

MERCREDI 19 MAI 2021

Questions d'actualité

**Adaptation au droit de l'Union européenne
dans le domaine des transports
(*Procédure accélérée*)**

SOMMAIRE

QUESTIONS D'ACTUALITÉ.....	1
<i>Réponse pénale à la délinquance du quotidien</i>	1
M. Pascal Martin	1
M. Jean Castex, Premier ministre	1
<i>Situation au Proche-Orient (I)</i>	2
Mme Éliane Assassi	2
M. Jean Castex, Premier ministre	2
<i>Programme Covax</i>	2
M. Martin Lévrier	2
M. Clément Beaune, secrétaire d'État chargé des affaires européennes	2
<i>Situation au Proche-Orient (II)</i>	3
Mme Hélène Conway-Mouret	3
M. Clément Beaune, secrétaire d'État chargé des affaires européennes	3
<i>Couverture numérique en zone rurale</i>	3
M. Éric Gold	3
Mme Jacqueline Gourault, ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales	3
<i>Révision de l'article premier de la Constitution</i>	3
M. Guillaume Gontard	3
M. Jean Castex, Premier ministre	4
<i>Date des soldes d'été</i>	4
M. Alain Marc	4
M. Alain Griset, ministre délégué, chargé des petites et moyennes entreprises	4
<i>Peines automatiques pour les agresseurs de policiers</i>	5
Mme Dominique Estrosi Sassone	5
Mme Marlène Schiappa, ministre déléguée chargée de la citoyenneté	5
<i>Conflit du Haut-Karabagh</i>	5
M. Christian Cambon	5
M. Clément Beaune, secrétaire d'État chargé des affaires européennes	5
<i>Déclinaison territoriale du plan de relance</i>	6
M. Patrice Joly	6
Mme Jacqueline Gourault, ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales	6
<i>Modalités d'entrée à Sciences Po</i>	6
M. Max Brisson	6
Mme Frédérique Vidal, ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation	6

Application de la réforme des études de santé	6
Mme Sonia de La Provôté	6
Mme Frédérique Vidal, ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation	7
Ministres candidats aux élections locales de 2021	7
M. Stéphane Piednoir	7
M. Marc Fesneau, ministre délégué chargé des relations avec le Parlement et de la participation citoyenne	7
Revenu d'urgence pour les jeunes	7
M. Rémi Cardon	7
Mme Sarah El Haïry, secrétaire d'État chargée de la jeunesse et de l'engagement	8
Soutien à la natalité	8
Mme Christine Bonfanti-Dossat	8
M. Olivier Véran, ministre des solidarités et de la santé	8
Difficultés d'accès au médicament innovant Trodelvy	8
Mme Corinne Imbert	8
M. Olivier Véran, ministre des solidarités et de la santé	8
MISES AU POINT AU SUJET DE VOTES	9
ADAPTATION AU DROIT DE L'UNION EUROPÉENNE	
DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS (Procédure accélérée).....	9
Discussion générale	9
Mme Bérangère Abba, secrétaire d'État chargée de la biodiversité	9
M. Cyril Pellevat, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable	10
M. François Bonneau, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées	10
M. Hervé Maurey, rapporteur pour avis de la commission des finances	11
M. Gérard Lahellec	11
M. Gilbert-Luc Devinaz	12
M. Pierre Médevielle	12
M. Jacques Fernique	12
Mme Patricia Schillinger	13
M. Jean-Pierre Corbisez	13
Mme Christine Herzog	14
M. Jean-Baptiste Blanc	14
Mme Catherine Fournier	14
Discussion des articles	15
ARTICLE PREMIER	15
ARTICLE 2	15
ARTICLE 6	15
M. Vincent Capo-Canellas	15
ARTICLE 7	17
M. Gérard Lahellec	17

ARTICLE 8	18
ARTICLE 9	18
ARTICLE 10	18
ARTICLE 13	18
ARTICLE 16	19
ARTICLE 17	19
M. Gérard Lahellec	19
ARTICLE 20	20
ARTICLE 21	20
M. Gérard Lahellec	20
ARTICLE ADDITIONNEL après l'article 21	20
ARTICLE 22	21
M. Gérard Lahellec	21
ARTICLE 23	21
M. Olivier Jacquin	21
ARTICLE 24	21
ARTICLE ADDITIONNEL après l'article 32	22
ARTICLE 41	24
Mme Isabelle Briquet	24
ARTICLES ADDITIONNELS après l'article 42	25
Explications de vote	26
M. Jean-Pierre Corbisez	26
M. Jean-François Longeot, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable	26
Ordre du jour du jeudi 20 mai 2021	26

SÉANCE du mercredi 19 mai 2021

96^e séance de la session ordinaire 2020-2021

PRÉSIDENCE DE M. GÉRARD LARCHER

SECRÉTAIRES :

MME FRANÇOISE FÉRAT, MME PATRICIA SCHILLINGER.

La séance est ouverte à 15 heures.

Le procès-verbal de la précédente séance, constitué par le compte rendu analytique, est adopté sous les réserves d'usage.

Questions d'actualité

M. le président. – L'ordre du jour appelle les questions d'actualité au Gouvernement.

Notre séance est retransmise en direct sur Public Sénat et sur notre site internet.

Au nom du Bureau du Sénat, j'appelle chacun à observer au cours de nos échanges une valeur essentielle du Sénat : le respect, tant celui des uns et des autres que celui du temps de parole.

Réponse pénale à la délinquance du quotidien

M. Pascal Martin. – (*Applaudissements sur les travées du groupe UC*) Nombre de sénateurs, de notre groupe et d'autres, sont allés ce jour devant l'Assemblée nationale pour témoigner à nouveau leur solidarité aux policiers.

Ces derniers craignent pour leur vie, qui ne représente rien aux yeux des voyous de Viry-Châtillon, d'Avignon et d'ailleurs. Ils s'interrogent sur le sens de leur engagement. On peut recruter plus, acheter des véhicules, verser des primes, créer des observatoires, mais rien n'y fait : le problème, c'est qu'à peine arrêtés, les délinquants sont relâchés dans la nature. Que pensent le policier, le concierge, quand ils voient le délinquant, arrogant et menaçant, de retour dans la même cage d'escalier, quelques heures plus tard ?

Un rappel à la loi ou une peine de prison avec sursis prononcés quelques trimestres plus tard entraînent un sentiment d'impunité chez les délinquants, de désarroi et d'humiliation chez les honnêtes gens.

L'autorité de l'État ne se décrète pas ; elle se manifeste et s'impose.

Que compte faire le Gouvernement pour mieux protéger ses agents ?

Doit-on modifier notre échelle des peines pour que la sanction visible et immédiate soit la règle ?

(Applaudissements sur les travées du groupe UC et sur certaines travées du groupe Les Républicains)

M. Jean Castex, Premier ministre. – Merci, monsieur le sénateur, pour la pondération de votre question sur ce sujet grave. Vous avez dit que créer des postes, donner des moyens n'y faisait rien. Je ne suis pas d'accord : au cours du quinquennat, nous aurons créé dix mille postes nets dans la police et la gendarmerie. C'est quand même mieux que d'en supprimer, comme on l'a fait par le passé. (*Applaudissements à gauche, protestations et huées à droite*)

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

M. Jean Castex, Premier ministre. – Je parle d'un passé collectif.

Je vous renvoie à ma déclaration de politique générale : j'y disais que renforcer les moyens des forces de sécurité, comme le fait le Gouvernement, ne suffit pas, face à la vague de violence contre les forces de sécurité et contre les citoyens de ce pays. Il faut que la réponse pénale suive.

M. Marc-Philippe Daubresse. – Eh oui.

M. Jean Castex, Premier ministre. – C'est ce que nous avons fait.

M. Marc-Philippe Daubresse. – Eh non.

M. Jean Castex, Premier ministre. – Le budget de la justice a connu une hausse inédite de 8 % dans la loi de finances pour 2021.

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

M. Jean Castex, Premier ministre. – La France compte moins de magistrats par habitant que l'Allemagne ou l'Italie. Il nous faut restaurer le service public de la justice, réparer certains maillons de la chaîne ; dans le cadre du Beauvau de la sécurité, nous allons notamment renforcer la fonction d'officier de police judiciaire.

La numérisation de la chaîne pénale doit aussi être poursuivie. J'ai dégagé des sommes extrêmement importantes pour ce faire dans le plan de relance.

La Représentation nationale sera saisie d'un projet de loi sur la justice. En tant que maire, j'ai constaté, de longue date, que le rappel à la loi ne servait à rien et ridiculisait l'autorité de l'État. Nous y mettrons fin. *Idem* pour les réductions automatiques de peines.

Nous menons une action de fond pour les forces de sécurité intérieure, pour le service public de la justice, dont l'indépendance est constitutionnellement garantie, mais aussi pour la prévention.

Dédoubler les classes dans les quartiers de la politique de la ville et 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 du RDPI*)

Situation au Proche-Orient (I)

Mme Éliane Assassi. – Depuis la question de Pierre Laurent la semaine dernière, le Conseil de sécurité des Nations unies, verrouillé par les États-Unis, s'est réuni trois fois, sans résultat. Les victimes s'accumulent - majoritairement à Gaza, étant donné la disproportion de l'usage de la force.

Le temps est venu de taper du poing sur la table, de faire entendre la voix de la France. Le Président Macron doit plaider en faveur de la paix.

L'Union européenne, divisée, tergiverse. La violation massive des droits de l'Homme, la suspicion de crimes de guerre à sa porte doit la faire réagir.

Beaucoup renvoient dos à dos agresseurs et agressés. Le choix de la guerre et de la violence fait par Benyamin Netanyahu et l'extrême droite israélienne est pourtant patent.

Au-delà d'un hypothétique vote à l'ONU sur un cessez-le-feu, seule la coexistence pacifique de deux États, israélien et palestinien, peut régler la question. En attendant, il faut d'urgence faire cesser les violences et stopper la politique de colonisation.

Quand la France reconnaîtra-t-elle l'État palestinien ? C'est la clé de la paix. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRCE ; Mme Martine Filleul applaudit également.*)

M. Jean Castex, Premier ministre. – J'ai dit hier à l'Assemblée nationale combien la situation au Proche-Orient était grave et préoccupante ; elle résulte de l'absence de perspectives politiques. La violence perdurera tant que l'on ne progressera pas vers une solution à deux États, dans le cadre du droit international.

La priorité absolue, l'urgence vitale, c'est l'arrêt de l'escalade de la violence. Depuis le 10 mai, le bilan humanitaire est très lourd. Des familles entières, israéliennes et palestiniennes, sont endeuillées, les destructions sont terribles, la population israélienne vit sous la menace des roquettes. Cela ne peut nous laisser indifférents.

Je redis l'attachement indéfectible de la France à la sécurité d'Israël. Le Hamas a instrumentalisé les tensions à Jérusalem en sacrifiant les populations civiles. La France condamne fermement les tirs de roquettes depuis la bande de Gaza. La réponse militaire israélienne doit être proportionnée, dans le strict respect du droit international.

L'aide humanitaire doit entrer à Gaza rapidement, sans entrave. Nous agissons en ce sens. La sécurité des personnels médical et humanitaire et des journalistes doit être assurée.

La violence se répand en Cisjordanie et à Jérusalem, où se multiplient les heurts entre

communautés. La France appelle l'ensemble des acteurs à mettre un terme immédiat à toute violence, provocation et incitation à la haine.

Dès avril, la France s'est inquiétée des risques liés à la poursuite de la colonisation et a appelé à préserver le *statu quo* sur les lieux saints. Depuis, elle ne ménage pas ses efforts pour contribuer à la cessation des hostilités. Le Président de la République s'est entretenu avec le Premier ministre Netanyahu et le Président Abbas ; il a rencontré le Président Sissi, dont nous soutenons l'effort de médiation, ainsi que le roi de Jordanie pour coordonner nos efforts.

Ne doutez pas de la ferme volonté de la France de peser de tout son poids dans cette région. (*Applaudissements sur les travées du RDPI*)

Programme Covax

M. Martin Lévrier. – Alors que nombre d'États européens allègent les restrictions, la résurgence de l'épidémie dans plusieurs pays - Inde, Népal, Brésil - inquiète. Nous ne surmonterons la pandémie que par une vaccination rapide et accessible à tous.

L'initiative Covax a déjà permis de distribuer 64 millions de vaccins dans 124 pays. Mais les distributions prennent du retard. D'après l'Unicef, 150 millions de doses pourraient être données si les pays du G7 et de l'Union européenne cédaient 20 % de leurs stocks. Cela sauverait bien des vies.

La France a été le premier pays à donner 100 000 doses à travers Covax. Le Président de la République a appelé les pays anglo-saxons à nous emboîter le pas.

Le temps joue contre nous : comment répondre à l'appel de l'Unicef et accélérer l'initiative Covax ? Quel rôle pour Sanofi, qui vient de publier des résultats prometteurs ? (*Applaudissements sur les travées du RDPI*)

M. Clément Beaune, secrétaire d'État chargé des affaires européennes. – Face à la pandémie, la solidarité internationale est notre devoir humanitaire et moral, mais aussi notre intérêt sanitaire. La France et l'Union européenne ont initié Covax, qui a permis de distribuer plus de 65 millions de doses dans 120 pays. Nous devons maintenant accélérer sans attendre la levée des brevets.

L'Union européenne est le premier financeur de Covax, le premier donateur et le premier exportateur de vaccins. Les États-Unis nous rejoignent enfin et nous nous en réjouissons : le président Biden a annoncé un don important de doses. Nous devons mobiliser l'ensemble des vaccins disponibles. Le vaccin complémentaire de Sanofi, prévu pour le troisième trimestre, contribuera à l'accélération.

L'Union européenne a commandé plus de 2,5 milliards de doses, plus qu'il n'en faut pour vacciner notre population - même si cela reste notre priorité.

Par ailleurs, la France fait don de doses de manière bilatérale, notamment aux soignants africains.

Situation au Proche-Orient (II)

Mme Hélène Conway-Mouret. – (*Applaudissements sur les travées du groupe SER*) Une fois encore, l'actualité est terrible et terrifiante au Proche-Orient. Les populations vivent sous la terreur des bombardements et des tirs de roquettes. Le bilan est lourd : 230 morts à Gaza, dont 58 enfants, et douze victimes israéliennes, dont deux enfants, sans compter les blessés dans les deux camps.

Alors que les violences s'étendent à la Cisjordanie, rien ne semble pouvoir enrayer la mécanique.

Le secrétaire général de l'ONU a appelé à un arrêt immédiat des combats. Les quinze membres du Conseil de Sécurité ont condamné les violences contre les civils, mais les États-Unis bloquent toute déclaration commune. Nous attendons de connaître le sort de la résolution proposée hier soir par la France, l'Égypte et la Jordanie.

La paix et la protection des populations civiles doivent être les priorités. Il faut privilégier la solution à deux États.

La France est l'un des rares pays à pouvoir parler aux deux parties, pourtant elle privilégie la médiation égyptienne. Pourquoi l'Union européenne se laisse-t-elle marginaliser au lieu d'être à l'initiative d'un processus de paix ? (*Applaudissements sur les travées des groupes SER et CRCE*)

M. Clément Beaune, *secrétaire d'État chargé des affaires européennes.* – En effet, les efforts diplomatiques doivent être amplifiés. Le Premier ministre a rappelé la position d'équilibre que défend activement la France, l'un des rares pays à pouvoir dialoguer avec les deux parties.

Ces efforts ne font pas concurrence à ceux du Président Sissi, que nous appuyons. Membre permanent du Conseil de sécurité des Nations Unies, la France a un rôle clé à jouer pour relayer les efforts de médiation et de désescalade. C'est ce à quoi Jean-Yves Le Drian s'emploie. Nous avons proposé une résolution en faveur d'un cessez-le-feu et d'un accès humanitaire rapides.

Je regrette que les efforts de coordination de l'Union européenne ne soient pas plus efficaces ; quelques partenaires européens n'ont pas joué le jeu collectif. Mais Josep Borrell a été clair : l'Union européenne est sur la ligne de la France. Nous allons poursuivre nos efforts en liaison avec nos partenaires régionaux. (*Applaudissements sur les travées du RDPI*)

Couverture numérique en zone rurale

M. Éric Gold. – L'aménagement numérique est devenu un enjeu majeur de développement territorial dans les zones les plus rurales, d'autant plus depuis la

crise sanitaire. D'après l'Observatoire du très haut débit, 87 % des Français seraient raccordables à la fibre en 2022, alors que l'objectif était de 80 %. Mais la réalité est contrastée, avec une couverture à 85 % dans les zones très denses, mais 32 % seulement dans les zones rurales. Plus de deux millions de locaux connaissent des difficultés de raccordement à la fibre.

Les arguments avancés par les opérateurs laissent dubitatif : manque de techniciens, adressage insuffisant, poids de la fibre sur les poteaux...

Quelles actions le Gouvernement entend-il mettre en œuvre pour déployer le très haut débit en milieu rural, sans que ce soit au détriment de la qualité, sachant qu'entre un quart et un cinquième des raccordements échouent pour cause de malfaçon ou de dégradation ? (*Applaudissements sur les travées du RDSE ; M. Patrick Chaize applaudit également.*)

Mme Jacqueline Gourault, *ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.* – Oui, l'aménagement numérique est un enjeu majeur de cohésion sociale et territoriale. Avec le *New Deal Mobile*, le Gouvernement a fait du déploiement de la fibre une priorité. Nous avons déployé des moyens sans précédent : le plan France Très haut débit a accéléré, faisant passer le nombre de foyers raccordables de 24 % en 2017 à 60 % en 2020. Dans votre département du Puy-de-Dôme, le réseau d'initiative publique les a fait passer de 22 % à plus de 53 %.

Nous avons bien identifié les problèmes que vous soulignez, comme l'a fait l'Autorité de régulation des communications électroniques et des Postes (Arcep). En 2021, grâce aux financements du plan de relance, nous orienterons les efforts vers les zones très rurales.

Les dysfonctionnements constatés ne sont pas acceptables. Nous demandons des comptes rendus détaillés aux opérateurs avec des photos avant-après... Néanmoins, certains problèmes d'adressage ou de raccordements complexes demeurent. Nous surveillons la situation de très près, avec l'Arcep et avec les sénateurs de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

M. Éric Gold. – Les zones rurales ne doivent pas être les parents pauvres de l'aménagement numérique. Le Puy-de-Dôme peut être attractif, à condition que le débit soit suffisant. (*Applaudissements sur les travées du RDSE*)

Révision de l'article premier de la Constitution

M. Guillaume Gontard. – (*Applaudissements sur les travées du GEST*) Le 10 mai, le Sénat a modifié le projet de loi constitutionnelle tendant à inscrire à l'article premier de la Constitution la garantie de la préservation de l'environnement et de la biodiversité et la lutte contre le dérèglement climatique. Preuve que la majorité sénatoriale n'a toujours pas pris la mesure

de l'urgence écologique. (*Protestations sur les travées du groupe Les Républicains*) En refusant de donner la parole au peuple, elle trahit son héritage gaulliste. En laissant la maison brûler, elle oublie celui de Jacques Chirac. (*Mêmes mouvements*)

Par votre rédaction dépourvue de portée normative, vous empêchez la tenue d'un référendum digne de ce nom avant l'élection présidentielle.

L'Élysée avait d'ailleurs déjà anticipé cet abandon du référendum à la veille de notre débat, avant de le démentir. Depuis, silence radio...

Monsieur le Premier ministre, allez-vous poursuivre la navette ou abandonner la deuxième tentative de révision constitutionnelle du quinquennat ? (*Applaudissements sur les travées du GEST*)

M. Jean Castex, Premier ministre. – (« Ah ! » sur les travées du groupe Les Républicains) La lutte contre le dérèglement climatique, les atteintes à l'environnement et à la biodiversité sont des impératifs majeurs. Depuis que je suis Premier ministre, j'ai déjà vécu de terribles inondations dans les Alpes-Maritimes et dans le Lot-et-Garonne, un épisode de gel dramatique dans la quasi-totalité du pays. La réalité est là : ces phénomènes s'accroissent.

Évacuons la question de procédure : le choix du Président de la République est de réviser la Constitution sur le fondement de l'article 89 et non de l'article 11 - nous n'avons jamais varié sur ce point. Il faut donc que le texte soit voté en termes identiques par les deux assemblées, avant d'être soumis à un éventuel référendum, ou au Congrès. Nous n'en sommes pas tout à fait là. (*Sourires*)

Pour être fidèle à son haut niveau d'ambition, le Gouvernement a déposé le projet de loi constitutionnelle que vous connaissez, au terme d'un processus original impliquant la consultation d'une Convention citoyenne, avant que la Représentation nationale ne reprenne ses droits.

Je regrette moi aussi que le Sénat n'ait pas voté le texte, adopté très largement par les députés, par 391 voix contre 47 - donc bien au-delà de la majorité.

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

M. Bruno Retailleau. – Heureusement qu'il y a le Sénat !

M. Jean Castex, Premier ministre. – Je regrette moi aussi que le Sénat ait abaissé notre ambition. (*Protestations sur les travées des groupes Les Républicains et UC*) Mais nous n'entendons pas y renoncer. Nous allons saisir à nouveau l'Assemblée nationale pour qu'elle rétablisse le texte initial du Gouvernement, après quoi nous aviserons.

Nous devons avoir une haute ambition collective sur ces sujets graves ! (*Applaudissements sur les travées du RDPI*)

M. Guillaume Gontard. – Je me demande quand un référendum pourrait avoir lieu, et sur quel texte. En tout cas, il ne suffirait pas à verdir le bilan d'un quinquennat qui risque fort d'être perdu pour le climat. Encore une promesse présidentielle non tenue, encore une proposition de la Convention citoyenne sur le climat enterrée ! Seule une loi Climat ambitieuse pourrait rattraper ce ratage - or nous sommes loin du compte. (*Applaudissements sur les travées du GEST*)

Date des soldes d'été

M. Alain Marc. – (*Applaudissements sur les travées du groupe INDEP*) Nous y voilà ! Après quinze mois de crise sanitaire et trois confinements, nous voyons le bout du tunnel : couvre-feu à 21 heures, réouverture des terrasses, des musées, des cinémas et des commerces. J'espère que nos concitoyens vont se ruer sur les boutiques. Les commerçants ont besoin de renouer le contact, d'écouler leurs stocks et de reconstituer leurs marges.

Ne confondons pas vitesse et précipitation. Les recettes commerciales vont remplacer peu à peu les aides publiques. Mais les soldes d'été, prévus pour le 23 juin, arrivent trop vite. Le prix et les marges seront cassés.

Il faut combiner soldes et début de la saison touristique. Les Français sont impatients de retrouver leurs commerçants, mais je suis sûr qu'ils patienteront pour les soldes jusqu'au 7, voire au 15 juillet. Qu'en pense le Gouvernement ? (*Applaudissements sur les travées du groupe INDEP*)

M. Alain Griset, ministre délégué, chargé des petites et moyennes entreprises. – L'attente des commerçants et des consommateurs était très vive. Je l'ai constatée sur le terrain. Nous avons accompagné très fortement les commerces, mais beaucoup de stocks se sont accumulés pour la chaussure, la maroquinerie ou le vêtement.

Quelque 80 % du fonds de solidarité de novembre dernier seront versés en mai aux entreprises de moins de 50 salariés. Pour les entreprises de plus de 50 salariés, une prise en charge de la valeur des stocks est prévue au titre des coûts fixes.

Mettre tout le monde d'accord sur la question des soldes est un objectif inatteignable. Hier, j'ai eu une visioconférence avec les acteurs du commerce, nombreux et divers. Ce ne fut pas une surprise, les avis divergeaient. Mais moins que d'habitude !

Dès la semaine prochaine, Bruno Le Maire et moi-même proposerons au Premier ministre une date conforme à l'intérêt global des commerçants. (*Applaudissements sur les travées du RDPI*)

M. Alain Marc. – Il faut reporter les soldes de quelques semaines, ce serait conforme à l'intérêt général.

*Peines automatiques pour les agresseurs
de policiers*

Mme Dominique Estrosi Sassone. – (Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains) Monsieur le Premier ministre, j'espère que vous aurez l'obligeance de me répondre, car le sujet est d'importance.

Les policiers nous protègent, mais l'État n'est plus capable de les protéger. Ils ont peur et ont exprimé leur indignation dans la dignité il y a à peine deux heures. Jour et nuit, ils sont sur le terrain, y compris dans les quartiers prioritaires et difficiles. Les jeunes malfrats sont interpellés, mais pas condamnés : la réponse pénale est mal appliquée et défaillante.

Vous promettez plus de fermeté, mais les mots ne suffisent plus. Il faut des peines minimales automatiques pour ceux qui s'en prennent aux membres des forces de l'ordre et de sécurité. Monsieur le Premier ministre, décrétez-vous l'urgence de la réponse pénale ? (Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains)

Mme Marlène Schiappa, ministre déléguée chargée de la citoyenneté. – (Protestations à droite) Pour moi aussi, c'est un plaisir d'être présente et de vous répondre au nom du ministre de l'Intérieur.

Nous partageons le soutien que vous affirmez envers les policiers. Gérald Darmanin est auprès d'eux. (Murmures à droite) Les forces de sécurité ont besoin de soutien et de moyens. Vous avez du reste voté en décembre dernier une hausse historique du budget de la sécurité.

La réponse pénale est fondamentale. C'est pourquoi le Premier ministre s'est exprimé sur ce sujet et a reçu les syndicats, en présence du ministre de l'Intérieur et du garde des Sceaux. Au-delà, le soutien de toute la classe politique est essentiel. C'est notre travail, avec le Beauvau de la Sécurité.

Nous recevons leurs familles et lorsque des petits garçons, fils de policiers, disent qu'ils cachent la profession de leur père par peur des repréailles à l'école, cela signifie qu'il faut affirmer partout ce soutien... (Brouhaha à droite)

M. François Bonhomme. – Ce n'est pas la question.

Mme Marlène Schiappa, ministre déléguée. – ...au lieu de jeter l'opprobre sur les policiers sur les plateaux télé comme le font certains. Le Gouvernement est aux côtés des forces de l'ordre. (Applaudissements sur les travées du RDPI)

Mme Dominique Estrosi Sassone. – Je vous posais une question précise, à laquelle vous n'avez pas répondu : le Gouvernement est-il prêt à instaurer des peines minimales automatiques ?

Monsieur le Premier ministre, vous critiquez le bilan sécuritaire de Nicolas Sarkozy : vous en étiez pourtant

l'un des plus proches collaborateurs. (Vifs applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains) Les policiers attendent l'impunité zéro. Qui protégera la République si la République ne protège pas les policiers ? (Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains)

Conflit du Haut-Karabagh

M. Christian Cambon. – (Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains) Les plaies du conflit au Haut-Karabagh sont encore ouvertes, et déjà l'Azerbaïdjan multiplie les provocations contre l'Arménie : refus honteux de libérer les prisonniers de guerre, destruction du patrimoine culturel et religieux dans les territoires arméniens qu'il contrôle.

Récemment, 350 soldats azerbaïdjanais viennent de s'installer en territoire arménien près du Lac Noir ; 20 000 autres sont de l'autre côté de la frontière, à quarante kilomètres.

Tout est clair : l'attaque du Haut-Karabagh constituait la première étape d'un plan de l'Azerbaïdjan et de la Turquie visant à instaurer la continuité territoriale entre eux. Le Président de la République a appelé au retrait des troupes, mais l'Occident est marginalisé dans cette zone et la Russie est l'autre grand vainqueur du conflit.

Montrons clairement à l'Arménie que la France est à ses côtés ! Après la résolution sénatoriale votée le 25 novembre à l'unanimité, une délégation composée de tous les présidents de groupe, emmenée par le président Larcher, s'est rendue sur place, ce qui a marqué les esprits.

Allez-vous saisir le Conseil de sécurité de l'ONU, relancer le processus de Minsk ? Allez-vous passer des paroles aux actes ? Il y va de la défense de nos valeurs et de notre amitié avec l'Arménie. (Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, ainsi que sur plusieurs travées du groupe SER ; M. Éric Bocquet applaudit également.)

M. Clément Beaune, secrétaire d'État auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères, chargé des affaires européennes. – La solidarité de la France avec l'Arménie est sans faille ni ambiguïté. L'incursion récente montre qu'un règlement global du conflit est indispensable. Le cessez-le-feu est fragile. Nous travaillons à une solution politique, au sein du groupe de Minsk dont nous assurons la coprésidence.

Il appartient à l'Azerbaïdjan de donner des signaux de désescalade, au-delà de la libération de quelques prisonniers. Le retrait de ses troupes est nécessaire. Le Président de la République s'est entretenu le 13 mai avec le Premier ministre arménien ; M. Le Drian a eu des discussions avec ses homologues azéri, arménien et avec le secrétaire d'État américain Antony Blinken.

La présence à Erevan le 24 avril de M. Lemoyne, de moi-même et d'un certain nombre de sénateurs,

pour commémorer le génocide arménien, a illustré notre solidarité indéfectible. (*MM. François Patriat et Martin Lévrier applaudissent.*)

Déclinaison territoriale du plan de relance

M. Patrice Joly. – (*Applaudissements sur les travées du groupe SER*) Le 3 septembre, le plan de relance de 100 milliards était présenté, marqué par la territorialisation, avec 10,5 milliards d'euros prévus pour les collectivités. À ce jour, 5,3 milliards d'euros ont déjà été mobilisés pour les collectivités territoriales mais on déplore une grande disparité. Certains départements n'ont reçu que 20 % des fonds auxquels ils pourraient prétendre si la répartition se faisait en fonction de la population.

Le plan de relance est calibré pour les grandes collectivités, qui disposent de services pour monter les dossiers. Les petites, qui ont pourtant joué un rôle essentiel dans la gestion de la crise sanitaire, n'ont pas de moyens d'ingénierie.

Les procédures sont trop complexes, les critères vite restrictifs et il manque la souplesse dont les petites collectivités ont désespérément besoin. Liées par les contrats de Cahors, elles n'ont pas pu proposer des projets au pied levé. Le plan de relance va exacerber la fracture territoriale, insupportable pour les populations concernées.

Comment lutter contre cette nouvelle forme d'inégalité territoriale ? (*Applaudissements sur les travées du groupe SER*)

Mme Jacqueline Gourault, ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales. – Monsieur le sénateur de la Nièvre, le plan de relance concerne tous les niveaux de collectivités territoriales : régions, départements, intercommunalités.

Des financements déconcentrés sont aux mains des préfets, dont la dotation de soutien à l'investissement local, la DSIL Relance, qui concerne toutes les collectivités territoriales quelle que soit leur taille, et qui peut être cumulée avec de la dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR).

Des financements du Ségur de la santé sont déconcentrés, tout comme des financements pour les pistes cyclables. Les décisions sont prises au plus près du terrain en fonction des projets locaux.

Dans le cadre de l'accord départemental et régional, avec la région Bourgogne-Franche-Comté, nous avons signé pour des projets importants comme celui sur lequel vous m'interrogez depuis si longtemps : l'achèvement de l'aménagement de la N7, avec 31 millions d'euros de l'État et 6 millions du département de la Nièvre. Le technopôle de Magny-Cours sera également aidé, et la cité administrative de Nevers financée.

Monsieur le sénateur, vous n'avez pas vu tout ce que le plan de relance apporte globalement à votre département.

M. Patrice Joly. – La Nièvre recevra 7 millions d'euros alors qu'elle devrait, dans des conditions équitables, en percevoir 33 millions à terme.

Modalités d'entrée à Sciences Po

M. Max Brisson. – (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains*) Sciences Po Paris, après avoir revendiqué vingt ans une politique de discrimination positive - avec des résultats mitigés - assume désormais la disparition du concours, au profit de Parcoursup. Les candidats sont invités à joindre dans leur dossier leurs « écrits personnels ». Les centres d'intérêt l'emportent sur la maîtrise des savoirs académiques, vérifiés par des épreuves de concours anonymes.

Que pensez-vous de ce nouveau mode de sélection subjectif ? (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et sur plusieurs travées du groupe CRCE*)

Mme Frédérique Vidal, ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation. – Je regrette que le subjectif l'emporte sur l'analyse raisonnée des résultats des candidats.

Sciences Po applique depuis longtemps un recrutement sélectif et qualitatif. La sélection se décline en quatre blocs : les performances académiques, la trajectoire - c'est-à-dire la durée de ces performances, et trois épreuves écrites qui comptent pour un tiers de cette première évaluation ; viennent ensuite les oraux. Plus de 15 000 candidatures ont été reçues, deux fois plus qu'avant l'intégration de Sciences Po dans Parcoursup. Nous pouvons nous en réjouir.

Le jury est souverain. Quelques élèves ont contesté ses décisions. Quelle drôle de société, où des jeunes *via* les réseaux sociaux jettent la suspicion sur l'école qu'ils veulent intégrer ? Je maintiens ma confiance à cette institution. (*Mme Patricia Schillinger applaudit.*)

M. Max Brisson. – Depuis la création de Polytechnique, la République a choisi le concours pour départager les meilleurs élèves. C'est l'essence de la méritocratie républicaine. Pascal Perrineau le dit : Sciences Po est affecté par une fascination américano-centrée, au point d'en oublier son histoire intellectuelle. La direction singe un modèle pseudo-américain plutôt que de former les élites de la Nation. Est-ce désormais un handicap d'être un excellent élève ? La quête de diversité doit-elle éloigner du concours républicain ? (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains*)

Application de la réforme des études de santé

Mme Sonia de La Provôté. – (*Applaudissements sur les travées du groupe UC*) Les étudiants sont

particulièrement affectés par la crise. Pour ceux qui suivent des études en santé, c'est la double peine, compte tenu des dysfonctionnements dans l'application de la réforme - dont je partage les objectifs et l'esprit territorialisé.

Complexe, cette réforme a été trop vite appliquée, insuffisamment préparée et pilotée. Résultat : les étudiants souffrent d'un manque de lisibilité et d'équité. J'espère des correctifs pour l'avenir, mais la promotion en cours essuie les plâtres. Quelles mesures exceptionnelles allez-vous prendre pour elle ? (*Applaudissements sur les travées du groupe UC*)

Mme Frédérique Vidal, ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation. – Les doyens ont reçu les collectifs d'étudiants et de parents ; je les en remercie, de même que les « tuteurs » étudiants, qui ont expliqué la réforme autour d'eux.

C'est une transformation en profondeur de l'accès aux études de santé. Pour la première fois, les besoins des territoires seront définis localement par les ARS et les universités, non par les ministères de la Santé et de l'Enseignement supérieur.

Habituellement, 40 % d'une promotion est exclue à la fin de la première année des études de santé et quasiment le reste redouble. Cette année, aucun étudiant ne sera exclu ; tous pourront progresser.

Plus de 10 600 jeunes intégreront la deuxième année des études de santé, c'est une première depuis cinquante ans. Ceux qui rateront le concours mais réussiront leur année auront ainsi une seconde chance. Il y aura autant de places pour eux l'année prochaine qu'il y en avait auparavant pour les redoublants.

Mme Sonia de La Provôté. – Où est la bienveillance quand la lisibilité manque, quand il y a une note éliminatoire de 12 en anglais, quand les programmes sont trop lourds ? Il faut des mesures exceptionnelles ! (*Applaudissements sur les travées du groupe UC*)

Ministres candidats aux élections locales de 2021

M. Stéphane Piednoir. – (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains*) Je vous parle d'un temps que les moins de quatre ans ne peuvent pas connaître : celui où les marcheurs de votre majorité voulaient en finir avec les pratiques de l'ancien monde, à commencer par le cumul des mandats.

Patatras : nous assistons aujourd'hui à la multiplication des candidatures de ministres aux régionales et aux départementales : six en Haut-de-France, cinq en Île-de-France, au total une quinzaine. Quelle région n'a pas son ministre candidat ?

Certains ont renoncé au vu de la médiocrité des sondages, mais cette frénésie de candidatures interroge. Monsieur le Premier ministre, le

Gouvernement est-il toujours pleinement investi dans la gestion de la crise sanitaire ? (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, tandis que l'on proteste sur les travées du RDPI.*)

M. Marc Fesneau, ministre délégué chargé des relations avec le Parlement et de la participation citoyenne. – (*Marques de déception à droite*) La loi autorise à être ministre et candidat, président de région et candidat... et même sénateur et candidat.

Il est curieux de reprocher aux membres du Gouvernement d'être candidats en déplorant sans cesse qu'ils ne se confrontent pas au suffrage universel. Eh bien oui, nous nous investissons dans le débat électoral !

M. Alain Richard. – Très juste !

M. Marc Fesneau, ministre délégué. – Souvenez-vous : dans le Gouvernement de François Fillon, dix-huit ministres étaient candidats... Il est étrange de dire, dans l'opposition, le contraire de ce que l'on faisait dans la majorité. (*Applaudissements sur les travées du RDPI*) Et en tenant ce discours, c'est notre crédit collectif que vous diminuez auprès des Français.

Le Gouvernement est pleinement à la tâche pour soutenir chacun dans cette crise. Si vous ne le voyez pas, les Français, eux, le voient ! (*Vifs applaudissements sur les travées du RDPI ; « Rendez-vous en 2022 ! » à droite*)

M. Stéphane Piednoir. – Je comprends l'intérêt de se frotter au suffrage universel quand on n'a jamais été élu.

M. Marc Fesneau, ministre délégué. – Mais si, j'en ai été !

M. Stéphane Piednoir. – Un tiers du Gouvernement est aujourd'hui en campagne. Ministre la semaine, colleur d'affiches le week-end, en costume cravate et bouton de manchettes...

Mme Jacqueline Gourault, ministre. – C'est honteux !

M. Stéphane Piednoir. – Les Français attendent qu'on arrête de les prendre pour des imbéciles ! (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains*)

Revenu d'urgence pour les jeunes

M. Rémi Cardon. – (*Applaudissements sur les travées du groupe SER*) Je me félicite des ralliements actuels au minimum jeunesse ou au revenu d'urgence pour les jeunes, que je proposais sans succès depuis plusieurs mois. J'ai essayé de nombreux refus, même dans les rangs de la majorité. Mais M. Laurent Saint-Martin, tête de liste LaREM en Île-de-France, propose à présent un dispositif similaire.

Quand et comment allez-vous mettre cette mesure en œuvre ? Il y a urgence face à la bombe à retardement qui va atteindre la jeunesse. Il faut donner

des perspectives d'avenir aux jeunes : les réconcilier avec la République serait bien plus simple avec un dispositif d'urgence unique plutôt qu'avec une forêt de dispositifs. Les missions locales rappellent des demandeurs dont elles avaient rejeté le dossier il y a quelques mois ; elles n'arrivent plus à monter leur budget prévisionnel.

M. le président. – La question !

M. Rémi Cardon. – Allez-vous enfin travailler sur le sujet ? (*Applaudissements sur les travées du groupe SER*)

Mme Sarah El Haïry, secrétaire d'État chargée de la jeunesse et de l'engagement. – Lorsqu'il y a une crise, les plus fragiles en pâtissent. De fait, les inégalités se sont creusées. Nous devons répondre à l'ensemble de nos jeunes - car il y en a plusieurs.

Le Gouvernement consacre plus de 10 milliards d'euros au plan « Un jeune, une solution », afin de les accompagner vers le travail ou l'apprentissage. La mobilisation a été totale : réouverture des bourses, élargissement de la Garantie Jeunes, 140 millions d'euros supplémentaires pour les missions locales...

Mme Laurence Rossignol. – Ce n'est pas la question.

Mme Sarah El Haïry, secrétaire d'État. – Le meilleur moyen de lutter contre la précarité, c'est d'aider les jeunes à accéder à une formation, à un emploi, à un logement. Elizabeth Borne, Jean-Michel Blanquer, Emmanuelle Wargon, Frédérique Vidal : chacun s'est mobilisé.

Mme Laurence Rossignol. – Ce n'est pas la question.

Mme Sarah El Haïry, secrétaire d'État. – La priorité est que chaque jeune trouve une réponse car chacun a sa place. Contre des précarités, il faut des solutions, pas une solution.

Mme Laurence Rossignol. – Donc, la réponse est non.

Soutien à la natalité

Mme Christine Bonfanti-Dossat. – L'avenir démographique de la France n'est pas assuré. Il manquerait 40 000 à 50 000 naissances par an pour assurer le renouvellement de la population, selon le Haut-Commissaire Bayrou.

En janvier 2021, la natalité affiche une baisse de 13 % en un an. Nous passons du baby-boom à un baby-krach, exacerbé par les conséquences d'une politique familiale malmenée et par la crise sanitaire.

Les choses ne se sont guère améliorées depuis François Hollande et le deuil de la politique familiale. Pourtant, les Français souhaitent des enfants et ce n'est pas du mode d'emploi qu'ils ont besoin...

M. Bayrou propose un pacte national pour augmenter le nombre d'enfants : plus de naissances,

c'est une lapalissade ; et un apport migratoire. Pour le premier volet, il faut une ambition beaucoup plus forte et une politique volontariste. Y êtes-vous prêts ?

Quant à l'apport migratoire, est-il acceptable ? Accepté ? C'est un sujet explosif... Or rien ne prouve qu'un tel apport serait utile.

Comment allez-vous répondre à l'alarmant rapport Bayrou ? (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains*)

M. Olivier Véran, ministre des solidarités et de la santé. – Oui, la natalité a baissé de 8 % entre 2008 et 2018. En 2020, elle s'établissait à 1,83 enfant par femme. Le problème n'est pas seulement français : elle diminue depuis dix ans partout en Europe et globalement dans le monde occidental.

La baisse est même plus forte dans certains pays, dont le Royaume-Uni, où la natalité a reculé de 17 % entre 2008 et 2018. Selon une enquête de la Direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques (Drees), l'inquiétude sur le logement et la conciliation difficile entre vie professionnelle et familiale sont les deux premiers facteurs de cette baisse, loin devant le coût de l'éducation d'un enfant et le contenu des politiques publiques.

Oui, des réformes ont pu semer le trouble, mais la natalité en France reste la plus forte en Europe. Nous soutenons la politique familiale. Nous avons doublé la durée du congé de paternité et développé les modes de garde pour les enfants de moins de 3 ans. Nous réfléchissons aussi à une modernisation du congé parental et aux emplois offerts aux jeunes femmes.

Vous verrez : la natalité repartira à la hausse ! En 1996, elle était à 1,66 % elle est remontée à 2,02 % en 2010. (*Applaudissements sur les travées du RDPI*)

Difficultés d'accès au médicament innovant Trodelvy

Mme Corinne Imbert. – (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains*) En décembre 2020, le Trodelvy, traitement innovant contre le cancer du sein « triple négatif » métastatique, est devenu disponible en France grâce à une autorisation temporaire d'utilisation nominative (ATUN).

Fin février 2021, les patientes n'y ont plus accès faute de production et l'autorisation est supprimée. C'est l'incompréhension. Ce médicament est attendu par plusieurs milliers de femmes. Où en sommes-nous ?

Les autorités ont-elles vérifié que le laboratoire était capable de produire des quantités suffisantes ? Est-ce un choix du laboratoire que de ne pas produire suffisamment ?

M. Olivier Véran, ministre des solidarités et de la santé. – Quelque 15 % des cancers du sein sont triples négatifs, qui affectent 9 000 femmes, lesquelles plaçaient de grands espoirs dans ce traitement.

Le petit laboratoire américain qui le produisait a été racheté par Gilead. Le problème n'est pas le coût du médicament, et le marché est immense. Mais la mise en place de la logistique de production prend un an. Je signale que le fabricant a déposé une demande d'autorisation pour le marché européen en mars dernier, la réponse est attendue en décembre prochain.

À ce jour, seulement une soixantaine de femmes ont pu bénéficier de ce traitement en France ; aucune autre en Europe ne l'a pu. Gilead s'est engagé à fournir ce médicament en quantités suffisantes. Nous ferons le maximum pour avoir d'ici décembre le maximum de doses.

L'impatience des patientes est légitime.

Mme Corinne Imbert. – Je veux insister sur l'urgence. Ces femmes sont dans le désespoir, après avoir été portées par un grand espoir.

L'accès équitable aux nouveaux traitements est un sujet important.

Plus généralement, il faut continuer à lutter contre les ruptures de stock des médicaments d'intérêt thérapeutique majeur. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains*)

La séance est suspendue à 16 h 25.

PRÉSIDENCE DE MME PASCALE GRUNY,
VICE-PRÉSIDENT

La séance reprend à 16 h 40.

Mises au point au sujet de votes

M. Stéphane Ravier. – Au scrutin public n°121 sur l'article premier du projet de loi relatif à la gestion de la sortie de crise sanitaire, je ne souhaitais pas m'abstenir, mais voter contre, en cohérence avec mes positions.

M. Jacques Fernique. – Mme Sophie Taillé-Polian souhaitait voter contre le projet de loi relatif à la gestion de la sortie de crise sanitaire.

Mme Anne-Catherine Loisier. – Au scrutin public n°119 du 17 mai, je souhaitais voter contre.

M. Didier Mandelli. – Aux scrutins publics n°s 121 et 123, Mme Annick Petrus souhaitait voter contre.

Mme le président. – Acte est donné de ces mises au point. Elles seront publiées au *Journal officiel* et figureront dans l'analyse politique des scrutins.

Adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports (Procédure accélérée)

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.

Discussion générale

Mme Béangère Abba, secrétaire d'État chargée de la biodiversité. – Notre droit national s'enrichit régulièrement de dispositions destinées à créer un cadre européen unifié, pour mieux protéger les opérateurs, les entreprises et les citoyens de l'Union européenne. C'est l'objet des 48 articles de ce projet de loi transposant douze directives européennes. Ainsi, au 1^{er} janvier 2022, lorsque commencera la présidence française du Conseil de l'Union européenne, nous n'aurons plus aucun déficit de transposition.

Certaines mesures sont de portée générale, d'autres sanctuarisent des avancées portées par le Gouvernement depuis 2017.

Ainsi dans le secteur du transport, ce texte protège mieux les routiers, les marins, le personnel navigant, et régule davantage la filière -une ambition portée par le Président de la République.

D'abord, le cadre social du transport routier est renforcé, avec, aux articles 22 et 23, la transposition très attendue de l'une des trois parties du paquet Mobilité : interdiction de la rémunération des conducteurs en fonction de la rapidité de la livraison au profit de la distance parcourue, introduction de sanctions contre le non-respect du droit au retour et renforcement de celles qui frappent le non-respect des conditions de repos, limitation du cabotage par une carence de quatre jours entre deux périodes.

Les articles 16 à 21 portent sur le secteur maritime, avec notamment la prise en compte de la période d'activité partielle dans le calcul des droits à la retraite.

Ce texte accompagne également des avancées techniques, en refondant la réglementation sur le télépéage. La lutte contre la fraude est renforcée par la facilitation des échanges d'informations entre pays.

L'article 16 renforce la régulation des émissions de soufre par les navires. Un régime de déclaration pour les drones sera également introduit.

J'insiste sur les enjeux territoriaux, avec l'achèvement de la transposition de la directive sur les redevances aéronautiques, le maintien de la compétence de l'Autorité de régulation des transports (ART) sur les principaux aéroports, l'extension à

l'article 7 de la possibilité de délégations de service public aux lignes reliant la France à un autre pays européen. En matière de sûreté aérienne, les sanctions pénales contre les incursions sur les pistes d'atterrissage sont renforcées à l'article 10.

Ce texte renforce aussi notre droit environnemental : l'article 25 muscle les dispositions sur le mercure, l'article 26 celles sur les fluides frigorigènes. L'article 28 introduit un devoir de diligence pour les importateurs de métaux et minéraux issus de zones de conflit. Le droit de l'eau est toiletté par les articles 29 et 30. L'article 31 sur les mises à mort et captures accidentelles d'animaux transpose la directive Habitat ; l'article 32 porte sur l'information environnementale.

La dernière partie du texte, qui transpose la directive Solva 2, concerne la protection du consommateur en matière financière.

Ce texte renforce donc notre position et nos exigences sur des thèmes qui seront au cœur de la prochaine présidence française du Conseil de l'Union européenne, à commencer par le volet social des transports. Cette présidence sera fondée sur une coopération forte avec le Parlement.

M. Cyril Pellevat, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – Compte tenu de la diversité des sujets, trois commissions ont été saisies. La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a examiné trente et un articles, un article ayant été délégué au fond à la commission des affaires étrangères et dix à la commission des finances.

Dresser un panorama complet de ce texte n'est pas chose facile. Mais des sujets de fond aux implications concrètes s'y cachent, notamment pour les gens de mer ou le personnel navigant.

Le texte prépare la présidence française du Conseil de l'Union européenne qui commencera en janvier 2022. Il doit nous permettre d'assumer nos responsabilités avec cohérence et exemplarité.

Rappelons qu'au début des années 2000, la France était la lanterne rouge de l'Europe avec 176 directives en retard de transposition. Comme le notait à l'époque, avant la révision constitutionnelle de 2008, la délégation aux affaires européennes, le Gouvernement allait parfois négocier des directives à Bruxelles, avant de se dérober face au mécontentement qu'elles suscitaient. Les choses ont bien changé, et la France est désormais championne d'Europe de la transposition. Je m'en félicite.

À l'article 16, nous avons renforcé par un amendement les exigences en matière d'émissions de soufre pesant sur les navires en système ouvert.

À l'article 20, nous avons comblé une lacune importante sur le temps de pause des stagiaires sur les bateaux, la mesure afférente ayant été supprimée par erreur dans une ordonnance de 2010. Cela

montre, incidemment, la moindre qualité normative des ordonnances. Nous avons également dû revenir sur une ordonnance qui modifiait le cadre du travail de nuit. De tels sujets nécessitent une vigilance particulière du Parlement, qui ne saurait être contourné.

Depuis 2016, les casinos flottants sont autorisés dans un cadre intracommunautaire ; les machines à sous étant nécessaires à l'équilibre économique de notre flotte, l'article 19 qui permet la poursuite de ces activités pour les navires qui circulent entre la France et le Royaume-Uni est bienvenu.

L'article 21 atténue les effets de la crise sanitaire pour les 8 000 marins en activité partielle depuis mars 2020. Leurs cotisations vieillesse seront abondées à compter du 1^{er} mai 2021 ; je regrette que cette mesure ne soit pas appliquée sur toute la durée de la crise. Des marins entendus par notre commission ont indiqué que certains étaient contraints de retarder leur départ en retraite pour cette raison. Nous ne pouvions y remédier, sous peine de tomber sous le coup de l'article 40. Quelques dizaines de personnes au plus seraient concernées : madame la ministre, allez au bout de la logique et neutralisez les effets de la crise pour tous les marins.

Sur le volet aérien du projet de loi, des représentants du personnel nous ont alertés sur les nouvelles dispositions relatives aux tests sur les substances psychoactives. Qu'en est-il du secret médical et des faux positifs ?

En revanche, les représentants du personnel navigant ont été rassurés par le renforcement des sanctions en cas de manifestations d'indiscipline en vol - les PAXI, dans le jargon international. Depuis vingt ans, les incidents se multiplient.

Ce texte comprend enfin sept articles sur l'environnement. L'article 26 concerne les fluides frigorigènes, qui ont un pouvoir d'effet de serre de 1 000 à 15 000 fois plus puissant que le CO₂. L'article 16 concerne les rejets de soufre : il faut lutter contre les *scrubbers*, qui permettent de filtrer les cheminées de bateaux pour rejeter en mer les substances prohibées. Ils seraient responsables de 78 % des rejets.

La commission a aussi conforté les pouvoirs de collecte d'information de l'ART.

Nous avons enfin introduit un article 24 *bis* de ratification de six ordonnances prises au titre de la loi d'orientation des mobilités (LOM). Cela va dans le sens des récentes conclusions du groupe de travail sur la modernisation des méthodes de travail du Sénat, qui a rappelé les prérogatives du Parlement face à la multiplication des ordonnances. (*Applaudissement sur les travées du groupe Les Républicains*)

M. François Bonneau, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées. – La commission de

l'aménagement du territoire et du développement durable a délégué à notre commission l'examen au fond de l'article 28 relatif aux minerais dits de conflit.

Le règlement européen adapte 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.

Le sujet concerne notre diplomatie, mais aussi notre industrie de défense. Il faut se féliciter de cette étape importante dans la lutte contre le financement des guerres civiles par le commerce de ces minerais. Elle marque l'aboutissement de plus d'une décennie de négociations internationales et européennes.

La lutte contre le trafic des « diamants du sang » a été engagée au début des années 2000 par les pays de la région des Grands Lacs africains, puis par l'ONU.

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. À la différence de la prohibition ou de l'embargo, qui ne font que renforcer les filières informelles, il place les entreprises devant leur responsabilité sociale selon une logique de *compliance*.

Le Gouvernement propose ainsi un système de contrôles *a posteriori* privilégiant l'incitation à la sanction. Si l'astreinte journalière de 1 500 euros imposée en cas de violations persistantes peut sembler peu dissuasive, la commission a estimé qu'il n'y avait pas lieu de suradapter notre législation.

Grâce à ce règlement, le contrôle du commerce des minerais sera mieux assuré, et une réflexion pourrait être ouverte sur celui des terres rares et du cobalt. Il prévoit une clause de revoyure en janvier 2023, pour évaluer l'efficacité du dispositif et envisager, le cas échéant, des mesures plus contraignantes.

Je vous propose d'adopter l'article 28 du projet de loi tel que modifié en commission.

M. Hervé Maurey, rapporteur pour avis de la commission des finances. – (*Applaudissements sur les travées du groupe UC*) Pour démontrer son exemplarité en matière de transposition, le Gouvernement a décidé de recourir à un texte balai, inévitablement touffu et technique.

La commission des finances s'est vu déléguer au fond la partie du texte relative au droit financier. Plusieurs articles remédient à des difficultés techniques. Ils ne nous ont pas paru poser problème.

D'autres articles adaptent notre droit à des évolutions européennes. D'abord les articles 34 et 35, qui transposent directement deux articles d'une directive de 2019, ne soulèvent pas de difficulté et ont fait l'objet d'amendements rédactionnels.

En revanche, les articles 36 et 41 portant une demande d'habilitation ont été examinés avec une vigilance particulière. L'article 36 transpose la directive européenne sur les mesures de relance pour les marchés de capitaux. L'habilitation nous a paru justifiée.

L'article 41, en revanche, fait courir un risque majeur de dessaisissement du Parlement : il va beaucoup plus loin que le cadre européen, qui ne couvre qu'une partie des activités de financement participatif. Il pourrait avoir pour conséquence de durcir les conditions de leur exercice. Ces mesures doivent faire l'objet d'un débat et d'un vote du Parlement ; aussi avons-nous réduit le champ de l'habilitation au seul champ européen.

Cet article limitait également la possibilité, pour les collectivités territoriales, de recourir au financement participatif *via* l'émission d'obligations. Nous avons adopté un amendement pour limiter cette contrainte, sur laquelle l'Association des maires de France nous avait alertés.

Notre commission a, au total, adopté sept amendements dont deux de fond. (*Applaudissements sur les travées du groupe UC*)

M. Gérard Lahellec. – Alors que la France s'apprête à prendre la présidence de l'Union européenne, le Gouvernement montre sa bonne volonté. Nous en prenons acte, mais regrettons les habilitations trop fréquentes à légiférer par ordonnances, notamment dans le transport européen.

Les marges de manœuvre du Parlement sur ces matières techniques sont limitées, d'autant que les consultations obligatoires ont été tardives, ce que le Conseil d'État a regretté. Je songe à celles de la Commission nationale de la négociation collective, de l'emploi et de la formation professionnelle et de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acos), contraintes de rendre un avis dans une certaine précipitation.

Sur le fond, les mesures de ce projet de loi sont cosmétiques et de faible portée. Quelques-unes cependant nous semblent problématiques : le rabot sur les périodes de repos des jeunes marins à l'article 20 par exemple.

Nous regrettons également le rejet de notre amendement à l'article 21 sur la prise en compte de l'intégralité de la période de l'activité partielle des marins dans le calcul de la retraite, qui pourrait amputer leurs droits à partir de 55 ans. En tant que Breton, vous comprendrez mon intérêt pour le sujet, au vu des difficultés que traverse Brittany Ferries.

Le passage à un régime déclaratif pour les activités aériennes ne nous convient pas, non plus que certaines dispositions sécuritaires zélées qui pénalisent les actions citoyennes autour des plateformes aéroportuaires.

Les mesures contre le cabotage sont trop faibles pour faciliter le rééquilibrage modal et mettre fin à la concurrence déloyale de la route.

Malgré le travail exhaustif du rapporteur, le groupe CRCE s'abstiendra sur ce texte.

M. Gilbert-Luc Devinaz. – La période que nous traversons, marquée par la crise sanitaire et le Brexit, fragilise les fondations mêmes du projet européen.

Pour consolider l'Europe de demain, il faut faire face ensemble à la crise sanitaire et sociale et à ses conséquences sur nos libertés et sur nos modes de vie.

Le départ du Royaume-Uni nous a ouvert les yeux sur les impératifs de résilience et d'autonomie. La relance européenne est une chance de consolider l'Union et de sortir plus forts de la crise. Nous devons être plus soudés que jamais, et l'harmonisation du droit y contribue. Grâce à l'adoption de ce texte, hétérogène et technique mais essentiel, la France pourra montrer patte blanche avant sa présidence de l'Union européenne.

Il transpose douze directives en quarante-deux articles dont trente et un examinés au fond par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Je regrette le peu de temps consacré à l'examen de ce texte complexe.

Il renforce la sécurité de l'aérien, à condition que les pilotes et le personnel navigant bénéficient du secret médical sur les tests auxquels ils seront soumis, et qu'ils puissent faire pratiquer des contre-tests. C'est l'objet d'un amendement du groupe SER à l'article premier.

Je trouve paradoxal que nous transposions des mesures contradictoires avec le projet de loi Climat et résilience que nous allons bientôt examiner. Tel est le cas pour les télépéages. Pour autant, il s'agit de la première approche européenne du sujet avant l'eurovignette poids lourds.

Après les trois ans de négociation du paquet Mobilité, les nouvelles normes applicables au transport routier sont très attendues. Ce nouveau cadre juridique favorisera une meilleure application des règles européennes. Un équilibre a été trouvé entre liberté des opérateurs et des services et conditions de travail.

Les conditions sociales des transporteurs routiers s'en trouveront améliorées : ce sujet a été enfourché par le Président de la République qui, annonçait-il, allait tout régler. Cependant, le transport routier reste largement épargné par la régulation, à cause du lobbying des pays de l'Est qui vivent largement du cabotage.

Or les distorsions de concurrence ont, depuis quelques années, beaucoup épuisé nos transporteurs routiers. Il faudra s'assurer des moyens du contrôle.

D'autres mesures concernent les marins, en vue d'atténuer les effets de la crise sanitaire. Le choix de la date du 1^{er} mai 2021 pour la prise en compte de l'activité partielle dans les pensions de retraite risque cependant de créer des discriminations entre marins. L'article 40 nous empêchait de déposer des amendements pour y remédier : j'invite le Gouvernement à nous apporter des éclaircissements.

Le groupe SER votera ce texte. (*Applaudissements sur les travées du groupe SER*)

M. Pierre Médevielle. – (*Applaudissements sur les travées du groupe INDEP et sur le banc de la commission*) On l'oublie souvent, mais les parlements nationaux jouent un rôle majeur dans le processus législatif européen en contrôlant le respect du principe de subsidiarité.

Ce projet de loi est particulièrement technique et hétéroclite. Comme pour le précédent texte portant diverses adaptations au droit de l'Union européenne, voté l'an dernier, il comporte des habilitations à légiférer par ordonnances sur plusieurs sujets. Nous en comprenons l'utilité mais cela n'empêche pas la vigilance. Je salue à cet égard le travail de la commission des finances sur l'article 41 : il était essentiel de restreindre le champ de l'habilitation, la demande du Gouvernement allant au-delà du droit européen.

La transposition des directives cristallise les passions depuis de longues années. Ce projet de loi révèle plusieurs erreurs de transposition de la France, notamment sur les sujets environnementaux et relatifs à la biodiversité, qui ont conduit à des mises en demeure évitables. Je me félicite des modifications correctives apportées.

Les mises à jour rendues nécessaires pour le Brexit concernent les transports au premier chef. La France, partenaire historique du Royaume-Uni avec lequel elle partage nombre de valeurs, est en première ligne des conséquences post-Brexit. Hélas, l'application de l'accord commercial n'est pas des plus apaisées... En tant que président du groupe d'amitié France-Irlande, j'insiste sur le nécessaire respect de toutes les parties.

L'objectif de ce projet de loi est clair : mettre à jour notre droit avant la présidence française de toute l'Union européenne. Elle devra mettre l'agriculture et l'alimentation au centre de notre souveraineté, promouvoir une vraie diplomatie européenne, faire évoluer notre politique commerciale pour mieux protéger nos intérêts et faire une plus grande place à la protection de l'environnement et de la biodiversité.

Très attaché aux questions européennes, le groupe INDEP votera ce texte. (*Applaudissements sur les travées du groupe INDEP*)

M. Jacques Fernique. – Ce projet est particulier et disparate - je ne suis pas le premier à le souligner. Une bonne part des dispositions ne soulève pas d'objections ; elles sont les bienvenues.

Il a été difficile de travailler sur tous ces sujets en raison de la méthode : l'étude d'impact a été tardive, compliquant la tâche du Conseil d'État. Certaines consultations ont été menées dans la précipitation.

Sur le fond, si l'harmonisation des régimes de responsabilité des transporteurs aériens et le contrôle des équipages ou des matières dangereuses sont positifs, l'aggravation démesurée de la répression des intrusions sur les pistes, phénomènes rares, paraît relever d'un signal politique outrancier davantage que d'un réel souci de sécurité.

Nous souhaitons voir aboutir favorablement les négociations européennes sur l'aérien en vue de la concrétisation du ciel unique européen.

L'article 21 sur la prise en compte de l'activité partielle des marins est positif, mais nous regrettons le seuil du 1^{er} mai, alors qu'il aurait fallu prendre en compte le début de la pandémie.

Ce texte crée des régressions, notamment en réduisant le repos obligatoire des jeunes travailleurs des navires. Il est en revanche positif sur les temps de repos des transporteurs routiers et la lutte contre les abus de cabotage. Nous attendons la prochaine version du paquet Mobilité.

Le travail sur le commerce des minerais contribuant au financement des guerres civiles est compliqué mais louable, pour réprimer ces pratiques qui jettent de l'huile sur ces zones de feu. Une clause de revoyure en 2023 évaluera le dispositif pour l'améliorer.

Nous saluons la transposition des diverses directives sur l'environnement, notamment de celle sur la conservation des habitats naturels et la faune et la flore sauvage, pour laquelle la France avait été mise en demeure. Il était temps !

Notre groupe propose d'instaurer une clause de rattrapage pour procéder à une évaluation environnementale des projets ayant une incidence notable, même en deçà des seuils requis.

Nous approuvons l'amendement n°31 de la commission sur le financement participatif.

Malgré certaines dispositions bienvenues, le caractère outrancier de l'aggravation de la répression des intrusions sur les pistes conduira le GEST à s'abstenir.

Mme Patricia Schillinger. – Ce projet s'inscrit dans le cadre de nos obligations européennes. Nous devons adapter notre droit aux évolutions plus ou moins récentes de la législation européenne dans des domaines variés - pas moins de douze directives et quinze règlements sont visés.

L'adoption de ce projet de loi est hautement symbolique avant la présidence française du Conseil de l'Union européenne. Notre pays se doit d'être exemplaire.

Dans un espace marqué par la libre circulation, l'harmonisation est nécessaire pour assurer la sécurité

des personnes, prévenir le *dumping* social et assurer la protection de l'environnement.

Certains articles tirent des conclusions sociales et économiques après la crise sanitaire, et d'autres adoptent notre droit après la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne.

Ce texte tire aussi les leçons de la catastrophe de l'avion de la *Germanwings*, en soumettant les équipages à des dépistages d'alcoolémie et de substances psychoactives. Il comble un vide sur le transport de marchandises dangereuses par voie aérienne, et renforce la sécurité des aéroports en aggravant les sanctions en cas d'intrusion illégale en zone sensible. Notre droit est actuellement moins dissuasif que celui des autres États membres.

Ce projet garantit un socle de droits sociaux aux conducteurs routiers et lutte contre le cabotage pour assurer les conditions d'une concurrence plus loyale.

Il développe un cadre éthique pour les échanges extra-européens en prévoyant des obligations de traçabilité pour les importateurs d'étain, de tantale, de tungstène et d'or, afin que nul ne cautionne les atteintes aux droits humains ni ne finance le terrorisme.

Il est pleinement en phase avec les préoccupations environnementales actuelles en abordant les sujets d'émissions de soufre des navires, les pollutions au mercure, les polluants organiques ou la pollution de l'eau.

Si notre pays peut montrer la voie, c'est l'Europe tout entière qui doit être plus consciente des conséquences sociales de ses politiques, plus solidaire et plus soucieuse de l'environnement.

M. Jean-Pierre Corbisez. – Environ 20 % de nos dispositions légales seraient issues du droit communautaire. C'est très loin des 80 % martelés par les eurosceptiques, mais néanmoins substantiel.

Si l'éducation, le logement, l'aménagement du territoire, la police, la justice et la défense restent réglés au niveau national, l'Union européenne régule surtout les domaines de transports, de l'environnement et de l'économie. Ces discussions ne sont pas de tout repos, pensons à l'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire ou à l'agriculture, non abordée ce soir, alors que les débats sur la PAC battent leur plein.

Le Gouvernement veut agir vite, avec 42 articles du projet de loi, à la veille de la présidence française du Conseil de l'Union européenne, la première depuis le traité de Lisbonne en 2009. C'est une perspective unique pour faire avancer des sujets comme la préservation de l'environnement et la lutte contre le changement climatique.

Ce texte composite est ambitieux en transposant douze directives et quinze règlements européens. Il nous protégera de contentieux malvenus pour l'un des pays fondateurs de l'Union européenne, notamment de la mise en demeure sur les espaces naturels

protégés pour non-respect de la directive de 1992, et comblera notre retard de transposition.

Nous pourrions ainsi être dignes des engagements de l'accord de Paris. Notre groupe a déposé un amendement qui renforce l'évaluation des impacts sur l'environnement des projets publics ou privés, dans l'esprit de la directive de 2011 et de l'arrêt du Conseil d'État du mois dernier.

Outre l'environnement, ce texte aborde les conséquences du Brexit sur les pêcheurs ou les compagnies de transport maritime.

La commission a renforcé les garanties de conformité, sur les combustibles marins et la pause des jeunes marins notamment.

Rapporteur à plusieurs reprises des crédits routiers, je me réjouis du renforcement des prérogatives de l'ART par l'amendement n°31.

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, suivant la préconisation de Mme Josiane Costes, rapporteure de la mission d'information sur les transports aériens.

Faisons de l'obligation de transposer ces dispositions une opportunité pour notre pays.

Le RDSE se prononcera en faveur de ce texte.

Mme Christine Herzog. – (*Applaudissements sur les travées du groupe UC*) Comme le dit le proverbe : « Qui trop embrasse mal étreint. » Ce projet est impossible à appréhender rapidement dans son intégralité tant il est touffu et technique.

Le fait que deux rapporteurs sur trois soient issus de l'Union centriste illustre l'investissement de notre groupe sur les questions européennes.

Préparer la présidence française du Conseil de l'Union européenne, atténuer l'impact du Brexit et de la crise sanitaire, accompagner la transition écologique : tels sont les trois objectifs du texte.

Les transports représentent 40 % des émissions de gaz à effet de serre français et européen. La relance du fret ferroviaire, abandonné depuis quarante ans, est une clé incontournable du verdissement de nos déplacements, dont nul ne saurait désormais contester la nécessité.

Le réseau autoroutier a doublé depuis 1980, passant de 4 900 kilomètres à 11 000 kilomètres, tandis que le réseau ferré national a régressé, passant de 34 000 kilomètres à 29 000 kilomètres. Le fret ferroviaire a vu sa part modale divisée par trois ; il ne représente plus que 9 % du transport de marchandises contre 85 % pour le fret routier, le plus polluant.

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) pour les carburants des transporteurs routiers, ou en créant une écocontribution régionale.

Mais des mesures nationales sont impuissantes, pénalisant les transporteurs nationaux au profit des étrangers qui gonflent leur réservoir avant la frontière. De même, la fin des vols intérieurs courts entraînera un report vers les aéroports étrangers pour les vols de correspondance. Le verdissement de notre pays passera par celui des transports européens, or la directive Eurovignette est en panne.

Le groupe UC votera ce texte, en espérant que la présidence française de l'Union européenne marquera un tournant vers des transports plus durables. (*Applaudissements sur les travées du groupe UC*)

M. Jean-Baptiste Blanc. – (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains*) Ce texte est technique mais important. Le groupe Les Républicains y est favorable. Il nous faut préparer la présidence française du Conseil de l'Union européenne.

Il y a urgence à adopter ses dispositions, notamment sur le transport aérien. Je salue l'article premier sur le contrôle des équipages, et la fermeté du rapporteur sur l'intrusion sur les pistes à l'article 10, qui est le meilleur choix. L'article 13 transpose la directive sur le télépéage routier.

La modification de l'article 20 qui porte sur le travail de nuit des moins de 18 ans sur les navires de pêche réintroduit des garanties bienvenues dans notre droit national.

Je regrette que le Gouvernement ne soit pas allé plus loin sur les droits sociaux des marins à l'article 21. Mais la responsabilité n'en incombe pas au Sénat, qui ne pouvait introduire de charge supplémentaire en raison de l'article 40.

La réforme ambitieuse du paquet Mobilité illustre parfaitement les difficultés de la construction européenne, mais aussi les moyens de les surmonter. Après trois ans de négociations, nous avons obtenu un accord, certes imparfait, mais qui lutte contre la concurrence déloyale et le *dumping* social. Je salue la lutte contre le cabotage systématique.

L'article 23 précise le droit du détachement routier, possible pour les activités de cabotage et non de transit.

L'article 32 met en conformité le droit national sur l'information du public en matière d'environnement avec le droit européen, et lève toute ambiguïté.

Rien dans ce projet de loi ne compromet son adoption. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains*)

Mme Catherine Fournier. – (*Applaudissements sur les travées du groupe UC*) Difficile de parler en dernier sans être redondante ; je me concentrerai donc sur une seule disposition, ô combien importante.

Ce texte embrasse un large champ. Au milieu, l'article 24 est un objet législatif non identifié. Sa brièveté est inversement proportionnelle à l'importance de son enjeu.

En juin dernier, il a été demandé à Eurotunnel de construire des infrastructures de contrôle douanier et sanitaire, conséquence du Brexit puisque le Royaume-Uni devient pays tiers. Eurotunnel s'est immédiatement exécuté ; compte tenu de l'urgence, le Gouvernement l'a dispensé de respecter les règles d'urbanisme, en attendant une régularisation législative *ad hoc*. C'est l'article 24, dont la rédaction est obscure. Je remercie Cyril Pellevat de l'avoir clarifiée. Sur le fond, on ne sait pas si les aménagements futurs sont aussi concernés, ou s'il faudrait une disposition législative spécifique à chaque fois - ce qui serait kafkaïen.

L'article fait peser une vraie insécurité sur Eurotunnel. Aucun aménagement lié à la sécurité, à la défense nationale ou à la sécurité civile n'est possible. Or le tunnel est concerné au premier rang !

Le statut juridique du tunnel sous la Manche doit être exceptionnel. Il n'est pas une simple ligne ferroviaire. Ce fut le plus gros chantier du siècle dernier, et il assure une liaison propre écologiquement. Eurotunnel doit sortir du carcan du droit commun, d'autant qu'il ne figure pas aux exceptions de l'article L. 121-4 du code de l'urbanisme, contrairement aux ports et aux aéroports.

Quelle est votre ambition pour cet ouvrage unique au monde, clef pour le développement national et vital à l'échelle locale ?

Madame la ministre, je compte sur votre soutien à mes deux amendements sur le sujet. (*Applaudissements sur les travées du groupe UC ; M. Jean-Pierre Corbisez applaudit également.*)

La discussion générale est close.

Discussion des articles

ARTICLE PREMIER

Mme le président. – Amendement n°12, présenté par M. Devinaz et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

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

M. Gilbert-Luc Devinaz. – Après l'accident de l'A320 de *Germanwings*, l'Union Européenne a décidé d'imposer des tests de dépistage d'alcool et de substances psychoactives au personnel aérien.

En commission, le rapporteur, a insisté sur le respect du secret médical. Il serait nécessaire de prévoir des mesures de contre-vérification pour prévenir les erreurs, comme c'est le cas dans le domaine routier

M. Cyril Pellevat, rapporteur. – Vous rejoignez les préoccupations de la commission sur la protection du secret médical et de la vie privée. Les tests restent fiables pour l'alcool. Pour les autres substances, des faux positifs sont possibles. Il faut certes un recours à la demande des salariés, mais la sécurité du vol doit primer. Sagesse.

Mme Béragère Abba, secrétaire d'État. – Ces mesures de vérification existent déjà dans les domaines routiers et maritimes. Mais ces dispositions sont de nature réglementaire. Avis défavorable.

L'amendement n°12 est adopté.

L'article premier, modifié, est adopté.

ARTICLE 2

Mme le président. – Amendement n°26, présenté par M. Pellevat, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

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 » ;

M. Cyril Pellevat, rapporteur. – Amendement de coordination.

L'amendement n°26, accepté par le Gouvernement, est adopté.

L'article 2, modifié, est adopté.

Les articles 3, 4 et 5 sont successivement adoptés.

ARTICLE 6

M. Vincent Capo-Canellas. – Dans la loi relative à la croissance et la transformation des entreprises (Pacte), M. Husson, Mme Fournier et moi-même avons plaidé pour un régulateur aéroportuaire fort, et avons retiré nos amendements au profit de celui du Gouvernement. Ce secteur conjugue des investissements privés, des infrastructures et des

redevances régulés avec des infrastructures et des tarifs non régulés. L'exploitation de certains aéroports a été confiée au secteur privé, notamment à Lyon, Nice et Toulouse.

Je suis favorable au renforcement de l'ART, mais il faut expertiser les conséquences pour l'État et chacun des acteurs.

Un juste partage de la valeur doit être assuré, de même qu'une juste rémunération des capitaux investis.

Plusieurs amendements visent à compléter l'article 6. De fait, il faut un cadre plus clair avant le renforcement des prérogatives du régulateur. Je ne suis pas sûr que les conditions soient réunies avec ce dispositif pour aller plus loin.

Mme le président. – Amendement n°15 rectifié, présenté par M. Devinaz et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

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. » ;

M. Gilbert-Luc Devinaz. – Cet amendement renforce, au niveau législatif, le pouvoir de l'ART de fixer les tarifs des redevances et leurs modulations si la dernière homologation date de plus de vingt-quatre mois. Elle pourra les rendre publics.

Conformément au principe d'indépendance régissant l'exercice par l'ART de ses missions, l'ordonnance du 24 juillet 2019 a érigé au rang législatif les missions de l'Autorité en matière de régulation aéroportuaire.

Néanmoins, la 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.

M. Cyril Pellevat. – La rectification souhaitée par la commission - suppression de dispositions de nature réglementaire - a été faite. Avis favorable.

Mme Béragère Abba, secrétaire d'État. – Nous partageons l'objectif, mais nous avons des réserves sur la rédaction : un décret en Conseil d'État serait nécessaire, et il faudrait aussi préciser dans la loi que la fixation des tarifs des redevances aéroportuaires vaut homologation. Avis défavorable.

L'amendement n°15 rectifié est adopté.

Mme le président. – Amendement n°7 rectifié, présenté par MM. Mandelli, Tabarot, Bascher, Anglars, de Nicolaÿ, Karoutchi, Menonville, Panunzi et Longeot, Mme Gruny, 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, Groperrin et Gueret et Mme Joseph.

Alinéa 5

Après le mot :

principes

insérer les mots :

et leurs modalités d'application

M. Didier Mandelli. – Les missions de l'ART ont été étendues au secteur aérien par la LOM.

Les amendements n°7 rectifié, 8 rectifié et 9 rectifié visent à lever toute ambiguïté.

L'amendement n° 7 vise le champ de son pouvoir réglementaire concernant les principes d'allocation des actifs, produits et charges. Plus on ouvre les aéroports au secteur privé, plus il faut réguler et contrôler.

Mme le président. – Amendement identique n°14, présenté par M. Devinaz et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

M. Gilbert-Luc Devinaz. – Il faut lever toute ambiguïté sur le champ du pouvoir réglementaire reconnu à l'ART concernant les principes d'allocation des actifs, produits et charges.

M. Cyril Pellevat, rapporteur. – La régulation aéroportuaire est un sujet important. Elle repose sur un socle de transparence et de concertation préalables. Des divergences sont apparues et certains opérateurs préfèrent s'en tenir à la rédaction actuelle. D'où notre avis de sagesse sur ces différents amendements. La commission souhaite entendre les explications du Gouvernement.

Mme Béragère Abba, secrétaire d'État. – Ces amendements ne sont pas cohérents avec l'actuel partage des compétences entre l'État et l'ART, celle-ci n'étant compétente que pour les aéroports recevant plus de cinq millions de passagers chaque année. Avis défavorable.

M. Vincent Capo-Canellas. – Le Conseil d'État nous invite à clarifier le dispositif - c'est ce que fait l'article 6. Faut-il aller plus loin ? Les équilibres sont subtils et le travail juridique doit être parfait. Nous risquons de bousculer l'équation économique des aéroports sans atteindre les objectifs visés.

Le secteur ferroviaire n'a pas le même modèle économique : on ne peut pas répliquer les compétences de l'ART dans ce domaine au secteur aérien. Je voterai contre ces amendements.

Les amendements identiques n°7 rectifié et 14 sont adoptés.

Mme le président. – Amendement n°28, présenté par M. Pellevat, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

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

M. Cyril Pellevat, rapporteur. – Amendement de précision.

Mme Béragère Abba, secrétaire d'État. – Cette disposition serait redondante et causerait une incertitude juridique. Avis défavorable.

L'amendement n 28 est adopté.

Mme le président. – Amendement n°8 rectifié, présenté par MM. Mandelli et Tabarot, Mme Canayer, MM. Anglars, Bascher, de Nicolaÿ, 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 Groperrin et Mme Joseph.

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. »

M. Didier Mandelli. – Cet amendement reconnaît à l'ART une mission de suivi économique et financier des aéroports entrant dans son champ de compétence et d'information de l'ensemble des acteurs du secteur pour éclairer ceux-ci – à l'instar de ce qui existe pour les autres régulateurs économiques sectoriels, comme la Commission de régulation de l'énergie (CRE) ou l'Arcep.

Mme le président. – Amendement identique n°16, présenté par M. Devinaz et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

M. Gilbert-Luc Devinaz. – L'efficacité de la régulation implique une bonne information des acteurs. Il est essentiel de confier à l'ART une telle mission de suivi économique et financier.

M. Cyril Pellevat, rapporteur. – L'article L 1264-2 du code des transports proposé comme référence pour cette extension des pouvoirs de l'ART en matière

d'investigation concerne surtout le ferroviaire. Qu'en pense le Gouvernement ? Sagesse.

Mme Béragère Abba, secrétaire d'État. – L'ART a déjà accès à toute information utile. De plus, nous allons bien au-delà de la directive qu'il s'agit de transposer. Avis défavorable.

Les amendements identiques n°8 rectifié et 16 sont adoptés.

Mme le président. – Amendement n°9 rectifié, présenté par MM. Mandelli, Tabarot, Longeot et Husson, Mme Canayer, MM. Anglars, Bascher, de Nicolaÿ, Karoutchi, Menonville et Panunzi, 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, 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.

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. »

M. Didier Mandelli. – Cet amendement reconnaît 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.

Mme le président. – Amendement identique n°17, présenté par M. Devinaz et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

M. Gilbert-Luc Devinaz. – Dans la continuité des précédents amendements, nous proposons de conforter les missions de l'ART.

M. Cyril Pellevat, rapporteur. – Cela semble de bon sens, mais le diable se cache dans les détails. L'ART semble manquer de moyens pour accomplir ses missions... Sagesse.

Mme Béragère Abba, secrétaire d'État. – Il n'est pas souhaitable de perturber l'équilibre actuel des compétences entre l'État et l'ART. Avis défavorable.

Les amendements identiques n°9 rectifié et 17 sont adoptés.

L'article 6, modifié, est adopté.

ARTICLE 7

M. Gérard Lahellec. – D'apparence simple, cet article pose néanmoins question.

Nous n'avons rien contre les liaisons relevant des obligations de service public mais Air France a tendance à se désengager de nombreuses missions de service public et de la desserte du territoire. On voit émerger des compagnies taxi.

Le report de l'aérien vers le rail est abordé dans le projet Climat-résilience, alors qu'il aurait eu toute sa place dans ce texte.

L'article 7 est adopté.

ARTICLE 8

L'amendement n°20 n'est pas défendu.

L'article 8 est adopté.

ARTICLE 9

Mme le président. – Amendement n°2, présenté par M. Lahellec et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

M. Gérard Lahellec. – Les enquêtes administratives contre les salariés sont souvent attentatoires à leurs droits et aux libertés. Nous nous en sommes déjà offusqués lors du débat de la loi Sécurité globale.

M. Cyril Pellevat, rapporteur. – Ce projet n'est pas le bon vecteur législatif. La loi Sécurité globale, traitant de la sécurité à la RATP et à la SNCF, est en cours d'examen devant le Conseil constitutionnel. Le présent projet transpose des dispositions européennes.

L'aérien a une dimension beaucoup plus internationale que les autres transports. Cet article prolonge les obligations de la France en matière de sécurité aérienne, en renforçant la vérification des antécédents. Avis défavorable.

Mme Béragère Abba, secrétaire d'État. – En effet, l'article 9 ne remet pas en cause la nécessité de transposer. Avis défavorable.

L'amendement n°2 n'est pas adopté.

L'article 9 est adopté.

ARTICLE 10

Mme le président. – Amendement n°3, présenté par M. Lahellec et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

M. Gérard Lahellec. – Nous nous opposons à cette criminalisation de l'action citoyenne. Peindre un avion en vert... Est-ce si grave ? Point n'est besoin d'être aussi liberticide.

Nos avions et nos plateformes aéroportuaires ne sont pas aussi menacés que cela.

M. Cyril Pellevat, rapporteur. – Certaines organisations de défense de l'environnement et

certaines militants se sont sentis visés avec cet article. À Roissy, un avion a été peint en vert...

Cet article a d'abord en ligne de mire le danger terroriste. Certains estiment que c'est aux forces de l'ordre de protéger les ports et les aéroports. Mais il faudrait des bataillons de policiers et de gendarmes pour y parvenir, qui ne pourraient être mobilisés dans d'autres zones du territoire.

Le dispositif est proche de celui applicable aux ports et les sanctions proposées représentent la moitié de celles prévues pour l'intrusion dans une enceinte nucléaire.

En Espagne, l'amende peut atteindre 4,5 millions d'euros pour une personne morale, soit six cents fois ce qui est ici proposé ; c'est dix ans de prison en Allemagne, voire la perpétuité aux Pays-Bas et en Italie...

Le droit français est donc beaucoup moins dissuasif et il nous faut nous rapprocher de la moyenne européenne. Avis défavorable.

Mme Béragère Abba, secrétaire d'État. – Les pistes d'aéroports doivent être sécurisées. Il ne s'agit nullement de brider l'action citoyenne ou le droit de manifester. Avis défavorable.

L'amendement n°3 n'est pas adopté.

*L'article 10 est adopté,
ainsi que les articles 11 et 12.*

ARTICLE 13

Mme le président. – Amendement n°11 rectifié, 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.

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

M. Didier Mandelli. – Cet amendement et l'amendement n°10 limitent, quant à eux, le champ d'action de l'ART à la vérification que les conditions contractuelles appliquées par un perceuteur de péage aux prestataires du service européen de télépéage (SET) ne sont pas discriminatoires, et que la

rémunération des prestations du SET est équitable et calculée à partir d'une méthode transparente.

Mme le président. – Amendement identique n°19, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

M. Olivier Jacquin. – Cet amendement a été parfaitement défendu. On veut confier des missions nouvelles à l'ART, mais sans lui attribuer les moyens nécessaires.

M. Cyril Pellevat, rapporteur. – La directive est imprécise sur le champ de compétences de l'organe de conciliation. Ces amendements lèvent toute ambiguïté et semblent conformes à la directive. Avis favorable.

Mme Bérangère Abba, secrétaire d'État. – Ces amendements aboutiraient à une sous-transposition de la directive sur les péages autoroutiers : les termes « en particulier » signifient que la régulation ne porte pas que sur les sujets auxquels ces amendements la bornent. Elle concerne également la non-discrimination et les conditions de rémunération. Conservons la cohérence de la transposition en matière de télépéage en gardant l'actuelle rédaction. Avis défavorable.

Les amendements identiques n°s 11 rectifié et 19 sont adoptés.

Mme le président. – Amendement n°10 rectifié, 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 Laménié, 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.

Alinéa 17

Supprimer cet alinéa.

M. Didier Mandelli. – L'alinéa 15 confie à l'ART une mission d'enregistrement des prestataires du service européen de télépéage, actuellement assurée par le ministère chargé des transports. Ce n'est pas son rôle.

Mme le président. – Amendement identique n°18, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

M. Olivier Jacquin. – Défendu.

M. Cyril Pellevat, rapporteur. – Avis favorable.

Mme Bérangère Abba, secrétaire d'État. – Cette mission est intimement liée à la régulation du secteur. Il serait peu opérant que la tenue du registre

électronique et l'enregistrement des prestataires soient confiés à des organismes différents. Avis défavorable.

Les amendements identiques n°s 10 rectifié et 18 sont adoptés.

L'article 13, modifié, est adopté.

L'article 14 est adopté, ainsi que l'article 15.

ARTICLE 16

Mme le président. – Amendement n°25, présenté par Mme Schillinger et les membres du groupe Rassemblement des démocrates, progressistes et indépendants.

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

Mme Patricia Schillinger. – Cet amendement complète les dispositions de l'article L. 218-2 du code de l'environnement afin de mettre en conformité le droit national avec l'ensemble de ses obligations internationales et européennes sur la teneur en soufre des combustibles marins. Il convient de combler le retard de notre pays en la matière.

M. Cyril Pellevat, rapporteur. – La convention Marpol encadre strictement la teneur en soufre des combustibles marins à 0,5 % depuis le 1^{er} janvier 2020. Cet amendement porte une mesure additionnelle qu'il faut transposer. Avis très favorable.

Mme Bérangère Abba, secrétaire d'État. – La règle du *carriage ban* adoptée par l'Organisation maritime internationale est entrée en vigueur au 1^{er} mars 2020 et elle doit être transposée dans le droit français. Avis très favorable également.

L'amendement n°25 est adopté.

Mme le président. – Amendement n°27, présenté par M. Pellevat, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

Alinéa 18

Supprimer cet alinéa.

M. Cyril Pellevat, rapporteur. – Amendement de clarification rédactionnelle.

Mme Bérangère Abba, secrétaire d'État. – Avis défavorable.

L'amendement n°27 est adopté.

L'article 16, modifié, est adopté.

ARTICLE 17

M. Gérard Lahellec. – La filière formation des marins n'est pas vraiment soutenue par les pouvoirs

publics. La litanie selon laquelle les marins coûtent trop cher n'est pas acceptable.

Nous sommes opposés à la suppression des charges sociales sur les armateurs.

D'autres mesures nous semblent autrement plus urgentes.

Notre message sur la vaccination a été entendu et c'est heureux. Mais la situation matérielle des marins pendant la crise sanitaire a conduit certains à rester vingt mois à bord au lieu de onze au maximum selon l'OIT. Il faut prendre ces problématiques en considération.

*L'article 17 est adopté
ainsi que les articles 18 et 19.*

ARTICLE 20

Mme le président. – Amendement n°4, présenté par M. Lahellec et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 5

Supprimer cet alinéa.

M. Gérard Lahellec. – Les dispositions de cet article relatives aux jeunes marins ne constituent pas une avancée sociale. Certes, le secteur de la pêche doit faire l'objet d'un traitement particulier, mais l'embauche à cinq heures du matin suffit. Supprimons donc la possibilité de commencer à quatre heures. Il en va de la justice sociale.

M. Cyril Pellevat, rapporteur. – Il faut prendre en compte la réalité du travail dans le secteur maritime. Actuellement, certains jeunes ne peuvent pas embarquer pour se former, car le départ se fait le plus souvent avant cinq heures.

Nous parlons de jeunes de plus de seize ans. Les gens de mer ne rejettent pas cette mesure, au contraire : ils la jugent nécessaire. Avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, secrétaire d'État. – Certes, il faut préserver ces jeunes travailleurs, mais aussi s'adapter aux nécessités du métier. Avis défavorable.

L'amendement n°4 n'est pas adopté.

L'article 20 est adopté.

ARTICLE 21

M. Gérard Lahellec. – Favorables à cet article, nous souhaitons qu'il puisse être appliqué à partir du moment où le chômage partiel sera mis en œuvre.

L'article 40 m'interdit de déposer un amendement, mais je souhaitais saisir le Gouvernement de cette problématique.

L'article 21 est adopté.

ARTICLE ADDITIONNEL après l'article 21

Mme le président. – 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.

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.

Mme Jocelyne Guidez. – Les compagnies maritimes assurant le transport international des passagers et du fret ont été touchées de plein fouet par la crise sanitaire et économique.

De plus, le trafic transmanche pâtit du Brexit. Il importe donc que les compagnies puissent continuer leur activité en employant des marins français, afin de maintenir l'emploi et le savoir-faire marins sur notre territoire. C'est un impératif de souveraineté. Or, la compétitivité de ces entreprises est menacée.

C'est pourquoi, cet amendement pérennise des exonérations de cotisations.

M. Cyril Pellevat, rapporteur. – Comme vous, je suis sensible à la situation critique des compagnies maritimes, en particulier celles qui assurent le trafic transmanche.

Mais, l'article 9 de la loi de financement de la sécurité sociale pour 2021 prévoit déjà une exonération de cotisations sociales pour toute l'année, et la quatrième loi de finances rectificatives a mis en place une aide à hauteur de 30 millions d'euros.

En outre, le décret relatif au *Net Wage* vient d'être publié, mais il est plafonné à 30 millions d'euros, et les délégations de service public ne pourraient en bénéficier.

On est loin de la somme promise à Brittany Ferries. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Bérangère Abba, secrétaire d'État. – Face à la situation difficile de ces compagnies, le Gouvernement a décidé d'un soutien exceptionnel pendant un an, le *Net Wage* ou salaire net, comme dans d'autres pays européens. Cette aide sera versée, dès accord de la Commission européenne, à tous les armements transportant des passagers à l'international sous pavillon français et communautaire.

M. Cyril Pellevat, rapporteur. – Même demande de retrait.

L'amendement n°1 rectifié ter est retiré.

ARTICLE 22

M. Gérard Lahellec. – Cet article va dans le bon sens, mais il doit pouvoir être appliqué. Pour cela, il faut des moyens humains.

Sujet trop rarement évoqué, le développement du e-commerce et de la livraison au colis par des petits utilitaires, parfois en surcharge, concurrence de façon assez déloyale les routiers français.

L'article 22 est adopté.

ARTICLE 23

M. Olivier Jacquin. – Ce matin, en commission, le rapport d'information très intéressant sur le travail détaché a été présenté et adopté à l'unanimité. Les véhicules utilitaires légers, qui peuvent circuler sans contraintes réglementaires, déstructurent le secteur.

Comment notre Europe a-t-elle pu créer de telles distorsions de concurrence dans le secteur du transport de marchandises ?

Avec le travail détaché, des entreprises françaises ont disparu, au bénéfice de concurrentes polonaises, puis bulgares.

Les progrès sur le travail détaché intervenus dès 2017 n'ont pas concerné le transport. Il a fallu attendre le Paquet mobilité et l'action résolue du Parlement européen pour parvenir à ces avancées significatives.

Je remercie le président Longeot d'avoir invité la présidente de la commission transports du Parlement européen, Karima Delli, qui est venue nous présenter le Paquet mobilité.

Mme le président. – Amendement n°13, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

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

M. Olivier Jacquin. – Nous proposons d'améliorer le dialogue social, en précisant que les informations sont communiquées aux organisations syndicales et patronales représentatives dans les branches professionnelles concernées.

M. Cyril Pellevat, rapporteur. – La rédaction de l'article me semble conforme à la directive, mais votre amendement la clarifie utilement et favorise une application plus rigoureuse des règles du détachement. Avis favorable.

Mme Bérangère Abba, secrétaire d'État. – Il s'agit d'une précision utile qui pourrait toutefois relever du pouvoir réglementaire. Sagesse.

L'amendement n°13 est adopté.

L'article 23, modifié, est adopté.

ARTICLE 24

Mme le président. – Amendement n°21 rectifié bis, présenté par Mme C. Fournier, MM. Bonnacarrère, Canévet et Rapin, Mme Létard, MM. Capo-Canellas et Cadic, Mme Loïsier, 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.

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 ».

Mme Catherine Fournier. – Il convient de 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, exclue du régime dérogatoire.

Je demande que cette liaison fixe soit traitée de la même manière que les ports de Calais et de Boulogne et les aéroports. Pourquoi lui appliquer un traitement différent ? Il s'agit du premier employeur privé du territoire avec 1 700 salariés et 4 500 emplois induits. Pensez à ces salariés !

Mme le président. – Amendement n°22 rectifié bis, présenté par Mme C. Fournier, MM. Bonnacarrère, 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 Loïsier, MM. Louault, P. Martin et Moga, Mme Saint-Pé, M. Vanlerenberghe, Mmes Vérien, Vermeillet et Gatel et M. Delahaye.

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. »

Mme Catherine Fournier. – C'est un amendement de repli.

M. Cyril Pellevat, rapporteur. – Avis défavorable pour deux raisons :

Le Conseil d'État a certes estimé qu'il serait opportun de codifier ces dispositions dans le code de l'urbanisme. Toutefois, il me semble que ce ne serait pas opportun car l'article 24 vise uniquement à régulariser les installations construites au niveau des liaisons fixes transmanche pour tenir compte du rétablissement des contrôles à la suite du Brexit. Il s'agit donc de délivrer un permis de construire *a posteriori*, non d'autoriser des aménagements futurs.

Sur le fond, cet amendement déroge à la loi Littoral au bénéfice du site Eurotunnel. Je n'y suis pas favorable. Il est vrai que la loi ELAN y a apporté des souplesses pour les dents creuses, mais la solution proposée ici n'est pas satisfaisante, notamment quant à la protection de l'environnement.

Les ports ne relèvent pas du même statut juridique que les ports de Calais et de Boulogne : Eurotunnel est privé.

Enfin, les communes concernées par la liaison transmanche ne relèvent pas de la loi Littoral. Des travaux d'extension sont donc possibles et je sais qu'ils sont nécessaires.

Même avis défavorable sur l'amendement n° 22 rectifié *bis*, mais la question soulevée est intéressante : Eurotunnel risque en effet de devoir faire face à des besoins d'aménagement nouveaux, avec 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. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Bérangère Abba, secrétaire d'État. – Il s'agit d'un cas très particulier. L'article 24 introduit une dérogation au code de l'urbanisme, suite à la loi Littoral, pour les aménagements liés aux Brexit ; les installations de service public portuaires en bénéficient déjà.

Nous avons régularisé les installations déjà construites par Eurotunnel. La dérogation ne doit pas être pérenne. Avis défavorable.

Mme Catherine Fournier. – En quoi les ports pourraient-ils porter atteinte à la loi Littoral et pas Eurotunnel ? Je ne comprends pas. L'équilibre doit être celui du développement durable, qui repose sur le social, l'économie et l'environnement. Ces

amendements ne respecteraient pas le droit de l'environnement ?

Enfin, certes, Eurotunnel est une société privée, mais avec concession d'État.

Oui, c'est un cas exceptionnel, madame la ministre, celui du grand chantier du siècle dernier ! Préservons l'activité économique et ne créons pas de discrimination entre port sec et port maritime. J'espère que mes amendements seront votés !

M. Jean-Pierre Corbisez. – Je ne comprends pas non plus les arguments du rapporteur et de la ministre. Eurotunnel doit faire des travaux d'aménagement, mais la société n'a nul besoin de racheter des terrains relevant de la loi Littoral, qui appartiennent d'ailleurs pour la plupart au département. Je rappelle que l'entrée du tunnel est à plus de deux kilomètres de la côte.

Je suis favorable à ces amendements.

L'amendement n°21 rectifié bis n'est pas adopté non plus que l'amendement n°22 rectifié bis.

L'article 24 est adopté.

Les articles 24 bis, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 et 32 sont successivement adoptés.

ARTICLE ADDITIONNEL après l'article 32

Mme le président. – Amendement n°23 rectifié, présenté par MM. Requier, Corbisez, Bilhac et Cabanel, Mme N. Delattre, MM. Gold et Guérini, Mme Guillotin et M. Guiol.

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.

M. Jean-Pierre Corbisez. – La Commission européenne a transmis à la France deux lettres de mise en demeure soulignant la présence de lacunes dans la transposition française de la directive « Projets ». Elle a rappelé d'une part la nécessité de prendre en compte l'ensemble des critères pour l'évaluation des incidences environnementales des projets ; elle a d'autre part prescrit 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 au motif qu'elle se fonde uniquement sur la dimension du projet. Le décret du 3 juillet 2020 qui organise un système de déport ne semble pas non plus suffire à la Commission européenne.

Deux issues sont possibles : préserver la fixation de critères et de seuils comme aujourd'hui mais en y ajoutant une clause filet pour les projets hors nomenclature, comme le propose le GEST ; ou supprimer les critères et seuils définis par voie réglementaire et laisser à l'autorité environnementale indépendante le choix de soumettre ou non le projet à évaluation environnementale.

Le Conseil d'État a rappelé dans son arrêt du 28 avril que l'autorité environnementale doit disposer d'une autonomie réelle et être pourvue de moyens administratifs et humains propres. On ne peut confier au préfet de région à la fois le soin de décider de l'opportunité d'une l'évaluation et le pouvoir d'autoriser le projet.

Plutôt que des rustines ici et là, une remise à plat de la législation est indispensable.

Mme le président. – Amendement n°24 rectifié, présenté par MM. Requier, Corbisez, Bilhac et Cabanel, Mme N. Delattre, MM. Gold et Guérini, Mme Guillotin et M. Guiol.

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.

M. Jean-Pierre Corbisez. – Défendu.

Mme le président. – 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-Polian.

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. »

M. Ronan Dantec. – Il s'agit d'un dossier ancien... Nous vous avons prédit, à l'époque, que l'Europe n'accepterait pas notre législation.

Concernant la saisine de l'autorité environnementale, le Gouvernement s'était limité à des critères quantitatifs, y compris pour des projets à fort impact environnemental. Le Conseil d'État a logiquement annulé le décret du 4 juin 2018. Oui, la solution que nous proposons est de nature réglementaire, mais il s'agit d'une mise en conformité avec la directive. Gagnons du temps !

M. Cyril Pellevat, rapporteur. – La suppression des critères et des seuils pour déterminer quels projets sont soumis à l'étude d'impact environnementale va

au-delà des demandes de la Commission européenne et du Conseil d'État.

Les critères sont déjà inscrits dans la loi ; les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement font l'objet d'une évaluation. Le Conseil d'État, dans sa décision du 15 avril, invite le Gouvernement à prendre en compte des critères non quantitatifs pour se mettre en conformité avec la directive.

Un dispositif au cas par cas risquerait de surcharger le travail d'instruction des préfetures.

De plus, votre amendement vise certes à séparer plus clairement les missions du préfet et de l'autorité environnementale, comme le réclamait la mise en demeure de la Commission européenne, qui mentionnait des risques de conflits d'intérêt. Que prévoit le Gouvernement à ce sujet ? L'avis de la commission, quoi qu'il en soit, est défavorable sur l'amendement n°23 rectifié.

Je souhaite entendre l'avis du Gouvernement sur l'amendement de repli n°24 rectifié.

L'amendement n°5 rectifié soulève un sujet intéressant, mais je suis réservé. Les conséquences juridiques à tirer de la décision du Conseil d'État méritent un examen plus approfondi, car le Conseil n'appelle pas le législateur à intervenir, mais invite le Gouvernement à prendre des mesures réglementaires. Il n'exige pas non plus l'introduction d'une clause de rattrapage, mais prescrit d'éviter des seuils qui auraient pour conséquence d'exempter de toute évaluation certains projets à fort impact environnemental.

Je m'inquiète d'ailleurs d'une telle clause sur la sécurité juridique des projets déjà autorisés. Avis défavorable.

Mme Béragère Abba, secrétaire d'État. – À plusieurs reprises, le Conseil d'État a approuvé les dispositifs au cas par cas.

Nous avons neuf mois pour peaufiner la rédaction d'un nouveau décret, afin de mettre en place un mécanisme juridique solide pour les porteurs de projets. Avis défavorable aux trois amendements.

M. Jean-Pierre Corbisez. – Nous aimerions que vous veniez devant la commission pendant cette période pour débattre de ce nouveau dispositif.

Les amendements n°s 23 rectifié et 24 rectifié sont retirés.

M. Ronan Dantec. – Avec l'annulation du décret par le Conseil d'État, ne sommes-nous pas dès maintenant en insécurité juridique ? Je préfère maintenir mon amendement pour remédier à cette difficulté.

L'amendement n°5 rectifié n'est pas adopté.

Les articles 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39 et 40 sont successivement adoptés.

ARTICLE 41

Mme Isabelle Briquet. – Fin 2019, les fonds collectés par la voie participative s'élevaient à 629 millions d'euros, en pleine expansion : 276 % de hausse par rapport à 2015, première année pleine d'application de ce mode de financement. Ce dernier est devenu essentiel dans le milieu culturel ou associatif, comme dans le développement des innovations : combien de start-up ainsi lancées !

Il est temps de définir un cadre juridique structuré. La commission des finances a élargi l'usage du financement participatif aux collectivités territoriales, quelle que soit la nature des projets. Il restera à mener une réflexion d'ensemble, madame la ministre, afin d'éviter le morcellement des dispositions. Le sujet mérite une attention toute particulière.

Mme le président. – Amendement n°32, présenté par le Gouvernement.

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. »

Mme Béragère Abba, secrétaire d'État. – Le Gouvernement est sensible au souhait du Sénat de prévoir certaines évolutions du régime du financement participatif applicable aux collectivités territoriales. Mais la rédaction proposée est imparfaite.

Le financement participatif sous forme de prêts et de dons est déjà ouvert aux collectivités territoriales, pour tous services publics, via une régie de recettes. Par exception, le décret du 14 décembre 2015 a ouvert la possibilité à un tiers de collecter des fonds sans création de régie de recettes, dans les domaines culturel, éducatif, social ou solidaire.

Une dérogation totale viderait de son sens cette régie de recettes, principe à préserver pour le bon maniement des deniers publics, quel que soit le mode de financement, y compris la levée obligataire.

En outre, une ouverture aussi large à toutes dépenses ne semble pas opportune car elle nous éloignerait sensiblement de la logique à l'œuvre : financement de projets symboliques et à forte composante extra-financière ; modalités permettant de bénéficier d'un support de communication.

Nous proposons de circonscrire la dérogation aux champs déjà prévus ainsi qu'à la protection de l'environnement, au sport et au tourisme, avec un financement participatif exclusivement sous forme de prêts, avec ou sans intérêt, et de dons.

Le recours à l'investissement participatif pose certaines difficultés juridiques et des risques pour les finances publiques locales. Il faut prévoir des garde-fous, et garantir le développement du financement participatif de manière sécurisée, afin d'éviter les risques de collusion.

Aussi, le Gouvernement propose de renforcer les sauvegardes et de préciser les obligations des plateformes, appliquées au financement des projets des collectivités territoriales.

Cet amendement facilitera le recours au financement participatif par les collectivités territoriales, tout en maintenant une approche équilibrée.

M. Hervé Maurey, rapporteur. – Les amendements du Gouvernement nous ont été transmis à 16 h 30, c'est dire le respect qui est porté à la Haute Assemblée... La commission n'a évidemment pas pu les examiner.

Cet amendement revient en grande partie sur les assouplissements que souhaite la commission. Il est faux de prétendre qu'aujourd'hui, tous les services publics peuvent bénéficier de tels financements, ils ne sont possibles qu'en matière culturelle et sociale, et nous voulons précisément aller au-delà.

Pourquoi interdire les financements obligataires ? Nous n'y voyons aucune raison.

Enfin, votre amendement n'apporte aucune sécurité supplémentaire en matière de prévention des prises illégales d'intérêt.

Avis défavorable.

Vous aviez déposé un second amendement à cet article, retiré à 18 heures... J'en déduis que vous renoncez à élargir le champ de l'habilitation, y compris en soumettant une telle proposition à l'Assemblée nationale, et je m'en félicite.

L'amendement n°32 n'est pas adopté.

L'article 41 est adopté.

L'article 42 est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS après l'article 42

Mme le président. – Amendement n°29, présenté par le Gouvernement.

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 ».

Mme Bérangère Abba, secrétaire d'État. – Je vous prie d'excuser le dépôt très tardif des amendements du Gouvernement.

Celui-ci met le droit français en conformité avec la réglementation européenne 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 relatif au contrôle légal des comptes des entités d'intérêt public a précisé les conditions dans lesquelles les commissaires aux comptes doivent informer les autorités de régulation nationale.

Outre le devoir d'information de l'AMF en cas de refus de certifier les comptes ou en présence de faits de nature à compromettre la continuité de l'exploitation, le Règlement européen 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 applicables aux entités d'intérêt public ; s'il existe un risque ou un doute sérieux concernant la continuité de l'exploitation ; s'ils émettent un refus d'émettre un avis d'audit sur les états financiers ou rendent un avis défavorable ou un avis assorti de réserves.

Il est souhaitable, dans un souci de cohérence, que les nouvelles obligations s'appliquent également aux commissaires aux comptes qui interviennent auprès des sociétés cotées sur un système multilatéral de négociation.

Enfin, le code monétaire et financier, dans sa rédaction actuelle, impose aux commissaires aux comptes un devoir d'information de l'AMF en cas de mise en œuvre de la procédure d'alerte.

M. Hervé Maurey, rapporteur pour avis. – C'est un cavalier législatif que la commission aurait déclaré irrecevable au titre de l'article 45, si elle avait pu l'examiner. Avis défavorable. (« Très bien ! » à droite)

L'amendement n°29 n'est pas adopté.

Mme le président. – Amendement n°31, présenté par le Gouvernement.

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. »

Mme Bérangère Abba, secrétaire d'État. – Cet amendement met en conformité le droit national avec le droit européen en matière de demandes d'information aux commissaires aux comptes. Il remédie à une sous-transposition.

M. Hervé Maurey, rapporteur pour avis. – Avis défavorable, car, là encore, c'est un cavalier législatif ; si elle avait été saisie, la commission l'aurait déclaré irrecevable au titre de l'article 45.

L'amendement n°31 n'est pas adopté.

Explications de vote

M. Jean-Pierre Corbisez. – Je redis l'inquiétude, partagée par Ronan Dantec, que m'inspire la décision du Conseil d'État du 28 avril dernier. Nous risquons de nous retrouver avec des vices de procédure sur des projets, surtout s'ils sont en deçà du seuil et comportent un impact environnemental.

Madame la ministre, nous sommes disponibles pour vous revoir afin de travailler la question, car le vide juridique actuel pourrait avoir des conséquences électorales importantes.

M. Jean-François Longeot, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – Je remercie le rapporteur Cyril Pellevat pour son travail conséquent dans un laps de temps très réduit, sur ce texte pourtant hétéroclite, dense et technique. Un grand merci à Hervé Maurey et François Bonneau.

Le projet de loi est adopté.

Prochaine séance demain, jeudi 20 mai 2021 à 10 h 30.

La séance est levée à 19 h 45.

Pour la Directrice des Comptes rendus du Sénat,

Rosalie Delpech

Chef de publication

Ordre du jour du jeudi 20 mai 2021

Séance publique

À 10 h 30, 14 h 30 et le soir

Présidence :

Mme Laurence Rossignol, vice-présidente
M. Vincent Delahaye, vice-président
Mme Pascale Gruny, vice-président

Secrétaires de séance :

Mme Esther Benbassa et M. Jacques Gasperrin

1. 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)

2. 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)

3. 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)