donc les amendements de Mme Fournier.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 21 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 22 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'article 24.

(L'article 24 est adopté.)

Article 24 bis (nouveau)

- ① Sont ratifiées :
- ② 1° L'ordonnance n° 2020-1162 du 23 septembre 2020 relative aux conditions de travail des jeunes travailleurs de moins de dix-huit ans à bord des navires et à l'embarquement de personnes autres que gens de mer à des fins d'observation ou de mise en situation en milieu professionnel ;
- ③ 2° L'ordonnance n° 2020-933 du 29 juillet 2020 relative aux conditions d'exercice d'activités maritimes accessoires et à l'adaptation des conditions d'exercice de certaines activités maritimes aux voyages à proximité du littoral ;
- ④ 3° L'ordonnance n° 2020-599 du 20 mai 2020 portant mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche et d'amendements à la convention du travail maritime ;
- ⑤ 4° L'ordonnance n° 2021-77 du 27 janvier 2021 modifiant les dispositions du code des transports relatives aux services privés de recrutement et de placement des gens de mer ;
- ⑥ 5° L'ordonnance n° 2021-266 du 10 mars 2021 portant application de la convention conclue à Nairobi sur l'enlèvement des épaves ;
- ⑦ 6° L'ordonnance n° 2021-267 du 10 mars 2021 relative aux sanctions des infractions aux interdictions de rejets polluants des navires prévues par le Recueil sur la navigation polaire et aux sanctions de la méconnaissance des obligations de surveillance, de déclaration

et de vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime prévues par le règlement (UE) 2015/757 du 29 avril 2015. – (Adopté.)

Chapitre II bis

DISPOSITIONS RELATIVES À LA PRÉVENTION DES RISQUES (Division et intitulé nouveaux)

Article 25

- ① Le code de l'environnement est ainsi modifié :
- ② 1° Au II de l'article L. 521-1, la première occurrence du mot : « et » est remplacée par le signe : « , » et, après la référence : « (UE) n° 517/2014 », sont insérés les mots : « et (UE) n° 852/2017 » ;
- ③ 2° Au premier alinéa du 1° du II de l'article L. 521-6, la première occurrence du mot : « et » est remplacée par le signe : « , » et, après la référence : « (CE) n° 1272/2008 », sont insérés les mots : « et (UE) n° 852/2017 » ;
- ④ 3° Le II de l'article L. 521-12 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ⑤ « – règlement (UE) n° 852/2017 du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2017 relatif au mercure et abrogeant le règlement (CE) n° 1102/2008. » ;
- ⑥ 4° Au premier alinéa de l'article L. 521-17, après la référence : « (CE) n° 1272/2008 », est insérée la référence : « et (UE) n° 852/2017 » ;
- ⑦ 5° À la fin du 9° du I de l'article L. 521-21, la référence : « et (UE) n° 517/2014 » est remplacée par la référence : « , (UE) n° 517/2014 et (UE) n° 852/2017 » ;
- ⑧ 6° À l'article L. 521-24, après la référence : « (CE) n° 1272/2008 », est insérée la référence : « et (UE) n° 852/2017 » ;
- ⑨ 7° Le 14° de l'article L. 541-46 est ainsi rédigé :
- ⑩ « 14° Ne pas respecter les interdictions et prescriptions du règlement (UE) n° 852/2017 du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2017 relatif au mercure et abrogeant le règlement (CE) n° 1102/2008 ; ». – (Adopté.)

Article 26

- ① Le code de l'environnement est ainsi modifié :
- ② 1° Au second alinéa de l'article L. 521-17, après le mot : « manquement, », sont insérés les mots : « à l'exception d'un manquement aux obligations relatives au respect des quotas alloués prévu à l'article 15 du règlement (UE) n° 517/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 précité » ;
- ③ 2° Le 6° de l'article L. 521-18 est abrogé ;
- ④ 3° Après le même article L. 521-18, il est inséré un article L. 521-18-1 ainsi rédigé :
- ⑤ « Art. L. 521-18-1. – I. – Au plus tard six mois après la constatation d'un manquement aux obligations prévues à l'article 15 du règlement (UE) n° 517/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif aux gaz à effet de serre fluorés et abrogeant le règlement (CE) n° 842/2006, l'autorité administrative compétente, après avoir invité la personne concernée à

prendre connaissance du dossier et à présenter ses observations dans un délai n'excédant pas trois mois, peut ordonner au fabricant ou à l'importateur ayant dépassé le quota de mise sur le marché d'hydrofluorocarbures qui lui a été alloué conformément à l'article 16 du règlement (UE) n° 517/2014 du Parlement et du Conseil du 16 avril 2014 précité, le paiement d'une amende au plus égale au produit de la quantité équivalente en tonne équivalent dioxyde de carbone du dépassement de quota par un montant de 75 €. Cette amende est revalorisée corrélativement à la part carbone dans les tarifs des taxes intérieures de consommation des produits énergétiques inscrites au tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes.

- ⑥ « II. – Au plus tard six mois après la constatation d'un manquement aux obligations prévues à l'article 15 du règlement (UE) n° 517/2014 du Parlement et du Conseil du 16 avril 2014 précité, l'autorité administrative compétente, après avoir invité la personne concernée à prendre connaissance du dossier et à présenter ses observations dans un délai n'excédant pas trois mois, peut ordonner au fabricant ou à l'importateur d'un ou plusieurs équipements pré-chargés ayant dépassé l'autorisation de quota de mise sur le marché d'hydrofluorocarbures qui lui a été alloué conformément à l'article 18 du règlement (UE) n° 517/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 précité, le paiement d'une amende au plus égale au produit de la quantité équivalente en tonne équivalent dioxyde de carbone du dépassement de l'autorisation de quota par un montant de 75 €. Cette amende est revalorisée corrélativement à la part carbone dans les tarifs des taxes intérieures de consommation des produits énergétiques inscrites au tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes. » – (Adopté.)

Article 27

- ① Le code de l'environnement est ainsi modifié :
- ② 1° Au II de l'article L. 521-1, au 1° du II de l'article L. 521-6, au premier alinéa de l'article L. 521-17, au 9° du I de l'article L. 521-21 et à l'article L. 521-24, la référence : « (CE) n° 850/2004 » est remplacée par la référence : « (UE) n° 1021/2019 » ;
- ③ 2° À la fin du quatrième alinéa du II de l'article L. 521-12 et du 13° du I de l'article L. 541-46, la référence : « (CE) n° 850/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 29 avril 2004, concernant les polluants organiques persistants et modifiant la directive 79/117/CEE » est remplacée par la référence : « (UE) n° 1021/2019 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 concernant les polluants organiques persistants ». – (Adopté.)

Chapitre III

DISPOSITIONS RELATIVES AUX MINÉRAIS DE CONFLIT

Article 28

- ① I. – Tout importateur d'étain, de tantale, de tungstène, de leurs minerais, ou d'or, qui dépasse les seuils fixés à l'annexe I au règlement (UE) n° 2017/821 du Parle-

ment européen et du Conseil du 17 mai 2017 fixant des obligations liées au devoir de diligence à l'égard de la chaîne d'approvisionnement pour les importateurs de l'Union qui importent de l'étain, du tantale et du tungstène, leurs minerais et de l'or provenant de zones de conflit ou à haut risque est soumis aux obligations en matière de documentation, de systèmes de gestion, de gestion des risques, de vérifications par des tiers indépendants et de communication d'informations définies aux articles 3, 4, 5, 6 et 7 du règlement (UE) n° 2017/821 du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2017 précité.

- ② En cas de manquement aux obligations mentionnées au premier alinéa du présent I, l'importateur peut faire l'objet des mesures prévues au IV du présent article, prononcées par l'autorité compétente mentionnée à l'article 10 du règlement (UE) n° 2017/821 du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2017 précité.
- ③ II. – Pour s'assurer du respect des obligations prévues au I, les agents chargés de réaliser les contrôles mentionnés à l'article 11 du règlement (UE) n° 2017/821 du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2017 précité peuvent :
- ④ 1° Prendre connaissance de tout document relatif à ces obligations, sans que leur soit opposable le secret des affaires ;
- ⑤ 2° Effectuer des inspections sur place dans les conditions et selon les garanties prévues aux articles L. 175-5 à L. 175-15 du code minier.
- ⑥ Ils sont astreints au secret professionnel conformément aux articles 226-13 et 226-14 du code pénal.
- ⑦ Un décret détermine les catégories d'agents compétents pour procéder à ces contrôles.
- ⑧ III. – Lorsqu'un agent habilité, dans les conditions prévues au II, constate un manquement à tout ou partie des obligations mentionnées au I, il adresse à l'autorité compétente un rapport et en remet une copie à l'importateur. Ce dernier peut, dans des conditions déterminées par voie réglementaire, faire part de ses observations écrites et, le cas échéant, sur sa demande, de ses observations orales à l'autorité compétente et demander que lui soit communiquée copie de son dossier. L'importateur peut se faire assister par un conseil ou représenter par un mandataire de son choix.
- ⑨ IV. – En cas de manquement à tout ou partie des obligations mentionnées au I, l'autorité compétente notifie à l'importateur un avis prescrivant les mesures correctives qu'il doit prendre et le met en demeure de régulariser sa situation dans un délai qu'elle détermine.
- ⑩ Si, à l'expiration de ce délai, l'importateur n'a pas pris les mesures correctives prescrites, l'autorité compétente peut, par décision motivée :
- ⑪ 1° Faire procéder d'office, en lieu et place de l'importateur mis en demeure et à ses frais, à l'exécution de tout ou partie des mesures prescrites ;
- ⑫ 2° Ordonner le paiement d'une astreinte journalière au plus égale à 1 500 € applicable à partir de la notification de la décision la fixant et jusqu'à satisfaction de la mise en demeure. Le montant de l'astreinte est proportionné à la gravité des manquements constatés et à la situation financière de la personne physique ou morale

concernée. L'astreinte bénéficie d'un privilège de même rang que celui prévu à l'article 1920 du code général des impôts. Il est procédé à son recouvrement comme en matière de créances de l'État étrangères à l'impôt et au domaine. Le comptable peut engager la procédure de saisie administrative à tiers détenteur prévue à l'article L. 262 du livre des procédures fiscales. L'opposition à l'état exécutoire pris en application d'une décision fixant une astreinte journalière n'est pas suspensive.

- ⑬ V. – L'avant-dernière phrase du 2° du IV n'est pas applicable à Saint-Martin.
- ⑭ VI. – Le chapitre III du titre II du code des douanes est complété par un article 59 *quindecies* ainsi rédigé :
- ⑮ « Art. 59 *quindecies*. – Les agents chargés des contrôles mentionnés au II de l'article 28 de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances et les agents des douanes peuvent se communiquer, spontanément ou sur demande, pour les besoins de leurs missions de contrôle, tous renseignements et documents détenus ou recueillis à l'occasion de l'exercice de leurs missions respectives. » – (*Adopté.*)

Chapitre IV

DISPOSITIONS RELATIVES À LA PROTECTION ET À L'INFORMATION ENVIRONNEMENTALES

Article 29

- ① Le V de l'article L. 212-1 du code de l'environnement est ainsi modifié :
- ② 1° La deuxième phrase est supprimée ;
- ③ 2° À la troisième phrase, les mots : « ces délais » sont remplacés par les mots : « ce délai ». – (*Adopté.*)

Article 30

- ① Le III de l'article L. 2224-8 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② 1° Au septième alinéa, les mots : « d'un dispositif » sont remplacés par les mots : « de tout ou partie d'une installation » ;
- ③ 2° À l'avant-dernier alinéa, les mots : « dispositifs de traitement destinés à être intégrés dans des » sont supprimés. – (*Adopté.*)

Article 31

- ① L'article L. 411-2 du code de l'environnement est complété par un III ainsi rédigé :
- ② « III. – Un décret en Conseil d'État détermine les conditions et modalités dans lesquelles est instauré un système de contrôle des captures et mises à mort accidentelles des espèces animales énumérées au a de l'annexe IV à la directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages. » – (*Adopté.*)

Article 32

- ① L'article L. 124-2 du code de l'environnement est ainsi modifié :
- ② 1° À la fin du premier alinéa, les mots : « qui a pour objet » sont remplacés par le mot : « concernant » ;
- ③ 2° Le 2° est complété par les mots : « , ainsi que les décisions et activités destinées à protéger ces éléments ». – *(Adopté.)*

Articles additionnels après l'article 32

Mme le président. Je suis saisie de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 23 rectifié, présenté par MM. Requier, Corbisez, Bilhac et Cabanel, Mme N. Delattre, MM. Gold et Guérini, Mme Guillotin et M. Guiol, est ainsi libellé :

Après l'article 32

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code de l'environnement est ainsi modifié :

1° L'article L. 122-1 est ainsi modifié :

a) Le II est ainsi modifié :

– au premier alinéa, les mots : « en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, » sont supprimés ;

– au deuxième alinéa, les mots : « Pour la fixation de ces critères et seuils et » sont supprimés ;

– au troisième alinéa, les mots : « chargée de l'examen au cas par cas » sont remplacés par le mot : « environnementale » ;

b) Le IV est ainsi modifié :

– le premier alinéa est ainsi rédigé :

« L'autorité environnementale est saisie par le maître d'ouvrage d'un dossier présentant le projet afin de déterminer si celui-ci doit être soumis à évaluation environnementale. » ;

– au deuxième alinéa, les mots : « l'autorité mentionnée à l'article L. 171-8 » sont remplacés par le mot : « environnementale » ;

c) Le V *bis* est ainsi modifié :

– à la première phrase, les mots : « l'examen au cas par cas » sont remplacés par les mots : « l'autorisation du projet » ;

– à la deuxième phrase, les mots : « en charge de l'examen au cas par cas ou comme autorité » sont supprimés ;

2° Le 1° du II de l'article L. 122-3 est abrogé.

La parole est à M. Jean-Pierre Corbisez.

M. Jean-Pierre Corbisez. Deux lettres de mise en demeure ont été adressées à la France par la Commission européenne portant sur les lacunes de la législation française transposant la directive Projets de 2011 sur deux points : l'obligation de prendre en considération l'ensemble des critères établis en annexe III de la directive pour déterminer si un projet doit

être soumis à évaluation environnementale ; l'obligation de veiller à ce que les autorités compétentes accomplissent leur mission de manière objective.

La nomenclature des projets soumis à évaluation a été annulée par le Conseil d'État le 15 avril dernier, au motif qu'elle se fonde essentiellement sur la dimension du projet. Quant à la prévention des conflits d'intérêts, le décret du 3 juillet 2020, qui organise un système de dépôt, ne semble pas non plus suffire à la Commission.

Selon nous, la France a deux issues possibles pour débloquer rapidement la situation.

La première serait de préserver la fixation de critères et de seuils, comme cela est le cas aujourd'hui, mais en y ajoutant une « clause-filet ». Cela permettrait de rattraper les projets qui n'entrent pas dans la nomenclature et qui pourraient néanmoins avoir une incidence notable sur l'environnement, comme le proposent nos collègues du groupe écologiste par un amendement que nous avons cosigné par le passé.

La seconde issue, que nous vous soumettons par cet amendement, est de supprimer les critères et les seuils définis par voie réglementaire et de laisser l'autorité environnementale indépendante décider au cas par cas de soumettre, ou non, le projet à évaluation environnementale, en se fondant sur les termes de la directive.

Tant que l'autorisation du projet et l'examen au cas par cas relèveront de la même autorité, les contentieux devant les tribunaux administratifs perdureront. Le Conseil d'État a rappelé, dans un arrêt du 28 avril 2021, que l'autorité environnementale doit disposer d'une autonomie réelle et, à ce titre, être pourvue de moyens administratifs et humains qui lui sont propres.

Confier à un préfet de région le soin, à la fois, de décider de l'opportunité de mener l'évaluation et d'autoriser le projet constitue une violation du principe de séparation fonctionnelle et un vice de procédure substantiel.

L'adoption de cet amendement aurait également pour avantage de simplifier la procédure en amont de l'évaluation environnementale pour le maître d'ouvrage.

Il nous semble qu'une remise à plat de la législation est indispensable et préférable aux divers accommodages intervenus en réaction à la jurisprudence du Conseil d'État.

Mme le président. L'amendement n° 24 rectifié, présenté par MM. Requier, Corbisez, Bilhac et Cabanel, Mme N. Delattre, MM. Gold et Guérini, Mme Guillotin et M. Guiol, est ainsi libellé :

Après l'article 32

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 122-1 du code de l'environnement est ainsi modifié :

1° Au troisième alinéa du II, les mots : « chargée de l'examen au cas par cas » sont remplacés par le mot : « environnementale » ;

2° Au deuxième alinéa du IV, les mots : « l'autorité mentionnée à l'article L. 171-8 » sont remplacés par le mot : « environnementale » ;

3° Le V *bis* est ainsi modifié :

a) À la première phrase, les mots : « l'examen au cas par cas » sont remplacés par les mots « l'autorisation du projet » ;

b) À la deuxième phrase, les mots : « en charge de l'examen au cas par cas ou comme autorité » sont supprimés.

La parole est à M. Jean-Pierre Corbisez.

M. Jean-Pierre Corbisez. Il s'agit d'un amendement de repli.

Mme le président. L'amendement n° 5 rectifié, présenté par MM. Dantec, Fernique et Benarroche, Mme Benbassa, MM. Dossus, Gontard et Labbé, Mme de Marco, M. Parigi, Mme Poncet Monge, M. Salmon et Mme Taillé-Pollian, est ainsi libellé :

Après l'article 32

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le II de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, il est inséré un paragraphe ainsi rédigé :

« – Lorsqu'un projet, en deçà des seuils fixés, est toutefois susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine, l'autorité compétente transmet les informations relatives au projet dont elle dispose à l'autorité environnementale qui examine sans délai la nécessité d'une évaluation des incidences sur l'environnement.

« La saisine de l'autorité environnementale est également ouverte au maître d'ouvrage qui peut transmettre à l'autorité environnementale une demande d'examen au cas par cas.

« Lorsque le maître d'ouvrage n'est pas à l'origine de la demande, l'autorité compétente l'informe sans délai.

« L'absence de réponse de l'autorité environnementale au terme du délai fixé par voie réglementaire vaut dispense de réaliser une étude d'impact.

« Les modalités d'application du présent paragraphe sont fixées par voie réglementaire. »

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Il s'agit d'un vieux dossier, et j'ai déjà eu l'occasion de présenter plusieurs amendements sur le sujet, y compris à l'époque où j'avais trouvé asile politique au sein du groupe du RDSE.

Nous vous avons alertés sur le fait que l'Europe n'accepterait pas notre législation. Pour saisir l'autorité environnementale, des critères quantitatifs avaient été imposés. Or des projets qui n'atteignent pas ces critères peuvent pourtant avoir un impact environnemental fort. Nous vous avons prévenus que cela ne passerait pas : ça n'a pas raté, ce n'est pas passé, et, le 15 avril 2021, le Conseil d'État a annulé le décret du 4 juin 2018.

Cet amendement vise à régler cette difficulté. Vous me répondrez sans doute qu'il s'agit d'une mesure de nature réglementaire, ainsi que le rapporteur l'a indiqué en commission. Pourtant, s'agissant de conformité à une directive européenne, l'introduction de ce qu'on appelle une clause de rattrapage, un dispositif filet, peut être de niveau législatif.

Pour gagner du temps, plutôt que d'attendre que le Gouvernement publie un nouveau décret, il suffit d'adopter cet amendement.

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

M. Cyril Pellevat, rapporteur. L'amendement n° 23 rectifié a deux objets distincts. Je vais d'abord répondre à votre proposition de supprimer totalement l'utilisation de critères et de seuils pour déterminer quels projets sont soumis à étude d'impact environnementale, afin de généraliser la méthode du cas par cas. À cet égard, je souhaite exprimer trois réserves.

Premièrement, cette proposition va au-delà, à la fois, de la mise en demeure adressée à la France et de l'injonction prononcée par le Conseil d'État.

La Commission européenne n'appelle pas la France à généraliser la méthode du cas par cas. Elle se borne à l'inviter à mieux prendre en compte les critères établis à l'annexe III de la directive 2011/92/UE pour « déterminer si un projet relatif à une installation doit faire l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement », parmi lesquels les caractéristiques du projet et sa localisation. Or ces critères sont déjà pris en compte au niveau législatif, à l'article L. 122-1, qui prévoit que les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement par « leur nature, leur dimension ou leur localisation » font l'objet d'une évaluation.

Le problème se situe, à mon sens, plutôt au niveau réglementaire, l'article R. 122-2 du code de l'environnement exemptant de toute évaluation environnementale certains projets sur la base de critères purement quantitatifs, sans prendre en compte leurs caractéristiques et leur localisation, comme le prévoit la partie législative du code. Le Conseil d'État ne dit d'ailleurs pas autre chose dans sa décision du 15 avril dernier : il invite le Gouvernement à se mettre en conformité avec la directive, en prenant des « mesures réglementaires » permettant la soumission à évaluation environnementale de projets pour des critères autres que quantitatifs, notamment leur localisation.

Deuxièmement, il me semble que votre proposition pourrait engendrer un alourdissement de procédure significatif au niveau local, puisque tout projet pourrait être soumis à étude d'impact au cas par cas. Il me semble, mais j'aimerais entendre l'avis du Gouvernement sur ce point, que cette généralisation de la méthode du cas par cas est susceptible d'induire une charge de travail sensiblement accrue pour les préfetures de région en termes d'instruction des dossiers, puisque l'autorité compétente devra potentiellement évaluer l'opportunité d'une étude d'impact pour chaque projet.

Troisièmement, je ne suis pas certain que la généralisation de la méthode du cas par cas aille dans le sens d'un renforcement de l'évaluation environnementale, puisque vous supprimez le principe d'une soumission systématique à étude d'impact pour de nombreux projets, notamment les projets de grande taille.

J'en viens au deuxième point de l'amendement, qui vise à garantir une meilleure séparation fonctionnelle entre l'autorité chargée d'autoriser le projet – le préfet de région – et l'autorité chargée d'effectuer l'évaluation environnementale, qui est incarnée par les missions régionales d'autorité environnementale au niveau local depuis la loi de 2019 relative à l'énergie et au climat.

Ce point est effectivement soulevé par la mise en demeure prononcée par la Commission européenne, qui mentionne des risques de conflit d'intérêts. Je souhaite toutefois entendre l'avis du Gouvernement sur la rédaction proposée et sur la

manière dont il entend donner suite à la mise en demeure adressée à la France sur ce sujet. En attendant, l'avis de la commission est défavorable.

L'amendement n° 24 rectifié reprend la seconde partie de l'amendement précédent, concernant la séparation fonctionnelle entre l'autorité chargée de l'autorisation du projet et l'autorité chargée d'effectuer l'évaluation environnementale au cas par cas. Comme indiqué à l'instant, je souhaite entendre l'avis du Gouvernement sur la rédaction proposée et sur les conséquences qu'il prévoit de tirer de la mise en demeure prononcée à l'encontre de la France. Je me prononcerai en fonction de cet avis.

Enfin, l'amendement n° 5 rectifié de M. Dantec soulève un sujet intéressant, qui a d'ailleurs été évoqué à plusieurs reprises au Sénat ces dernières années. Toutefois, je me dois d'exprimer plusieurs réserves.

D'une part, les conséquences juridiques à tirer de la décision du 15 avril 2021 du Conseil d'État mériteraient un examen plus approfondi. Le Conseil d'État n'appelle pas le législateur à intervenir, mais invite le Gouvernement à prendre des « mesures réglementaires » afin de se mettre en conformité avec la directive européenne 2011/92/CE. Il semble donc qu'une mesure réglementaire pourrait être suffisante. J'ai bien entendu toutefois l'appel de M. Dantec.

D'autre part, le Conseil d'État n'appelle pas à l'introduction d'une clause de rattrapage, mais simplement à ne pas instaurer de seuils qui auraient pour effet d'exempter totalement d'évaluation environnementale des projets qui, du fait de leurs caractéristiques ou de leur localisation, pourraient avoir des incidences négatives sur l'environnement.

Enfin, je m'inquiète des conséquences de l'introduction d'une telle clause en droit français à deux titres.

Premièrement, il me semble qu'elle pourrait porter atteinte à la sécurité juridique des projets déjà autorisés, puisque tout projet pourrait faire l'objet d'une procédure de rattrapage.

Deuxièmement, la mesure proposée pourrait être très lourde pour certains petits projets, notamment dans le domaine agricole.

L'avis est donc défavorable. Néanmoins, j'aimerais que le Gouvernement réponde sur les conséquences qu'il va tirer de la décision du Conseil d'État d'avril dernier.

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

Mme Bérange Abba, secrétaire d'État. S'agissant des amendements n°s 23 rectifié et 24 rectifié, présentés par le sénateur Corbisez, je précise que le choix effectué par le Parlement dans le cadre de la loi de novembre 2019 relative à l'énergie et au climat de confier l'examen au cas par cas à une autorité distincte de l'autorité environnementale a été conforté par des arrêts récents du Conseil d'État. Celui-ci a jugé que, en application du droit européen, ces fonctions d'autorité décisionnaire et d'autorité chargée de l'examen au cas par cas devant permettre de soumettre un projet à évaluation environnementale ou de l'en dispenser étaient compatibles. Par ailleurs, un mécanisme de déport des fonctions d'examen au cas par cas a été prévu par le Gouvernement en cas de conflit d'intérêts.

Pour répondre à l'amendement n° 5 rectifié de M. Dantec, j'indique que nous avons tout loisir d'utiliser les neuf mois à venir pour peaufiner cette rédaction. Le Conseil d'État nous a donné ce délai, qui doit nous permettre de définir finement, en concertation avec les parties prenantes, un

mécanisme à la fois solide et prévisible pour les porteurs de projets et susceptible d'éviter une lourdeur administrative excessive. Profitons donc de ce délai !

J'ajoute, de manière accessoire, que la création d'une « clause-filet » en deçà des seuils ne relève pas de la compétence du législateur, mais est d'ordre réglementaire. C'est d'ailleurs à cette fin que le Conseil d'État a enjoint au pouvoir réglementaire de la mettre en place.

L'avis est donc défavorable sur ces trois amendements.

Mme le président. La parole est à M. Jean-Pierre Corbisez, pour explication de vote.

M. Jean-Pierre Corbisez. Madame la secrétaire d'État, il serait bon que, dans les neuf mois qui viennent, vous veniez devant notre commission pour débattre avec nous de cette nouvelle adaptation.

En attendant, je retire mes deux amendements.

Mme le président. Les amendements n°s 23 rectifié et 24 rectifié sont retirés.

La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote sur l'amendement n° 5 rectifié.

M. Ronan Dantec. Dans la mesure où le Conseil d'État a cassé le décret, ne sommes-nous pas dans une situation d'insécurité juridique ? N'importe quel projet dont on considère que l'impact environnemental est fort, même s'il est en deçà des seuils, pourrait donner lieu à contestation.

Les neuf mois qui sont devant nous ne serviront pas seulement à discuter : c'est une période de très forte insécurité juridique. C'est la raison pour laquelle je maintiens mon amendement : bouchons le trou tout de suite, quitte à ce que, ensuite, vous modifiez la mesure sur le plan réglementaire !

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 5 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Chapitre V

DISPOSITIONS EN MATIÈRE ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE

Article 33

- ① I. – Le code de commerce est ainsi modifié :
- ② A. – L'article L. 228-2 est ainsi modifié :
- ③ 1° Le I est ainsi modifié :
- ④ a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :
- ⑤ « I. – En vue de l'identification des propriétaires des titres au porteur, les statuts peuvent prévoir que la société émettrice ou un tiers désigné par celle-ci est en droit de demander, à tout moment et contre rémunération à sa charge que les informations concernant les propriétaires de ses actions et des titres conférant immédiatement ou à terme le droit de vote dans ses propres assemblées d'actionnaires soient transmises à la société. » ;
- ⑥ b) Le second alinéa est remplacé par sept alinéas ainsi rédigés :
- ⑦ « La demande d'informations mentionnée au premier alinéa du présent I peut être faite par un tiers désigné par la société émettrice à l'effet de recueillir les informations et de les lui transmettre.

- 8 « Cette demande peut être adressée aux intermédiaires suivants :
- 9 « 1° Un dépositaire central ;
- 10 « 2° Les intermédiaires mentionnés aux 2° à 7° de l'article L. 542-1 du code monétaire et financier ;
- 11 « 3° Les intermédiaires inscrits dans les conditions prévues à l'article L. 228-1 du présent code ;
- 12 « 4° Toute autre personne établie hors de France qui fournit des services d'administration ou de conservation d'actions ou de tenue de compte-titres au nom de propriétaires de titres ou d'autres intermédiaires. »
- 13 « Dans les sociétés dont des actions sont admises aux négociations sur un marché réglementé établi ou opérant dans un État membre de l'Union européenne, les facultés prévues aux deux premiers alinéas du présent I sont de droit, toute clause statutaire contraire étant réputée non écrite. » ;
- 14 2° Le II est ainsi rédigé :
- 15 « II. – Tout intermédiaire mentionné aux 1° à 4° du I du présent article qui reçoit la demande d'informations prévue au premier alinéa du même I transmet les informations demandées, en ce qui concerne les propriétaires de titres et les intermédiaires inscrits dans ses livres, à la personne désignée à cet effet dans la demande. En outre, il transmet la demande d'informations aux intermédiaires inscrits dans ses livres, sauf opposition expresse de la société émettrice ou du tiers désigné par celle-ci lors de la demande.
- 16 « Tout intermédiaire mentionné aux 1° à 4° dudit I transmet à la société émettrice ou au tiers désigné par celle-ci, sur sa demande, les coordonnées des intermédiaires inscrits dans ses livres qui détiennent des actions ou des titres conférant immédiatement ou à terme le droit de vote dans les assemblées d'actionnaires de la société émettrice. » ;
- 17 3° Au second alinéa du III, les mots : « le dépositaire central mentionné au I, » sont supprimés et les mots : « son mandataire ou le teneur de compte » sont remplacés par les mots : « le tiers désigné par celle-ci » ;
- 18 4° À la première phrase du VI, les mots : « par la société » et les mots : « par celle-ci » sont supprimés.
- 19 B. – Le I de l'article L. 228-3-1 est ainsi modifié :
- 20 1° Au début, les mots : « Aussi longtemps que » sont remplacés par le mot : « Lorsque » ;
- 21 2° Après le mot : « émettrice », sont insérés les mots : « ou le tiers désigné par celle-ci » ;
- 22 3° Le mot : « elle » est remplacé par le mot : « il » ;
- 23 4° Les mots : « directement, soit par l'intermédiaire du dépositaire central ou du teneur de compte dans les conditions prévues au II de » sont remplacés par les mots : « dans les conditions prévues à ».
- 24 C. – Après l'article L. 228-3-6, il est inséré un article L. 228-3-7 ainsi rédigé :
- 25 « Art. L. 228-3-7. – Les articles L. 228-2 à L. 228-3-1 et L. 228-3-4 à L. 228-3-6 sont applicables aux intermédiaires mentionnés aux 1° à 3° du I de l'article L. 228-2 qui reçoivent une demande d'informations concernant les propriétaires des actions d'une société qui a son siège social dans un État membre de l'Union européenne autre
- que la France et dont les actions sont admises à la négociation sur un marché réglementé établi ou opérant dans un État membre de l'Union européenne, sous réserve que cette demande soit faite conformément aux dispositions de l'article 3 *bis* de la directive 2007/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 concernant l'exercice de certains droits des actionnaires de sociétés cotées. »
- 26 D. – La section 2 du chapitre VIII du titre II du livre II est complétée par des articles L. 228-29-7-1 à L. 228-29-7-4 ainsi rédigés :
- 27 « Art. L. 228-29-7-1. – Les sociétés dont les actions sont admises aux négociations sur un marché réglementé établi ou opérant dans un État membre de l'Union européenne transmettent aux intermédiaires mentionnés aux 1° à 4° du I de l'article L. 228-2 les informations nécessaires pour permettre aux actionnaires ou à leur mandataire d'exercer les droits découlant des actions, à moins que ces informations n'aient été envoyées directement aux actionnaires ou à un tiers désigné par l'actionnaire. Le contenu de ces informations et les délais et modalités de leur transmission sont fixés par décret en Conseil d'État.
- 28 « Art. L. 228-29-7-2. – I. – Le présent article est applicable aux intermédiaires mentionnés aux 1° à 4° du I de l'article L. 228-2 lorsqu'ils fournissent des services à des actionnaires ou à d'autres intermédiaires en ce qui concerne les actions de sociétés qui ont leur siège social dans un État membre de l'Union européenne et dont les actions sont admises à la négociation sur un marché réglementé établi ou opérant dans un État membre de l'Union européenne.
- 29 « II. – Ces intermédiaires transmettent aux actionnaires ou à leur mandataire les informations qui leur ont été transmises par la société émettrice en vue de permettre aux actionnaires ou à leur mandataire d'exercer les droits découlant des actions. Ils leur transmettent également les confirmations de réception et de prise en compte des votes prévues, pour les sociétés mentionnées au I du présent article qui ont leur siège social en France, à l'article L. 22-10-43-1.
- 30 « III. – Les mêmes intermédiaires transmettent à la société, conformément aux instructions qu'ils reçoivent des actionnaires ou de leur mandataire, les informations que ces derniers donnent en ce qui concerne l'exercice des droits découlant des actions. Ils lui transmettent également la demande de confirmation de prise en compte des votes prévue, pour les sociétés mentionnées au I du présent article qui ont leur siège social en France, à l'article L. 22-10-43-1.
- 31 « IV. – Un décret en Conseil d'État précise le contenu des informations mentionnées aux II et III du présent article ainsi que les délais et modalités de transmission des éléments mentionnés aux mêmes II et III.
- 32 « Art. L. 228-29-7-3. – Les intermédiaires mentionnés à l'article L. 228-29-7-2 facilitent l'exercice par les actionnaires de leurs droits, notamment celui de participer aux assemblées générales et d'y voter, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'État.
- 33 « Art. L. 228-29-7-4. – Les frais éventuels appliqués par un intermédiaire au titre des services mentionnés aux articles L. 228-29-7-1 à L. 228-29-7-3 sont non discriminatoires et proportionnés aux coûts engagés pour

fournir ces services. Toute différence de frais résultant du caractère transfrontalier du service n'est autorisée que si elle fait l'objet d'une explication et correspond à la différence des coûts engagés pour fournir ce service. Les frais sont rendus publics, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, de manière séparée pour chaque service mentionné au présent article. »

34 E. – Après l'article L. 22-10-43, il est inséré un article L. 22-10-43-1 ainsi rédigé :

35 « Art. 22-10-43-1. – Les dispositions du présent article sont applicables aux sociétés dont les actions sont admises aux négociations sur un marché réglementé établi ou opérant dans un État membre de l'Union européenne.

36 « Une confirmation électronique de réception du vote est transmise à tout actionnaire qui a voté par des moyens électroniques de télécommunication ou à son mandataire.

37 « Tout actionnaire ou son mandataire peut demander confirmation que son vote a bien été enregistré et pris en compte, à moins que cette information ne soit déjà à sa disposition.

38 « Un décret en Conseil d'État précise le contenu des confirmations mentionnées aux deuxième et troisième alinéas ainsi que les délais et modalités de leur transmission. Ce décret fixe également le délai dans lequel la demande prévue au troisième alinéa peut être faite. »

39 II. – L'article L. 211-5 du code monétaire et financier est ainsi modifié :

40 1° (*Supprimé*)

41 2° La dernière phrase du second alinéa est supprimée.

42 III. – A. – Le 2° du I de l'article L. 950-1 du code de commerce est ainsi modifié :

43 1° Au huitième alinéa, après la référence : « L. 228-1 », sont insérées les références : « L. 228-3, L. 228-3-2 » ;

44 2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

45 « Les articles L. 228-2, L. 228-3-1, L. 228-3-7, L. 228-29-7-1 à L. 228-29-7-4 et L. 22-10-43-1 sont applicables dans leur rédaction résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances. »

46 B. – Aux articles L. 742-1, L. 752-1 et L. 762-1 du code monétaire et financier, le quatrième alinéa du I est ainsi rédigé :

47 « L'article L. 211-5 est applicable dans sa rédaction résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances. » – (*Adopté.*)

Article 34

1 I. – Le code monétaire et financier est ainsi modifié :

2 1° Le livre III est ainsi modifié :

3 a) L'intitulé du titre II est ainsi rédigé : « Les services d'investissement et les services connexes aux services d'investissement » ;

4 b) Le chapitre III du même titre II est abrogé ;

5 2° Le chapitre IX du titre IV du livre V est ainsi modifié :

6 a) Les sections 2 à 6 sont abrogées et la division et l'intitulé de la section 1 sont supprimés ;

7 b) À l'article L. 549-1, les mots : « des personnes qui fournissent des services de communication de données au sens de l'article L. 323-1 à titre de profession habituelle » sont remplacés par les mots : « définis au point 36 bis du paragraphe 1 de l'article 2 du règlement (UE) n° 600/2014 du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 » ;

8 c) Il est ajouté un article L. 549-2 ainsi rétabli :

9 « Art. L. 549-2. – Pour l'application de l'article 27 du règlement (UE) n° 600/2014 du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 concernant les marchés d'instruments financiers et modifiant le règlement (UE) n° 648/2012, l'Autorité des marchés financiers est l'autorité nationale compétente chargée de l'agrément préalable et de la surveillance des prestataires de services de communication de données mentionnés au paragraphe 3 de l'article 2 du même règlement. » ;

10 3° Le titre II du livre VI est ainsi modifié :

11 a) Au j du 4° du II de l'article L. 621-5-3, les mots : « mentionnés à l'article L. 549-1 du présent code » sont remplacés par les mots : « agréés par l'Autorité des marchés financiers » ;

12 a bis) (*nouveau*) À la fin du 18° du II de l'article L. 621-9, les mots : « mentionnés à l'article L. 549-1 » sont remplacés par les mots : « agréés par l'Autorité des marchés financiers » ;

13 b) Au deuxième alinéa de l'article L. 621-23, après le mot : « données », sont insérés les mots : « agréés par l'Autorité des marchés financiers » ;

14 4° Le livre VII est ainsi modifié :

15 a) La dernière ligne du tableau constituant le second alinéa du I des articles L. 743-8, L. 753-8 et L. 763-8 est supprimée ;

16 b) L'article L. 745-11-8 est ainsi rédigé :

17 « Art. L. 745-11-8. – I. – Sont applicables en Nouvelle-Calédonie, sous réserve des adaptations prévues au II, les articles mentionnés dans la colonne de gauche du tableau ci-après, dans leur rédaction indiquée dans la colonne de droite du même tableau :

18

«	Articles applicables	Dans leur rédaction résultant de
	L. 549-1 et L. 549-2	la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances

19 « II. – Pour l'application des articles mentionnés ci-dessus :

20 « Les références au règlement (UE) n° 600/2014 du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 sont remplacées par les références au règlement mentionné au 2° du I de l'article L. 713-14. » ;

21 c) L'article L. 755-11-8 est ainsi rédigé :

«	Articles applicables	Dans leur rédaction résultant de
	L. 549-1 et L. 549-2	la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances

24 « II. – Pour l'application des articles mentionnés ci-dessus :

25 « Les références au règlement (UE) n° 600/2014 du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 sont remplacées par les références au règlement mentionné au 2° du I de l'article L. 713-14. » ;

26 d) L'article L. 765-11-8 est ainsi rédigé :

«	Articles applicables	Dans leur rédaction résultant de
	L. 549-1 et L. 549-2	la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances

29 « II. – Pour l'application des articles mentionnés ci-dessus :

30 « Les références au règlement (UE) n° 600/2014 du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 sont remplacées par les références au règlement mentionné au 2° du I de l'article L. 713-14. »

31 II. – Le présent article entre en vigueur le 1^{er} janvier 2022. – (Adopté.)

Article 35

1 Le code des assurances est ainsi modifié :

2 1° L'article L. 321-1 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

3 « Avant l'octroi d'un agrément à une entreprise d'assurance dont le programme d'activité prévoit qu'une partie des opérations sera fondée sur la libre prestation de services ou la liberté d'établissement dans un autre État membre et lorsque ce programme d'activité montre que les activités en question sont susceptibles d'avoir un effet significatif sur le marché de l'État membre d'accueil, l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution en informe l'Autorité européenne des assurances et des pensions professionnelles et l'autorité de contrôle de l'État membre d'accueil concerné.

4 « L'information mentionnée à l'avant-dernier alinéa est suffisamment détaillée pour permettre une évaluation correcte de la situation par l'Autorité européenne des assurances et des pensions professionnelles et l'autorité de contrôle de l'État membre d'accueil. » ;

5 2° (Supprimé)

6 3° L'article L. 321-1-1 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

22 « Art. L. 755-11-8. – I. – Sont applicables en Polynésie française, sous réserve des adaptations prévues au II, les articles mentionnés dans la colonne de gauche du tableau ci-après, dans leur rédaction indiquée dans la colonne de droite du même tableau :

23

27 « Art. L. 765-11-8. – I. – Sont applicables dans les îles Wallis et Futuna, sous réserve des adaptations prévues au II, les articles mentionnés dans la colonne de gauche du tableau ci-après, dans leur rédaction indiquée dans la colonne de droite du même tableau :

28

7 « Avant l'octroi d'un agrément à une entreprise de réassurance dont le programme d'activité prévoit qu'une partie des opérations sera fondée sur la libre prestation de services ou la liberté d'établissement dans un autre État membre et lorsque ce programme d'activité montre que les activités en question sont susceptibles d'avoir un effet significatif sur le marché de l'État membre d'accueil, l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution en informe l'Autorité européenne des assurances et des pensions professionnelles et l'autorité de contrôle de l'État membre d'accueil concerné.

8 « L'information mentionnée à l'avant-dernier alinéa est suffisamment détaillée pour permettre une évaluation correcte de la situation par l'Autorité européenne des assurances et des pensions professionnelles et l'autorité de contrôle de l'État membre d'accueil. » ;

9 4° Après l'article L. 321-11-1, il est inséré un article L. 321-11-2 ainsi rédigé :

10 « Art. L. 321-11-2. – L'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution informe l'Autorité européenne des assurances et des pensions professionnelles et l'autorité de contrôle de l'État membre d'accueil lorsqu'elle détecte une détérioration des conditions financières d'exercice ou d'autres risques émergents découlant d'activités qui sont menées par une entreprise d'assurance ou de réassurance agréée en France et exerçant sous le régime de la libre prestation de service ou du libre établissement et qui sont susceptibles d'avoir un effet transfrontalier.

11 « L'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution peut informer l'autorité de contrôle de l'État membre d'origine concerné lorsqu'elle a des préoccupations sérieuses et justifiées concernant la protection des consommateurs relatives à l'exercice en France d'activités

d'assurance ou de réassurance sous le régime de la libre prestation de service ou du libre établissement par une entreprise agréée dans cet État membre.

- 12 « L'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution peut informer l'Autorité européenne des assurances et des pensions professionnelles de ces préoccupations et demander son assistance pour remédier à la situation.
- 13 « Les informations mentionnées au présent article sont suffisamment détaillées pour permettre une évaluation correcte de la situation par l'Autorité européenne des assurances et des pensions professionnelles, l'autorité de contrôle de l'État membre d'accueil ou l'autorité de contrôle de l'État membre d'origine. » ;
- 14 5° Après l'article L. 321-11-1, il est inséré un article L. 321-11-3 ainsi rédigé :
- 15 « *Art. L. 321-11-3.* – Dans les situations prévues aux deux derniers alinéas de l'article L. 321-1, à l'article L. 321-1-1 ou à l'article L. 321-11-2, l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution peut mettre en place une plateforme de collaboration avec les autorités de contrôle concernées pour renforcer l'échange d'informations et améliorer la collaboration entre ces autorités de contrôle.
- 16 « Dans les mêmes situations, l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution peut demander à l'Autorité européenne des assurances et des pensions professionnelles de mettre en place une plateforme de collaboration lorsqu'une entreprise d'assurance ou de réassurance mène ou compte mener en France des activités qui sont basées sur la libre prestation de services ou la liberté d'établissement.
- 17 « La mise en place d'une plateforme de collaboration mentionnée aux premier et deuxième alinéas du présent article tient compte de la surveillance exercée par les autorités compétentes de l'État membre où les entreprises d'assurance ou de réassurance ont leur siège social qui sont seules chargées notamment de l'examen de leur situation financière, de leurs conditions d'exploitation, de leur solvabilité, de leur liquidité et de leur capacité à tenir à tout moment leurs engagements à l'égard de leurs assurés, adhérents, bénéficiaires et entreprises réassurées.
- 18 « L'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution communique les informations nécessaires au bon fonctionnement d'une plateforme de collaboration lorsque l'Autorité européenne des assurances et des pensions professionnelles en fait la demande, sans préjudice des dispositions de l'article 35 du règlement (UE) n° 1094/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 instituant une autorité européenne de surveillance (Autorité européenne des assurances et des pensions professionnelles), modifiant la décision n° 716/2009/CE et abrogeant la décision 2009/79/CE de la Commission. » ;
- 19 5° *bis (nouveau)* L'article L. 352-1 est complété par un IV ainsi rédigé :
- 20 « IV. – L'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution informe l'Autorité européenne des assurances et des pensions professionnelles de toute demande d'approbation ou de modification majeure d'un modèle interne, conformément au paragraphe 1 de l'article 35 du règlement (UE) n° 1094/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010.

L'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution peut requérir l'assistance technique de l'Autorité européenne des assurances et des pensions professionnelles pour l'examen de cette demande. » ;

- 21 6° Après le cinquième alinéa de l'article L. 390-1, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- 22 « Les articles L. 321-1, L. 321-1-1, L. 321-11-2 et L. 321-11-3 sont applicables dans leur rédaction résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances. » – (*Adopté.*)

Article 36

- 1 I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, les mesures relevant du domaine de la loi :
- 2 1° Nécessaires à la transposition de la directive (UE) 2021/338 du 16 février 2021 modifiant la directive 2014/65/UE en ce qui concerne les obligations d'information, la gouvernance des produits et les limites de position, et les directives 2013/36/UE et (UE) 2019/878 en ce qui concerne leur application aux entreprises d'investissement, afin de soutenir la reprise à la suite de la crise liée à la COVID-19, en modifiant le code monétaire et financier et, le cas échéant, d'autres codes et lois, notamment en ce qui concerne :
- 3 a) Les obligations d'information des clients professionnels et des contreparties éligibles ;
- 4 b) Les conditions dans lesquelles les prestataires de services d'investissement sont autorisés à payer conjointement la fourniture de la recherche et la fourniture de services d'exécution ;
- 5 c) L'exemption du régime de la gouvernance des produits de certains instruments financiers ;
- 6 d) L'adaptation des modalités de mise en œuvre du régime des limites de position et de déclaration des positions sur des instruments dérivés sur matières premières ;
- 7 2° Afin de rendre applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna, avec les adaptations nécessaires, les articles du code monétaire et financier et, le cas échéant, d'autres codes et lois, dans leur rédaction résultant des dispositions prévues au 1° du présent I, pour ceux qui relèvent de la compétence de l'État dans ces collectivités, et procéder, le cas échéant, aux adaptations nécessaires de ces articles en ce qui concerne les collectivités de Saint-Barthélemy, Saint-Martin et de Saint-Pierre-et-Miquelon.
- 8 II. – Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance mentionnée au I. – (*Adopté.*)

Article 37

- 1 Le code monétaire et financier est ainsi modifié :
- 2 1° L'article L. 330-1 est ainsi modifié :

- ③ a) Au 1° du I, après le mot : « membre », sont insérés les mots : « de l'Union européenne ou l'État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » ;
- ④ b) Le quatorzième alinéa du II est complété par une phrase ainsi rédigée : « S'agissant des systèmes mentionnés au 1° du I, l'application, par le juge ou par toute autorité d'un pays tiers, d'une loi autre que celle qui régit le système est de nature à faire échec à la reconnaissance et à l'exécution en France de la décision étrangère. » ;
- ⑤ c) Il est ajouté un V ainsi rédigé :
- ⑥ « V. – Aucun jugement ou décision émanant d'un pays tiers, rendu contrairement aux dispositions du III ou du IV du présent article en ce qui concerne un système mentionné au 1° du I, ne peut obtenir reconnaissance ni recevoir exécution en France pour sa partie contraire aux dispositions des III ou IV. » ;
- ⑦ 2° L'article L. 330-2 est complété par un V ainsi rédigé :
- ⑧ « V. – Aucun jugement ou décision émanant d'un pays tiers qui serait contraire aux dispositions du III ou du IV du présent article en ce qui concerne un système mentionné au 1° du I de l'article L. 330-1, ne peut obtenir reconnaissance ni recevoir exécution en France pour sa partie contraire aux dispositions des III ou IV du présent article. » ;
- ⑨ 3° La deuxième ligne du tableau constituant le second alinéa des articles L. 743-9, L. 753-9 et L. 763-9 est ainsi rédigée :
- ⑩

«	L. 330-1 et L. 330-2	Résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances	»
---	----------------------	---	---

⑪ – (Adopté.)

Article 38

- ① Le code monétaire et financier est ainsi modifié :
- ② 1° Au I de l'article L. 212-3, après le mot : « réglementé », sont insérés les mots : « ou sur un système multilatéral de négociation » ;
- ③ 2° Au dernier alinéa de l'article L. 421-12, au second alinéa des articles L. 421-13 et L. 424-3, après le mot : « centraux », sont insérés les mots : « établis dans un État membre de l'Union européenne, un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou dans un pays tiers » ;
- ④ 3° L'article L. 441-1 est ainsi modifié :
- ⑤ a) Le I est ainsi rédigé :
- ⑥ « I. – Les dépositaires centraux, au sens du 1.1 de l'article 2 du règlement (UE) n° 909/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 concernant l'amélioration du règlement de titres dans l'Union européenne et les dépositaires centraux de titres et modifiant les directives 98/26/CE et 2014/65/UE ainsi que le règlement (UE) n° 236/2012, sont :
- ⑦ « 1° Les dépositaires centraux agréés par l'Autorité des marchés financiers ;
- ⑧ « 2° Les dépositaires centraux de titres autorisés à fournir en France, au travers d'une succursale, les services mentionnés au 2 de l'article 23 du même règlement, ainsi que les dépositaires centraux de pays tiers autorisés à fournir en France, au travers d'une succursale, les services mentionnés au 2 de l'article 25 dudit règlement ;
- ⑨ « 3° Les dépositaires centraux de titres autorisés à fournir en France, en libre prestation de services, les services mentionnés au 2 de l'article 23 du même règlement, ainsi que les dépositaires centraux de pays tiers autorisés à fournir en France, en libre prestation de services, les services mentionnés au 2 de l'article 25 du même règlement. » ;
- ⑩ b) Le premier alinéa du II est ainsi rédigé :
- ⑪ « II. – Les dépositaires centraux mentionnés au 1° du I sont agréés par l'Autorité des marchés financiers après consultation de la Banque de France. » ;
- ⑫ c) Au premier alinéa du III, après le mot : « centraux », sont insérés les mots : « mentionnés au 1° du I du présent article » ;
- ⑬ 4° Au premier alinéa de l'article L. 441-2, après le mot : « central », sont insérés les mots : « mentionné au 1° du I de l'article L. 441-1 » ;
- ⑭ 5° Le *m* du 2° de l'article L. 531-2 est ainsi rédigé :
- ⑮ « *m*) Les dépositaires centraux mentionnés aux 2° et 3° du I de l'article L. 441-1 dans les cas prévus à l'article 73 du règlement (UE) n° 909/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 concernant l'amélioration du règlement de titres dans l'Union européenne et les dépositaires centraux de titres, et modifiant les directives 98/26/CE et 2014/65/UE ainsi que le règlement (UE) n° 236/2012 mentionnés au 1° du I du même article L. 441-1 ; »
- ⑯ 6° Au 6° du L. 561-2 et au 2° du I de l'article L. 561-36, après le mot : « centraux », sont insérés les mots : « mentionnés aux 1° et 2° du I de l'article L. 441-1 » ;
- ⑰ 7° Au 4° du IV de l'article L. 621-2 et au *b* du 4° du II de l'article L. 621-5-3, après le mot : « centraux », sont insérés les mots : « mentionnés au 1° du I de l'article L. 441-1 » ;
- ⑱ 8° Le VI de l'article L. 621-7 est ainsi modifié :
- ⑲ a) Le 2° est ainsi rédigé :
- ⑳ « 2° Les conditions dans lesquelles, en application du III de l'article L. 441-1... (*le reste sans changement*) ; »
- ㉑ b) Le 3° est complété par les mots : « mentionnés au 1° du I de l'article L. 441-1 » ;
- ㉒ 9° Le 3° du II de l'article L. 621-9 est complété par les mots : « mentionnés au 1° du I de l'article L. 441-1 » ;
- ㉓ 10° L'article L. 742-2 est ainsi rédigé :

24 « Art. L. 742-2. – I. – Sont applicables en Nouvelle-Calédonie, sous réserve des adaptations prévues aux II et III, les articles mentionnés dans la colonne de gauche du tableau ci-après, dans leur rédaction indiquée dans la colonne de droite du même tableau :

25

«	Articles applicables	Dans leur rédaction résultant de
	L. 212-1 A	l'ordonnance n° 2009-15 du 8 janvier 2009 relative aux instruments financiers
	L. 212-1	l'ordonnance n° 2004-604 du 24 juin 2004 portant réforme du régime des valeurs mobilières émises par les sociétés commerciales et extension à l'outre-mer de dispositions ayant modifié la législation commerciale
	L. 212-2	la loi n° 2012-387 du 22 mars 2012 relative à la simplification du droit et à l'allègement des démarches administratives
	L. 212-3 à l'exception du IV	la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances
	L. 212-4 à L. 212-7	l'ordonnance n° 2004-604 du 24 juin 2004 portant réforme du régime des valeurs mobilières émises par les sociétés commerciales et extension à l'outre-mer de dispositions ayant modifié la législation commerciale

26 « II. – Pour l'application du I, les références au code de commerce sont remplacées par les références aux dispositions en vigueur localement ayant le même objet.

27 « III. – Pour l'application des articles au I du présent article :

28 « 1° L'article L. 212-1 est ainsi rédigé :

29 « "Art. L. 212-1. – Les différentes formes d'action sont les actions de numéraire et les actions d'apport.

30 « "Les actions de numéraire sont celles dont le montant est libéré en espèces ou par compensation, celles qui sont émises par suite d'une incorporation au capital de réserves, bénéfiques ou primes d'émission, et celles dont le montant résulte pour partie d'une incorporation de réserves, bénéfiques ou primes d'émission et pour partie d'une libération en espèces.

31 « "Toutes les autres actions sont les actions d'apport." ;

32 « 2° L'article L. 212-2 est ainsi rédigé :

33 « "Art. L. 212-2. – Les actions de numéraire sont nominatives jusqu'à leur entière libération. À défaut, ladite action peut être annulée." » ;

34 11° L'article L. 752-2 est ainsi rédigé :

35 « Art. L. 752-2. – I. – Sont applicables en Polynésie française, sous réserve des adaptations prévues aux II et III, les articles mentionnés dans la colonne de gauche du tableau ci-après, dans leur rédaction indiquée dans la colonne de droite du même tableau :

36

«	Articles applicables	Dans leur rédaction résultant de
	L. 212-1 A	l'ordonnance n° 2009-15 du 8 janvier 2009 relative aux instruments financiers
	L. 212-1	l'ordonnance n° 2004-604 du 24 juin 2004 portant réforme du régime des valeurs mobilières émises par les sociétés commerciales et extension à l'outre-mer de dispositions ayant modifié la législation commerciale
	L. 212-2	la loi n° 2012-387 du 22 mars 2012 relative à la simplification du droit et à l'allègement des démarches administratives
	L. 212-3 à l'exception du IV	la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances
	L. 212-4 à L. 212-7	l'ordonnance n° 2004-604 du 24 juin 2004 portant réforme du régime des valeurs mobilières émises par les sociétés commerciales et extension à l'outre-mer de dispositions ayant modifié la législation commerciale

37 « II. – Pour l'application du I, les références au code de commerce sont remplacées par les références aux dispositions en vigueur localement ayant le même objet.

38 « III. – Pour l'application des articles mentionnés au I du présent article :

39 « 1° L'article L. 212-1 est ainsi rédigé :

40 « "Art. L. 212-1. – Les différentes formes d'action sont les actions de numéraire et les actions d'apport.

41 « "Les actions de numéraire sont celles dont le montant est libéré en espèces ou par compensation, celles qui sont émises par suite d'une incorporation au capital de réserves, bénéfiques ou primes d'émission, et celles dont le montant résulte pour partie d'une incorporation de réserves, bénéfiques ou primes d'émission et pour partie d'une libération en espèces.

- 42 « “Toutes les autres actions sont les actions d’apport.” » ;
- 43 « 2° L’article L. 212-2 est ainsi rédigé :
- 44 « “Art. L. 212-2. – Les actions de numéraire sont nominatives jusqu’à leur entière libération. À défaut, ladite action peut être annulée.” » ;

- 45 12° L’article L. 762-2 est ainsi rédigé :
- 46 « Art. L. 762-2. – Sont applicables dans les îles Wallis et Futuna les articles mentionnés dans la colonne de gauche du tableau ci-après, dans leur rédaction indiquée dans la colonne de droite du même tableau :
- 47

«	Articles applicables	Dans leur rédaction résultant de	
	L. 212-1 A	l’ordonnance n° 2009-15 du 8 janvier 2009 relative aux instruments financiers	
	L. 212-1	l’ordonnance n° 2004-604 du 24 juin 2004 portant réforme du régime des valeurs mobilières émises par les sociétés commerciales et extension à l’outre-mer de dispositions ayant modifié la législation commerciale	
	L. 212-2	la loi n° 2012-387 du 22 mars 2012 relative à la simplification du droit et à l’allègement des démarches administratives	
	L. 212-3 à l’exception du IV	la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d’adaptation au droit de l’Union européenne dans le domaine des transports, de l’environnement, de l’économie et des finances	
	L. 212-4 à L. 212-7	l’ordonnance n° 2004-604 du 24 juin 2004 portant réforme du régime des valeurs mobilières émises par les sociétés commerciales et extension à l’outre-mer de dispositions ayant modifié la législation commerciale	» ;

- 48 13° Les articles L. 744-3, L. 754-3 et L. 764-3 sont ainsi modifiés :
- 49 a) Au dernier alinéa du I, la référence : « L. 421-12 » est remplacée par la référence : « L. 421-13 » et les références : « L. 424-3 à L. 424-9, L. 425-2 à L. 425-4, L. 424-7 et L. 424-8 » sont remplacées par les références : « L. 424-4 à L. 424-8 et L. 425-2 à L. 425-4 » ;
- 50 b) Le même I est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- 51 « Les articles L. 421-12 et L. 424-3 sont applicables dans leur rédaction résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d’adaptation au droit de l’Union européenne dans le domaine des transports, de l’environnement, de l’économie et des finances. » ;
- 52 c) Le 3° du II est ainsi rédigé :
- 53 « 3° À l’article L. 421-12 :
- 54 « a) Au premier alinéa, la référence au règlement n° 909/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 concernant l’amélioration du règlement de titres dans l’Union européenne et les dépositaires centraux de titres, et modifiant les directives 98/26/CE et 2014/65/UE ainsi que le règlement (UE) n° 236/2012 est remplacée par la référence au règlement mentionné au 1° du I de l’article L. 713-14 du présent code ;
- 55 « b) À la fin de l’avant-dernier alinéa, les mots : “de la Banque de France prévues par le II de l’article L. 141-4” sont remplacés par les mots : “de l’Institut d’émission d’outre-mer, prévues par l’article L. 712-6” ;
- 56 « c) Au dernier alinéa, les mots : “dans un État membre de l’Union européenne, un État partie à l’accord sur l’Espace économique européen ou” sont supprimés ; »
- 57 d) Après le 4° du même II, il est inséré un 5° ainsi rédigé :
- 58 « 5° À l’article L. 424-3 :
- 59 « a) Au premier alinéa, la référence au règlement n° 648/2012 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2012 sur les produits dérivés de gré à gré, les contreparties centrales et les référentiels centraux est remplacée par la référence au règlement mentionné au 3° de l’article L. 713-14 et la référence au règlement n° 909/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 concernant l’amélioration du règlement de titres dans l’Union européenne et les dépositaires centraux de titres, et modifiant les directives 98/26/CE et 2014/65/UE ainsi que le règlement (UE) n° 236/2012 du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2012 sur la vente à découvert et certains aspects des contrats d’échange sur risque de crédit est remplacée par les références au règlement mentionné au 1° de l’article L. 713-14 du présent code ;
- 60 « b) Au second alinéa, les mots : “dans un État membre de l’Union européenne, un État partie à l’accord sur l’Espace économique européen ou” sont supprimés. » ;
- 61 14° L’article L. 744-11-1 est ainsi rédigé :
- 62 « Art. L. 744-11-1. – I. – Sont applicables en Nouvelle-Calédonie, sous réserve des adaptations mentionnées au II, des articles mentionnés dans la colonne de gauche du tableau ci-après, dans leur rédaction indiquée dans la colonne de droite du même tableau :
- 63

«	Articles applicables	Dans leur rédaction résultant de	
	L. 441-1 et L. 441-2	la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d’adaptation au droit de l’Union européenne dans le domaine des transports, de l’environnement, de l’économie et des finances	

- 64 « II. – Pour l’application des articles mentionnés au I du présent article :
- 65 « 1° Les références au règlement n° 909/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 concernant l’amélioration du règlement de titres dans l’Union européenne et les dépositaires centraux de titres, et modifiant les directives 98/26/CE et 2014/65/UE ainsi que le règlement (UE) n° 236/2012 sont remplacées par les références au règlement mentionné au 1° de l’article L. 713-14 du présent code ;
- 66 « 2° Au II de l’article L. 441-1 :
- 67 « a) Le premier et le deuxième alinéas sont complétés par les mots : “et de l’Institut d’émission d’outre-mer” ;

- 68 « b) Le dernier alinéa est complété par les mots : “et l’Institut d’émission d’outre-mer” ; »
- 69 15° L’article L. 754-11-1 est ainsi rédigé :
- 70 « Art. L. 754-11-1. – I. – Sont applicables en Polynésie française, sous réserve des adaptations mentionnées au II, les dispositions des articles mentionnés dans la colonne de gauche du tableau ci-après, dans leur rédaction indiquée dans la colonne de droite du même tableau :
- 71

«	Articles applicables	Dans leur rédaction résultant de
	L. 441-1 et L. 441-2	la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d’adaptation au droit de l’Union européenne dans le domaine des transports, de l’environnement, de l’économie et des finances

- 72 « II. – Pour l’application des articles mentionnés au I du présent article :
- 73 « 1° Les références au règlement n° 909/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 concernant l’amélioration du règlement de titres dans l’Union européenne et les dépositaires centraux de titres, et modifiant les directives 98/26/CE et 2014/65/UE ainsi que le règlement (UE) n° 236/2012 sont remplacées par les références au règlement mentionné au 1° de l’article L. 713-14 du présent code ;
- 74 « 2° Au II de l’article L. 441-1 :
- 75 « a) Le premier et le deuxième alinéas sont complétés par les mots : “et de l’Institut d’émission d’outre-mer” ;

- 76 « b) Le dernier alinéa est complété par les mots : “et l’Institut d’émission d’outre-mer” ; »
- 77 16° L’article L. 764-11-1 est ainsi rédigé :
- 78 « Art. L. 764-11-1. – I. – Sont applicables dans les îles Wallis et Futuna, sous réserve des adaptations mentionnées au II, les dispositions des articles mentionnés dans la colonne de gauche du tableau ci-après, dans leur rédaction indiquée dans la colonne de droite du même tableau :
- 79

«	Articles applicables	Dans leur rédaction résultant de
	L. 441-1 et L. 441-2	la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d’adaptation au droit de l’Union européenne dans le domaine des transports, de l’environnement, de l’économie et des finances

- 80 « II. – Pour l’application des articles mentionnés au I du présent article :
- 81 « 1° Les références au règlement n° 909/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 concernant l’amélioration du règlement de titres dans l’Union européenne et les dépositaires centraux de titres, et modifiant les directives 98/26/CE et 2014/65/UE ainsi que le règlement (UE) n° 236/2012 sont remplacées par les références au règlement mentionné au 1° de l’article L. 713-14 du présent code ;
- 82 « 2° Au II de l’article L. 441-1 :
- 83 « a) Le premier et le deuxième alinéas sont complétés par les mots : “et de l’Institut d’émission d’outre-mer” ;
- 84 « b) Le dernier alinéa est complété par les mots : “et l’Institut d’émission d’outre-mer” ; »
- 85 17° Aux articles L. 745-9, L. 755-9 et L. 765-9, le 2° du II est ainsi rédigé :
- 86 « 2° À l’article L. 531-2 :

- 87 « a) Aux *i* et *j* du 2°, les références au règlement n° 600/2014 du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 concernant les marchés d’instruments financiers et modifiant le règlement (UE) n° 648/2012 sont remplacées par les références au règlement mentionné au 2° de l’article L. 713-14 du présent code ;
- 88 « b) Au premier alinéa, les mots : “mais sans pouvoir prétendre au bénéfice des dispositions des articles L. 532-16 à L. 532-27” sont supprimés ;
- 89 « c) Les *c*, *n* et *o* du 2° ne sont pas applicables ;
- 90 « d) Au *g* du 2°, les mots : “au sens de l’article 4 du règlement délégué (UE) 2017/565” sont supprimés ;
- 91 « e) Au *m* du 2°, les mots : “sauf dans les cas prévus à l’article 73 du règlement” sont supprimés ; »
- 92 18° Le I des articles L. 745-13 et L. 755-13 est ainsi modifié :
- 93 a) Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

- 94 « Les articles L. 561-2 et L. 561-36 sont applicables dans leur rédaction résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances . » ;
- 95 b) Au deuxième alinéa, la référence : « L. 561-2, » est supprimée ;
- 96 c) Au troisième alinéa, la référence : « L. 561-36, » est supprimée ;
- 97 19° Le I de l'article L. 765-13 est ainsi modifié :
- 98 a) Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- 99 « Les articles L. 561-2 et L. 561-36 sont applicables dans leur rédaction résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances. » ;
- 100 b) Au quatrième alinéa, la référence : « L. 561-36, » est supprimée ;
- 101 c) Au cinquième alinéa, la référence : « L. 561-2, » est supprimée ;
- 102 20° Le I des articles L. 746-5, L. 756-5 et L. 766-5 est ainsi modifié :
- 103 a) Après le cinquième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- 104 « Les articles L. 621-2, L. 621-5-3, L. 621-7, L. 621-9 et L. 621-23 sont applicables dans leur rédaction résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances. » ;
- 105 b) Au sixième alinéa, la référence : « L. 621-2, » est supprimée et les références : « , L. 621-18-1 et L. 621-23 » sont remplacées par les références : « et L. 621-18-1 » ;
- 106 c) Le huitième alinéa est supprimé ;
- 107 d) Au neuvième alinéa, les références : « L. 621-7, » et « L. 621-9, » sont supprimées. – (Adopté.)

Article 39

- 1 Le titre VI du livre III du code monétaire et financier est ainsi modifié :
- 2 1° Le chapitre unique devient le chapitre I^{er} ;
- 3 2° Il est ajouté un chapitre II ainsi rédigé :
- 4 « CHAPITRE II
- 5 « *Manquements relatifs au règlement (UE) n° 260/2012 du Parlement européen et du Conseil, du 14 mars 2012 modifié, établissant des exigences techniques et commerciales pour les virements et les prélèvements en euros et modifiant le règlement (CE) n° 924/2009*
- 6 « Art. L. 362-1. – Les manquements au d du 3 et au 8 de l'article 5 ainsi qu'aux articles 8 et 9 du règlement (UE) n° 260/2012 du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2012, établissant des exigences techniques et commerciales pour les virements et les prélèvements en euros et modifiant le règlement (CE) n° 924/2009,

constatés en application de l'article L. 511-7 du code de la consommation, sont passibles d'une amende administrative ne pouvant excéder les montants suivants :

- 7 « 1° 3 000 € pour une personne physique et 15 000 € pour une personne morale, s'agissant du d du 3 et du 8 de l'article 5 du règlement (UE) n° 260/2012 du 14 mars 2012 précité ;
- 8 « 2° 75 000 € pour une personne physique et 375 000 € pour une personne morale, s'agissant des articles 8 et 9 du même règlement.
- 9 « Art. L. 362-2. – L'autorité administrative chargée de la concurrence et de la consommation est l'autorité compétente pour prononcer, dans les conditions prévues aux articles L. 522-1 et suivants du code de la consommation, les amendes administratives prévues à l'article L. 362-1 du présent code. » – (Adopté.)

Article 40

- 1 I. – L'article L. 101 du code des postes et des communications électroniques est ainsi rédigé :
- 2 « Art. L. 101. – La personne qui propose ou fournit un service d'envoi électronique en le présentant comme un service de lettre recommandée électronique, ou sous toute autre dénomination susceptible de prêter à confusion, alors qu'elle n'a pas reçu le statut de prestataire de service d'envoi recommandé électronique qualifié par un organe de contrôle désigné en application de l'article 17 du règlement (UE) n° 910/2014 du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur et abrogeant la directive 1999/93/CE est passible d'une amende administrative dont le montant ne peut excéder 75 000 € pour une personne physique et 375 000 € pour une personne morale. L'amende est prononcée dans les conditions prévues au chapitre II du titre II du livre V du code de la consommation. »
- 3 II. – Après le 25° de l'article L. 511-7 du code de la consommation, il est inséré un 26° ainsi rédigé :
- 4 « 26° De l'article L. 101 du code des postes et des communications électroniques. » – (Adopté.)

Article 41

- 1 I A (nouveau). – Après le 3° de l'article L. 1611-7-1 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un 4° ainsi rédigé :
- 2 « 4° Du revenu tiré d'un projet de financement participatif au profit de tout service public sous forme de titres de créance, de dons, de prêt avec intérêt et de prêt sans intérêt. »
- 3 I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, toutes mesures relevant du domaine de la loi afin de :
- 4 1° Compléter et adapter les dispositions du code monétaire et financier et, le cas échéant, d'autres codes ou lois, pour assurer leur mise en conformité avec les dispositions du règlement (UE) n° 2020/1503 du Parlement européen et du Conseil du 7 octobre 2020 relatif

aux prestataires européens de services de financement participatif pour les entrepreneurs, et modifiant le règlement (UE) 2017/1129 et la directive (UE) 2019/1937 ;

- ⑤ 2° Adapter les dispositions du code monétaire et financier et le cas échéant d'autres codes ou lois encadrant les activités de financement participatif ne relevant pas du droit de l'Union européenne, en :
 - ⑥ a) Modifiant les dispositions encadrant la supervision des activités de financement participatif ;
 - ⑦ b) Définissant les conditions et les modalités selon lesquelles les sociétés civiles agricoles peuvent bénéficier d'un financement participatif ;
 - ⑧ c) Modifiant les conditions dans lesquelles l'exercice d'une activité de mise en relation au moyen d'un site internet pour obtenir des prêts ou des dons relève de l'intermédiation en financement participatif et est assujettie aux mesures de prévention du blanchiment de capitaux et du financement du terrorisme ;
- ⑨ 3° Rendre applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna, avec les adaptations nécessaires, les articles du code monétaire et financier et, le cas échéant, les articles d'autres codes et lois dans leur rédaction résultant de l'ordonnance prise sur le fondement du présent I pour celles qui relèvent de la compétence de l'État et procéder, le cas échéant, aux adaptations nécessaires de ces articles en ce qui concerne les collectivités de Saint-Barthélemy, de Saint-Martin et de Saint-Pierre-et-Miquelon.
- ⑩ II. – Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance du I du présent article.

Mme le président. La parole est à Mme Isabelle Briquet, sur l'article.

Mme Isabelle Briquet. À la fin de 2019, les fonds collectés en France par la voie du financement participatif s'élevaient à 629 millions d'euros, soit une augmentation de 276 % par rapport à 2015, première année pleine d'application de la réglementation française sur ce mode de financement. Nous voyons bien que le financement participatif se développe de manière importante et qu'il est essentiel dans différents secteurs, comme la culture, le social, l'associatif ou l'innovation entrepreneuriale, beaucoup de start-up se finançant ainsi.

Afin de prendre en compte les besoins émergents, il est nécessaire de définir un cadre législatif plus structuré. Dans cette optique, et afin d'enrichir le débat, la commission des finances a apporté des compléments importants dans la mise en œuvre de cet article 41, notamment pour élargir ces financements aux projets des collectivités, quelle que soit leur nature. Un tel élargissement est particulièrement pertinent à l'heure de la mise en œuvre de la transition écologique.

Au-delà, le Gouvernement ne devrait-il pas mener une réflexion d'ensemble à ce sujet, afin d'éviter tout risque de morcellement des dispositions déjà existantes ? Le financement participatif mérite en effet une attention toute particulière.

Mme le président. L'amendement n° 32, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéas 1 et 2

Remplacer ces alinéas par quatre alinéas ainsi rédigés :

I A. – Après le 3° de l'article L. 1611-7-1 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un 4° ainsi rédigé :

« 4° Du revenu tiré d'un projet de financement participatif au sens de l'article L. 548-1 du code monétaire et financier au profit d'un service public culturel, éducatif, sportif, touristique, social, solidaire, ou d'un projet contribuant à la préservation de l'environnement. »

II. – Après le 11° de l'article L. 548-6 du code monétaire et financier, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ... Prendre, dans le cas d'un projet de financement participatif mentionné au 4° de l'article L. 1611-7-1 du code général des collectivités territoriales, toutes les mesures visant à détecter et le cas échéant empêcher la conclusion d'un contrat qui serait constitutif d'un des délits prévu aux articles 432-10 à 432-12 du code pénal. »

La parole est à Mme la secrétaire d'État.

Mme Bérange Abba, secrétaire d'État. Le Gouvernement est sensible au souhait du Sénat de prévoir certaines évolutions au régime du financement participatif applicable aux collectivités territoriales. Cependant, il propose de modifier le paragraphe introduit en commission, car il n'apporte, en l'état de la réflexion, qu'une réponse incomplète aux souhaits de modification de la réglementation.

Tout d'abord, il convient de rappeler que le financement participatif sous forme de prêts et de dons est déjà ouvert aux collectivités territoriales, pour tout service public. En revanche, il est exact d'affirmer que, pour sécuriser le maniement de fonds publics induits, la règle veut que le financement participatif soit réalisé *via* une régie de recettes. Par exception, le décret n° 2015-1670 du 14 décembre 2015 a ouvert la possibilité à un tiers, une plateforme en l'occurrence, de collecter des fonds hors régie de recettes, par la voie du financement participatif, et ce quels que soient l'objet du financement et le mode de financement utilisé, y compris la levée obligataire.

L'ouverture d'un tel dispositif constituerait une dérogation totale, qui viderait de son sens le principe selon lequel une régie de recettes doit être constituée. Or ce principe doit, selon moi, être préservé pour assurer le bon maniement des deniers publics.

Le recours au financement participatif par les collectivités territoriales répond, en général, au souhait de financer des projets symboliques, à forte composante extrafinancière. Par conséquent, il est proposé de circonscrire l'ouverture du périmètre de la dérogation à la régie de recettes aux champs véritablement susceptibles de bénéficier d'un financement de projet, à savoir les services publics culturel, éducatif, social et solidaire, ainsi que la protection de l'environnement, le sport et tourisme. Le financement participatif se fera sous forme de prêts, avec ou sans intérêts, et de dons.

Par ailleurs, le recours à l'investissement participatif poserait certaines difficultés juridiques et ferait peser un risque sur les finances publiques locales, alors que le besoin n'est pas avéré. Il est donc proposé de l'écarter.

Ensuite, le paragraphe introduit en commission ne comporte pas de garde-fous qui garantiraient le développement du financement participatif de manière sécurisée. En

effet, l'élargissement du recours au financement participatif se double de risques possiblement accrus de collusion et de faits susceptibles d'entraîner une qualification pénale. Aussi, le Gouvernement propose de renforcer les sauvegardes et de préciser les obligations des plateformes, appliquées au financement des projets des collectivités territoriales.

Tel est, mesdames, messieurs les sénateurs, l'objet de l'amendement que je vous soumets. Il permettra de faciliter le recours au financement participatif par les collectivités territoriales, tout en maintenant une approche équilibrée, limitée aux champs pour lesquels ce financement peut être utilement mobilisé.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission des finances ?

M. Hervé Maurey, rapporteur pour avis. Je tiens à informer la Haute Assemblée que le Gouvernement ne nous a communiqué ses amendements qu'à seize heures trente. C'est dire le respect qu'il nous porte – il l'a d'ailleurs déjà très souvent montré. Il est inutile de vous dire que ces amendements n'ont pas été examinés en commission, ce qui ne contribue pas à créer les conditions nécessaires à une collaboration utile et efficace.

Surtout, madame la secrétaire d'État, l'amendement que vous venez de présenter va à l'encontre de ce que nous avons voté, puisqu'il revient sur les assouplissements que la commission a voulu introduire pour ouvrir le financement participatif aux collectivités locales. Vous contestez en grande partie leur nécessité, en disant que tous les services publics peuvent déjà bénéficier de financements participatifs, mais c'est faux ! Aujourd'hui, et c'est ce qui justifie notre rédaction, on peut uniquement financer les services publics de la culture et ceux du secteur social. La commission veut précisément aller au-delà.

Vous souhaitez également interdire le recours aux financements obligataires, alors qu'aucune raison ne semble le justifier.

Enfin, pour ce qui est de la nécessité d'être vigilant sur les prises illégales d'intérêt, les dispositions qui figurent dans l'amendement que vous déposez ne renforcent en rien la sécurité juridique que garantissent déjà les obligations inscrites dans le droit en vigueur.

Pour toutes ces raisons, l'avis est défavorable sur cet amendement.

J'ajoute que vous aviez également déposé, à seize heures trente, un autre amendement sur cet article, mais qu'il a été retiré à dix-huit heures. J'en déduis que vous renoncez et que vous renoncerez également devant l'Assemblée nationale à élargir le champ de l'habilitation que vous avez demandée. J'en prends acte, et je m'en réjouis.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 32.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'article 41.

(L'article 41 est adopté.)

Article 42

① Le code monétaire et financier est ainsi modifié :

② 1° Au chapitre I^{er} du titre V du livre IV, est rétablie une section 4 ainsi rédigée :

③ « Section 4

④ « *Obligations relatives aux listes d'initiés*

⑤ « Art. L. 451-4. – En application du deuxième alinéa du paragraphe 6 de l'article 18 du règlement (UE) 596/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 sur les abus de marché (règlement relatif aux abus de marché) et abrogeant la directive 2003/6/CE du Parlement européen et du Conseil et les directives 2003/124/CE, 2003/125/CE et 2004/72/CE de la Commission, tel que modifié par le règlement (UE) 2019/2115 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 modifiant la directive 2014/65/UE et les règlements (UE) n° 596/2014 et (UE) 2017/1129 en ce qui concerne la promotion du recours aux marchés de croissance des PME, les émetteurs dont les instruments financiers sont admis à la négociation sur un marché français de croissance des petites et moyennes entreprises incluent dans leurs listes d'initiés toutes les personnes mentionnées au paragraphe 1, point a du même article 18.

⑥ « Ces listes sont établies conformément aux normes techniques d'exécution adoptées en application du quatrième alinéa du même paragraphe 6 dudit article 18 » ;

⑦ 2° L'article L. 744-12 est ainsi modifié :

⑧ a) Au premier alinéa du I, les références : « L. 451-2-1 à L. 451-3 » sont remplacées par les références : « L. 451-2-1 à L. 451-4 » ;

⑨ b) Après le deuxième alinéa du même I, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

⑩ « L'article L. 451-4 est applicable dans sa rédaction résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances. » ;

⑪ c) Après le neuvième alinéa du II, sont insérés trois alinéas ainsi rédigés :

⑫ « Pour son application en Nouvelle-Calédonie, l'article L. 451-4 est ainsi rédigé :

⑬ « “Art. L. 451-4. – Par dérogation au paragraphe 6 de l'article 18 du règlement mentionné au 1° de l'article L. 713-15 du présent code, les émetteurs dont les instruments financiers sont admis à la négociation sur un marché de croissance des petites et moyennes entreprises incluent dans leurs listes d'initiés toutes les personnes qui ont accès aux informations privilégiées et qui travaillent pour eux en vertu d'un contrat de travail ou exécutent d'une autre manière des tâches leur donnant accès à des informations privilégiées.

⑭ « “Ces listes sont établies conformément aux normes techniques d'exécution de la Commission européenne rendues applicables par arrêté du ministre chargé de l'économie.” » ;

⑮ 3° L'article L. 754-12 est ainsi modifié :

⑯ a) Au premier alinéa du I, les références : « L. 451-2-1 à L. 451-3 » sont remplacées par les références : « L. 451-2-1 à L. 451-4 » ;

- 17) *b)* Après le deuxième alinéa du même I, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- 18) « L'article L. 451-4 est applicable dans sa rédaction résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances. » ;
- 19) *c)* Après le dixième alinéa du II, sont insérés trois alinéas ainsi rédigés :
- 20) « Pour son application en Polynésie française, l'article L. 451-4 est ainsi rédigé :
- 21) « "Art. L. 451-4. – Par dérogation au paragraphe 6 de l'article 18 du règlement mentionné au 1° de l'article L. 713-15 du présent code, les émetteurs dont les instruments financiers sont admis à la négociation sur un marché de croissance des petites et moyennes entreprises incluent dans leurs listes d'initiés toutes les personnes qui ont accès aux informations privilégiées et qui travaillent pour eux en vertu d'un contrat de travail ou exécutent d'une autre manière des tâches leur donnant accès à des informations privilégiées.
- 22) « "Ces listes sont établies conformément aux normes techniques d'exécution de la Commission européenne rendues applicables par arrêté du ministre chargé de l'économie." » ;
- 23) 4° L'article L. 764-12 est ainsi modifié :
- 24) *a)* Au premier alinéa du I, après la référence : « L. 451-3 », est insérée la référence : « , L. 451-4 » ;
- 25) *b)* Après le deuxième alinéa du même I, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- 26) « L'article L. 451-4 est applicable dans sa rédaction résultant de la loi n° ... du ... portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances. » ;
- 27) *c)* Après le troisième alinéa du II, sont insérés trois alinéas ainsi rédigés :
- 28) « Pour son application dans les îles Wallis et Futuna, l'article L. 451-4 est ainsi rédigé :
- 29) « "Art. L. 451-4. – Par dérogation au paragraphe 6 de l'article 18 du règlement mentionné au 1° de l'article L. 713-15 du présent code, les émetteurs dont les instruments financiers sont admis à la négociation sur un marché de croissance des petites et moyennes entreprises incluent dans leurs listes d'initiés toutes les personnes qui ont accès aux informations privilégiées et qui travaillent pour eux en vertu d'un contrat de travail ou exécutent d'une autre manière des tâches leur donnant accès à des informations privilégiées.
- 30) « "Ces listes sont établies conformément aux normes techniques d'exécution de la Commission européenne rendues applicables par arrêté du ministre chargé de l'économie." » – (*Adopté.*)

Articles additionnels après l'article 42

Mme le président. L'amendement n° 29, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'article 42

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 621-22 du code monétaire et financier est ainsi modifié :

1° Au second alinéa du II, les mots : « informent l'autorité de tout fait ou décision justifiant leur intention de refuser la certification des comptes » sont remplacés par les mots : « communiquent à l'Autorité des marchés financiers toute information dont ils ont eu connaissance à l'occasion de l'exercice de leur mission dans les situations et conditions définies au 1 de l'article 12 du règlement (UE) n° 537/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif aux exigences spécifiques applicables au contrôle légal des comptes des entités d'intérêt public et abrogeant la décision 2005/909/CE de la Commission. »

2° La première phrase du IV est complétée par les mots : « ou copie de l'écrit transmis au dirigeant en application du premier alinéa de l'article L. 234-2 du même code, selon le cas ».

La parole est à Mme la secrétaire d'État.

Mme Bélangère Abba, secrétaire d'État. Je tiens à vous présenter moi-même des excuses pour le dépôt très tardif de nos amendements. Il me semble que le Gouvernement peut néanmoins s'autoriser à participer à la réflexion en cours et, en tout cas, vous faire part de ses avis sur les dispositions qui ont été discutées en commission.

Cet amendement vise à mettre le droit français en conformité avec la réglementation européenne. La réforme européenne de l'audit a introduit une série de dispositions régissant les relations entre les autorités de régulation nationales et les commissaires aux comptes des sociétés cotées sur un marché réglementé. En particulier, le règlement européen n° 537/2014 relatif aux exigences spécifiques applicables au contrôle légal des comptes des entités d'intérêt public est venu préciser les conditions dans lesquelles les commissaires aux comptes doivent informer les autorités de régulation nationales.

Outre le devoir d'information de l'Autorité des marchés financiers (AMF) par les commissaires aux comptes, en cas de refus de certifier les comptes ou de faits de nature à compromettre la continuité de l'exploitation, ce règlement a introduit un devoir d'information à la charge des commissaires aux comptes, s'ils ont connaissance d'une information qui peut entraîner une violation significative des dispositions législatives, réglementaires ou administratives ; un risque ou un doute sérieux concernant la continuité de l'exploitation ; ou un refus d'émettre un avis d'audit sur les états financiers ou l'émission d'un avis défavorable ou d'un avis assorti de réserves.

Le droit français n'ayant pas été adapté sur ce point à la suite de l'entrée en vigueur du règlement européen susvisé, le présent amendement vise à mettre l'article L. 621-22 du code monétaire et financier en conformité avec la réglementation européenne.

En outre, le règlement européen impose ces obligations d'information aux entités d'intérêt public et permet aux États membres d'exiger des informations supplémentaires.

Par ailleurs, il est souhaitable, dans un souci de cohérence, que les nouvelles obligations précitées, mises à la charge des commissaires aux comptes, s'appliquent également aux commissaires aux comptes des sociétés cotées sur un système multilatéral de négociation.

Enfin, l'article L. 621-22 du code monétaire et financier, dans sa rédaction actuelle, impose un devoir d'information de l'AMF par les commissaires aux comptes en cas de mise en œuvre de la procédure d'alerte.

Or lorsqu'il instaure le devoir d'information de l'AMF par les commissaires aux comptes des entités d'intérêt public en cas de risques ou de doutes sérieux concernant la continuité d'exploitation, le règlement européen n° 537/2014 ne distingue pas selon la forme sociale de l'entité d'intérêt public. En l'état, l'article L. 621-22 du code monétaire et financier n'est donc pas conforme au règlement européen.

Le présent amendement vise donc à rendre cette disposition compatible avec le règlement européen, tel que nous le prévoyons dans ce projet de loi.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission des finances ?

M. Hervé Maurey, rapporteur pour avis. Dans la mesure où la commission ne s'est pas réunie pour examiner cet amendement, je considère, en ce qui me concerne, qu'il s'agit d'un cavalier législatif. Si la commission s'était réunie, elle aurait certainement déclaré cet amendement et le suivant irrecevables au titre de l'article 45 de la Constitution.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 29.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. L'amendement n° 31, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'article 42

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 621-25 du code monétaire et financier est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L'Autorité des marchés financiers peut demander aux commissaires aux comptes d'une société de gestion de portefeuille tout renseignement concernant l'application de ses obligations professionnelles définies par les dispositions législatives et réglementaires. »

La parole est à Mme la secrétaire d'État.

Mme Béragère Abba, secrétaire d'État. Toujours dans le même contexte, cet amendement vise à mettre en conformité le droit national avec le droit européen.

La directive 2011/61/UE du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2011, dite « directive AIFM », et la directive 2009/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009, dite « directive OPCVM », permettent aux autorités nationales compétentes, en l'espèce, l'Autorité des marchés financiers, de demander des informations aux commissaires aux comptes des sociétés de gestion de portefeuille, afin de mener à bien leurs actions de supervision, sans restriction particulière sur le type d'informations sollicitées.

Or la rédaction actuelle de l'article L. 621-25 du code monétaire et financier autorise l'Autorité des marchés financiers à demander uniquement des informations sur l'application par les prestataires de services d'investissement, et donc des sociétés de gestion de portefeuille, de leurs règles de bonne conduite. Cette restriction est de nature à empêcher le lancement par l'Autorité des marchés financiers d'actions de supervision impliquant les commissaires aux comptes de sociétés de gestion de portefeuille, afin notam-

ment de juger de la solidité financière des sociétés de gestion et d'anticiper d'éventuelles difficultés suffisamment en amont.

Cet amendement vise donc à corriger cette sous-transposition en permettant à l'AMF de demander aux commissaires aux comptes de sociétés de gestion de portefeuille tout renseignement concernant l'application de ses obligations professionnelles, telles que définies par les dispositions législatives et réglementaires.

Je rappelle que, en application de l'article L. 621-23 du code monétaire et financier, les commissaires aux comptes des sociétés de gestion de portefeuille sont déliés du secret professionnel à l'égard de l'Autorité des marchés financiers.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission des finances ?

M. Hervé Maurey, rapporteur pour avis. Je ne peux que donner l'avis du rapporteur, puisque la commission n'a pas pu s'exprimer, comme vous l'aurez compris.

Conformément à ce que j'ai indiqué précédemment, l'avis est défavorable. Je considère en effet que cet amendement est un cavalier législatif qui aurait été déclaré irrecevable par la commission, si elle avait pu l'examiner.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 31.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Vote sur l'ensemble

Mme le président. Avant de mettre aux voix l'ensemble du projet de loi, je donne la parole à M. Jean-Pierre Corbisez, pour explication de vote.

M. Jean-Pierre Corbisez. Je souhaite redire l'inquiétude, partagée par mon collègue Ronan Dantec, que m'inspire la décision rendue par le Conseil d'État, le 28 avril dernier, sur les moyens qui devraient être mis à la disposition de l'autorité environnementale. Il est problématique de confier au seul préfet de région le soin de décider de l'opportunité de mener une évaluation et celui d'autoriser le projet. On risque de se retrouver avec des vices de procédure, notamment pour les projets qui seraient en deçà des seuils fixés, mais qui pourraient avoir des incidences importantes en matière environnementale.

Madame la secrétaire d'État, je réitère mon souhait que la commission puisse vous entendre sur ces sujets. Ne menons pas une gestation de neuf mois : accélérons le rythme de notre travail ! N'étant pas candidat aux prochaines élections, je serai disponible, comme d'autres parmi nous. Nous sommes face à un vide juridique qui pourrait avoir des conséquences électorales importantes.

Mme le président. La parole est à M. le président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

M. Jean-François Longeot, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Je veux féliciter et remercier Cyril Pellevat du travail important qu'il a effectué, dans un laps de temps très court et contraint, puisque ce projet de loi a été déposé par le Gouvernement il y a à peine plus d'un mois. C'est ainsi qu'il a préparé l'examen de ce texte, particulièrement dense, technique et hétéroclite.

Je remercie l'ensemble de mes collègues membres de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable de leur engagement.

J'adresse aussi un grand merci à Hervé Maurey et à François Bonneau pour leur précieuse collaboration.

Chers collègues, nous terminons l'examen de ce texte à une heure tout à fait raisonnable. Nous visions vingt heures ; il est près de dix-neuf heures quarante-cinq. On a connu pire... (*Sourires.*)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix, dans le texte de la commission, modifié, l'ensemble du projet de loi.

(*Le projet de loi est adopté.*)

5

ORDRE DU JOUR

Mme le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à demain, jeudi 20 mai 2021 :

À dix heures trente, quatorze heures trente et le soir :

Explications de vote puis vote sur la deuxième lecture de la proposition de loi, adoptée avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, visant à améliorer la trésorerie des associations (texte de la commission n° 580, 2020-2021) ;

Explications de vote puis vote sur la deuxième lecture de la proposition de loi, adoptée avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, en faveur de l'engagement associatif (texte de la commission n° 578, 2020-2021) ;

Projet de loi relatif à la régulation et à la protection de l'accès aux œuvres culturelles à l'ère numérique (procédure accélérée ; texte de la commission n° 558 rectifié, 2020-2021) et projet de loi organique modifiant la loi organique n° 2010-837 du 23 juillet 2010 relative à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution (procédure accélérée ; texte de la commission n° 559, 2020-2021).

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-neuf heures quarante-cinq.*)

Pour la Directrice des comptes rendus du Sénat, le Chef de publication

ÉTIENNE BOULENGER

QUESTION(S) ORALE(S) REMISE(S) À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

Extension du « dispositif Ségur » aux professionnels des centres de santé de la fonction publique territoriale

N° 1692 – Le 27 mai 2021 – **Mme Sylvie Vermeillet** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur l'extension de la « prime Ségur » aux professionnels des centres de santé de la fonction publique territoriale.

Si le déploiement d'un plan de revalorisation salariale à destination des personnels hospitaliers doit être salué, sa nécessité dépasse le seul cadre de la fonction publique hospitalière. À cet égard, la fonction publique territoriale se sent aujourd'hui lésée.

Sur l'ensemble du territoire, plus de 1 760 centres de santé, dont 30 % sont des centres infirmiers, constituent un relais essentiel dans l'organisation des soins à domicile. Seulement, les professionnels de ces centres rattachés aux territoires ne sont pas éligibles à la revalorisation de 183 euros net par mois issue du Ségur de la santé. Cette disparité de traitement est perçue comme étant en contradiction avec les politiques publiques censées promouvoir le maintien de la domiciliation des soins.

Dans le Haut-Jura, le centre de santé communal des Rousses a vu son activité se développer et se diversifier. Infirmières et infirmiers prennent en charge à domicile et dans des permanences opérationnelles sept jours sur sept, vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Le centre est un maillon essentiel de la formation des étudiants infirmiers qui n'ont parfois d'autre choix que d'envisager, une fois leurs études achevées, de se rendre en Suisse pour travailler, où un infirmier débutant gagne en moyenne deux à trois fois plus qu'en France.

Dernièrement, l'annonce d'une revalorisation des grilles de rémunération des personnels a paradoxalement renforcé ce sentiment d'iniquité : l'entrée en vigueur du dispositif pour la fonction publique hospitalière est fixée au 1^{er} octobre 2021 quand elle n'interviendra qu'au début de l'année 2022 pour la fonction publique territoriale.

Les interrogations demeurent également sur le résultat des négociations annoncées avec les nombreuses organisations professionnelles concernées pour parvenir à une solution, comme le ministère s'y était engagé.

En cette période de pandémie, les infirmiers à domicile se font pourtant plus que jamais le relais de leurs collègues de l'hôpital et des établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (EHPAD).

Elle le remercie de bien vouloir lui indiquer quelles avancées sont envisagées pour que les femmes et les hommes qui œuvrent en « première ligne » au quotidien soient équitablement reconnus à leur juste valeur.

Lutte contre les effets psychologiques et psychiatriques de la crise sanitaire

N° 1693 – Le 27 mai 2021 – **Mme Brigitte Lherbier** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la lutte contre les effets psychologiques et psychiatriques de la crise sanitaire. Le Président de la République a reconnu le constat sans appel des professionnels du monde de la santé mentale : la crise sanitaire a eu un impact délétère sur la santé psychologique de tous nos compatriotes.

Il a aussi annoncé la mise en place de dix consultations gratuites chez un psychologue pour les mineurs qui le souhaitent âgés de 3 à 17 ans.

Cette mesure, utile pour lutter contre les effets dévastateurs de la crise sanitaire sur la santé tant physique que mentale des Français, ne devrait cependant pas se limiter aux seuls mineurs.

En effet, les adultes sont tout aussi touchés par ce fléau que les enfants.

Certains pays voisins ont mis en place des solutions efficaces pour lutter contre ce mal-être.

En Suisse, des infirmières psychiatriques sont envoyées au domicile des personnes vulnérables par des psychiatres pour évaluer les effets de la crise sanitaire sur la santé mentale de leurs patients.

En France, de tels consultations et entretiens psychiatriques pourraient être mis en place et ces suivis à domiciles devraient aussi être comptabilisés comme des soins pour que les infirmières soient rémunérées en conséquence.

Elle lui demande si le Gouvernement entend mettre en place de telles mesures pour pouvoir lutter efficacement contre les effets délétères de la période de crise sanitaire qui dure depuis maintenant plus d'un an.

Elle lui demande s'il est favorable à la mise en place d'une expérimentation sur le modèle suisse qui permettrait par ailleurs de lutter contre l'isolement de certaines de nos populations les plus fragiles et isolées.

Création d'un centre hospitalier universitaire à Metz

N° 1694 – Le 27 mai 2021 – **Mme Christine Herzog** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la situation déficitaire d'offres de soins et de formation de nouveaux médecins en Moselle. Le département de la Moselle compte 1 035 000 habitants, soit presque 50 % de la Lorraine (2 340 000 pour 4 départements), mais ne possède pas de centre hospitalier universitaire (CHU). Les Mosellans doivent se rendre à Nancy, via l'autoroute A31 saturée, 55 kms plus bas, dans un département voisin du Grand Est, totalisant au maximum 730 400 habitants. Chacun sait que la médecine est un « service » qui ne tolère aucun retard. Cette étrangeté fait de la Moselle le parent pauvre de la santé publique hospitalière. Qui plus est, l'agence régionale de santé (ARS) du Grand Est, basée elle aussi à Nancy, s'enorgueillit, en pleine pandémie de Covid-19, de la suppression en 2020 de 598 emplois et de la fermeture de 174 lits. Était-ce opportun ? Il n'a échappé à personne, en Lorraine, que les travailleurs frontaliers avaient été stigmatisés par l'Allemagne, durant plusieurs mois et pendant les confinements. En cause, une hausse très significative de cas de Covid-19 et de son dangereux variant sud-africain. Elle s'est battue contre les décisions de l'Allemagne et a fait appel au président de la République, qui a pu obtenir de Berlin à la mi-mai un infléchissement des contraintes inhumaines subies par les travailleurs. Parallèlement, les lits hospitaliers manquaient et l'Allemagne le savait, la faute à des choix stratégiques comptables sous-estimés et un évitement permanent du cas Moselle. Très récemment, au mépris de l'état sanitaire du Grand Est, est encore apparu le fait que la présidence et son doyen de l'université de Lorraine, à Nancy, souhaitaient réduire le *numerus clausus* de l'entrée en deuxième année des étudiants en médecine avec une augmentation de 1 % des étudiants quand le taux national est proche des 20 %. Une bronca, sans précédent, s'est manifestée contre la gestion comptable drastique de la présidence de l'université de Lorraine. L'avenir de la santé de nos concitoyens de la Moselle est clairement en jeu ; 400 médecins devraient être en formation en 2021, 306 postes sont seulement ouverts, soit 30 % de moins pour la Lorraine. Il est donc devenu évident qu'un CHU associé à une université de médecine doivent être ouverts à Metz. Il est urgent que le Gouvernement clarifier sa position sur ce constat et sur cette demande incontournable.

Accès aux soins en Seine-Saint-Denis et situation de l'hôpital de Montreuil

N° 1695 – Le 27 mai 2021 – **M. Fabien Gay** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur l'accès aux soins en Seine-Saint-Denis, et notamment sur la situation du centre hospitalier intercommunal André Grégoire de Montreuil.

Le système de santé français a été gravement mis à mal au cours des vingt dernières années ; au total, ce sont 100 000 lits d'hôpitaux qui ont été fermés. Cette détérioration, issue de logiques de gestion et de rentabilité inadmissibles au sein d'un service public, entraîne des difficultés majeures, pour les patients mais également pour les soignants qui se trouvent surchargés de travail, ce qui a été profondément aggravé depuis le début de la crise sanitaire due à la pandémie de Covid-19.

La Seine-Saint-Denis est particulièrement concernée, notamment en cette période de crise sanitaire ; le taux d'incidence comme celui d'occupation des lits de réanimation y sont plus élevés que la moyenne nationale. Le taux de surmortalité y a atteint 134 % durant le pic de la pandémie de Covid-19, entre le 1er mars et le 19 avril 2020. La population de Seine-Saint-Denis s'est trouvée en première ligne, au travail et dans les transports en commun, pour que le pays puisse continuer à fonctionner. Elle est également davantage sujette aux comorbidités et à une contagion élevée, avec ses 20,6 % de logements surpeuplés, contre 5 % sur le reste du territoire.

Or, le département est le 12ème avec le moins de médecins généralistes, le 3ème avec le moins de lits de médecine dans les hôpitaux publics, et le 10ème avec le moins de lits médicalisés pour les plus de 75 ans. La Seine-Saint-Denis fait donc face à une véritable rupture de l'égalité républicaine dans le domaine de la santé, comme d'ailleurs dans les domaines de la justice et de l'éducation.

Dans ce contexte, le centre hospitalier intercommunal André Grégoire de Montreuil rencontre des difficultés multiples. L'hôpital ne comporte que douze lits de réanimation, alors qu'il couvre 9 villes et 400 000 habitants. Il rencontre également des difficultés financières, avec 98 millions d'euros de dette et un taux de 78 % d'endettement. La ville de Montreuil a d'ailleurs lancé une grande campagne de soutien à l'hôpital, qui a recueilli plus de 10 000 signatures. En effet, cette situation ne peut durer et il est impératif que la santé des populations de Montreuil et des alentours ne soit pas menacée.

En conséquence, il souhaite savoir, à la suite des annonces gouvernementales relatives à la reprise de la dette des hôpitaux, quand et dans quelle proportion la dette de l'hôpital intercommunal de Montreuil sera reprise et ce que le gouvernement prévoit pour relancer l'investissement dans cet hôpital et plus largement dans les hôpitaux de Seine-Saint-Denis.

Stratégies « De la ferme à la table » et « Biodiversité »

N° 1696 – Le 27 mai 2021 – **Mme Pascale Gruny** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les nombreuses craintes suscitées par la volonté politique affichée par la Commission européenne d'intégrer les stratégies « De la ferme à la table » et « Biodiversité » dans les règlements sur la future politique agricole commune (PAC). Ces deux stratégies visent à atteindre d'ici à 2030 des objectifs ambitieux : réduire de 50 % de l'usage de pesticides chimiques ; réduire de 50 % des pertes de nutriments ; consacrer au moins 25 % de la surface agricole à l'agriculture biologique et 10 % en éléments du paysage non productifs. Il est plus que probable que la mise en oeuvre de ces objectifs affecte sensiblement les producteurs européens, notamment de grandes cultures, en réduisant fortement les volumes des produits et in fine leurs revenus. La sécurité alimentaire de l'Europe pourrait être également remise en cause par le jeu d'importation de produits agricoles moins disant sur le plan environnemental mais représentant un coût inférieur pour le consommateur.

Ces stratégies ne font l'objet d'aucune étude d'impact précise de la Commission et la seule étude, d'ailleurs alarmante, sur ce sujet, provient du département américain de l'agriculture (USDA). Dès lors, et dans un contexte économique et social particulièrement difficile pour le monde agricole, elle lui demande, d'une part, si le Gouvernement français peut s'engager pleinement au niveau européen pour qu'aucune

proposition législative de ces stratégies « De la ferme à la table » et « Biodiversité » ne soit publiée avant que la Commission produise une étude d'impact précise et argumentée, d'autre part, d'assurer que tant que ces objectifs ne seront pas traduits en actes juridiques européens, ils ne pourront pas être introduits dans les législations existantes.