



N° 1788

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 30 juin 2009

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES, DE L'ENVIRONNEMENT ET DU TERRITOIRE SUR LE PROJET DE LOI, adopté par le Sénat, après déclaration d'urgence, *relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports*, (n°1507),

PAR M. Yanick PATERNOTTE,

Député.

Voir les numéros :

Assemblée nationale : 1507

Sénat : 501 (2007-2008), 184 et T.A. 60 (2008-2009).

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	7
LES PROPOSITIONS DE VOTRE RAPPORTEUR	12
TRAVAUX DE LA COMMISSION	14
I.— AUDITION DE M. DOMINIQUE BUSSEAU, SECRÉTAIRE D'ÉTAT CHARGÉ DES TRANSPORTS	14
II.— EXAMEN DES ARTICLES	20
AVANT LE TITRE I^{ER}	21
TITRE I^{ER} : DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS FERROVIAIRES ET GUIDÉS	21
<i>Avant l'article 1^{er}</i>	21
<i>Article 1^{er}</i> (Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs) : Ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire.....	22
<i>Article 1^{er} bis (nouveau)</i> : Certification des conducteurs de trains.....	29
<i>Article 1^{er} ter (nouveau)</i> : Droits et obligations des voyageurs ferroviaires.....	31
<i>Article 2</i> : Dispositions relatives à Réseau ferré de France (RFF).....	33
<i>Article 2 bis (article additionnel)</i> : Favoriser l'émergence d'OFP « fret » en envisageant le transfert à RFF des gares de fret.....	38
<i>Après l'article 2</i>	39
TITRE II : DISPOSITIONS PARTICULIÈRES	41
<i>Article 3 A (nouveau)</i> : Rapport sur le remboursement de la dette de RFF.....	41
<i>Article 3</i> : Validation d'actes administratifs.....	41
<i>Après l'article 3</i>	43
<i>Article 3 bis (article additionnel)</i> : Dissuasion de l'usage intempestif du signal d'alarme à des fins de perturbation du trafic.....	44
TITRE III : DE LA RÉGULATION DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES	47
<i>Article 4</i> : Statut et champs de compétence de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF).....	47

<i>Article 5</i> : Collège de l'ARAF.....	51
<i>Article 6</i> : Règles d'incompatibilité et d'irrévocabilité.....	54
<i>Article 7</i> : Pouvoir réglementaire de l'ARAF	55
<i>Article 8</i> : Missions et pouvoirs de l'ARAF.....	57
<i>Article 9</i> : Compétence de traitement des litiges et de réformation des décisions	67
<i>Article 10</i> : Pouvoirs de sanction de l'ARAF.....	74
<i>Article 11</i> : Motivation des propositions, avis et décisions de l'ARAF.....	77
<i>Article 12</i> : Personnel de l'ARAF.....	78
<i>Article 13</i> : Impartialité et secret professionnel.....	80
<i>Article 14</i> : Financement de l'ARAF	81
<i>Article 15</i> : Pouvoirs d'investigation de l'ARAF	83
<i>Article 16</i> : Droit de visite et de saisie.....	84
<i>Article 16 bis (nouveau)</i> : Assermentation des agents et des experts participant aux enquêtes	88
<i>Article 17</i> : Sanction pénale des entraves aux pouvoirs d'enquête de l'ARAF.....	89
<i>Article 18</i> : Rapport d'activité annuel adressé au Gouvernement et au Parlement	89
<i>Article 19</i> : Relations de l'ARAF avec l'Autorité de la concurrence	91
<i>Article 20</i> : Relations de l'ARAF avec les autorités judiciaires.....	93
<i>Article 21</i> : Décret en Conseil d'État	94
<i>Article 22</i> : Coordination.....	94
<i>Article 22 bis (nouveau)</i> : Entrée en vigueur de certaines dispositions du titre III	95
TITRE IV : DE CERTAINES CONCESSIONS ROUTIÈRES	97
<i>Article 23</i> : Transport routier.....	97
TITRE IV BIS : DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES.....	105
<i>Article 23 bis (nouveau)</i> : Encadrement de l'activité de cabotage routier	105
<i>Article 23 ter (nouveau)</i> : Transposition du règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route.....	112
<i>Article 23 quater (nouveau)</i> : Droit de passage sur les ouvrages d'art reliant les îles au continent.....	117
<i>Article 23 quinquies (article additionnel)</i> : Régime d'autorisation de services réguliers routiers d'intérêt national	119
<i>Article 23 sexies (article additionnel)</i> : Règles applicables aux donneurs d'ordres.....	120
TITRE V : DISPOSITIONS RELATIVES À L'AVIATION CIVILE.....	121
<i>Article 24</i> : Définition de la mission d'un équipage, durée du travail et régime de travail du personnel navigant de l'aéronautique civile.....	121
<i>Article 24 bis (article additionnel)</i> : Représentativité syndicale des personnels navigants techniques	130
<i>Article 25</i> : Suppression de dispositions redondantes.....	134
<i>Article 26</i> : Réforme du dispositif de sanctions aux infractions environnementales prononcées par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires.....	135
<i>Article 26 bis (article additionnel)</i> : Volumes de protection environnementale	143

<i>Article 27 (nouveau) : Adaptation des dispositions du code de l'aviation civile aux exigences du règlement (CE) n° 2006/2004 du 27 octobre 2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs</i>	145
<i>Article 28 (nouveau) : Saisie conservatoire des aéronefs en cas d'aides d'Etat indûment perçues par des transporteurs aériens.....</i>	151
<i>Article 28 bis (article additionnel) : Mise à disposition des agents affectés à la concession de la CCI de Nantes pour la construction, l'entretien et l'exploitation des aérodromes de Nantes-Atlantique et de Saint-Nazaire-Montoir.....</i>	153
TITRE VI : DISPOSITIONS RELATIVES À LA MARINE MARCHANDE	155
<i>Article 29 (nouveau) : Création de l'Ecole nationale supérieure maritime.....</i>	155
TABLEAU COMPARATIF	159
AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION	237
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	267

MADAME, MONSIEUR,

Le 9 mars 2009, le Sénat adoptait, après déclaration d'urgence, le projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports.

Adopté par la Commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire de l'Assemblée nationale le 23 juin dernier, le texte qui vous est soumis relève désormais de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, votre Rapporteur ayant été confirmé dans ses fonctions le 8 juillet.

L'encombrement du calendrier parlementaire, de la session ordinaire comme de la session extraordinaire de juillet, explique que ce texte n'ait pas été inscrit plus tôt à l'ordre du jour de la séance publique de l'Assemblée, ce que votre Rapporteur ne peut que regretter, le délai d'entrée en vigueur obligatoire de certaines dispositions essentielles étant fixé à la fin de cette année.

Outre certaines dispositions très importantes relatives aux transports routier, aérien et maritime - qui seront décrites de manière détaillée dans le présent rapport, le cœur du texte concerne le transport ferroviaire.

Aux termes des « paquets ferroviaires » successifs, les infrastructures ferroviaires sont entrées dans le champ concurrentiel en 2001, le transport ferroviaire de fret est ouvert à la concurrence depuis le 1^{er} avril 2006 et les services de transport international de voyageurs doivent l'être au plus tard le 1^{er} janvier 2010.

Cette ouverture impose l'institution d'un dispositif de régulation efficace, à même de garantir l'accès libre et non discriminatoire au réseau ferré national de tous les opérateurs, qu'ils s'agisse d'entreprises ferroviaires « historiques » ou des « PME ferroviaires » que sont les opérateurs ferroviaires de proximité.

Au fil des enrichissements successifs du projet de loi initial par les parlementaires, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF), nouvelle autorité publique indépendante, se voit confier de larges pouvoirs d'enquête et d'investigation, un pouvoir réglementaire supplétif et des pouvoirs de sanction en cas de manquements constatés.

Soucieux d'étendre les prérogatives de l'autorité dans le champ économique, les parlementaires ont souhaité que l'ARAF soit consultée sur tous les textes réglementaires relatifs aux transports ferroviaires, y compris les barèmes de péages. Son avis pourra également être recueilli sur les tarifs des services de transport de voyageurs lorsque ceux-ci sont opérés en monopole.

L'organisation retenue, en termes de composition du collège, de modalités de fonctionnement ou de relations avec les autres autorités publiques, s'inspire directement de celle des autorités de régulation intervenant dans des champs présentant des similitudes en ce qu'ils couvrent des activités de réseaux, comme la Commission de régulation de l'énergie (CRE) ou l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes (ARCEP).

Tirant profit d'une mission parlementaire effectuée à Berlin dans le cadre des travaux du comité de suivi sur le fret ferroviaire, votre Rapporteur s'est attaché, au vu des comparaisons internationales, à ce l'ARAF gagne en indépendance et se « muscle », en vue de s'imposer rapidement comme un acteur incontestable dans un marché où les enjeux économiques et concurrentiels sont considérables.

Le projet de loi vise aussi à favoriser l'émergence d'opérateurs ferroviaires de proximité. Dans un objectif d'optimisation des moyens techniques et humains, ceux-ci pourront se voir confier par Réseau ferré de France des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes à faible trafic réservées au fret. Sur ces lignes, ils assureront également de services traction ferroviaire. Votre Rapporteur a souhaité amplifier ce mouvement en fixant la perspective d'un possible transfert des gares de fret à RFF avant la fin de l'année 2010, et le Gouvernement sera invité à remettre rapidement un rapport au Parlement à ce sujet.

Enfin, votre Rapporteur n'est pas resté insensible à deux séries de propositions émanant de certains de ses collègues commissaires des affaires économiques :

1. la première consiste à évaluer les conséquences de tous ordres de l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire depuis trois ans ;
2. la seconde vise à expérimenter l'ouverture à la concurrence des transports régionaux de voyageurs (TER) dans certaines régions volontaires, bien avant l'échéance fixée par les textes communautaires au plus tard à 2019.

Il souhaite par conséquent que le comité de suivi sur les questions ferroviaires créé au sein de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire puisse se saisir dans les meilleurs délais de ces deux thèmes d'intérêt majeur.

Dispositions du projet de loi relatives au transport ferroviaire

Le projet de loi comporte vingt-neuf articles relatifs au transport ferroviaire : les articles 1^{er} à 22 *bis*.

Composé de 62 alinéas, l'article 1^{er} a pour objet de préparer l'ouverture à la concurrence du réseau ferré national, de manière à mettre enfin la France en conformité avec les obligations communautaires qui découlent des trois paquets ferroviaires successifs - 2001, les infrastructures / 2004, le fret / 2006, les voyageurs.

Il vise notamment à autoriser, à compter du 13 décembre 2009, le cabotage ferroviaire, lequel consiste, pour une entreprise ferroviaire assurant un service international de transport de voyageurs entre deux Etats membres différents, à pouvoir effectuer une desserte intérieure.

Parallèlement, il crée à la SNCF un service gestionnaire des trafics et des circulations dont la principale mission sera de garantir dans le marché ferroviaire une concurrence libre et loyale et l'absence de toutes discriminations entre entreprises, qu'elles soient « opérateur historique » ou « nouvel entrant ».

En application d'une directive européenne (1, la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de trains assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté), l'article 1^{er} *bis* subordonne la conduite d'un train sur le réseau à la délivrance d'une licence.

Issu du règlement CE n°1371/2007, l'article 1^{er} ter affirme les droits des voyageurs ferroviaires, notamment pour ce qui concerne les personnes en situation de handicap et l'indemnisation des cas de retard ou de perte de bagages.

L'article 2 décline des dispositions relatives à Réseau ferré de France. Il tend à faciliter les relations entre RFF et la SNCF, à favoriser la concertation entre parties prenantes en créant un conseil de développement du réseau ferré national et à adapter le réseau à l'entrée sur le marché d'opérateurs ferroviaires de proximité.

Introduit par la Commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale, l'article 2 *bis* vise à favoriser l'émergence d'opérateurs ferroviaires de proximité spécialisés dans le fret, en posant la perspective d'un transfert des gares de fret à RFF avant la fin de l'année 2010.

L'article 3A pose le problème du remboursement de la dette de RFF ; l'article 3 porte validation d'actes administratifs et l'article 3 *bis* rend plus dissuasives les sanctions encourues par les voyageurs faisant un usage injustifié du signal d'alarme en vue de perturber la circulation des trains.

Les articles 4 à 22 bis visent à créer et à préciser les missions de l’Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF), nouveau « gendarme ferroviaire » institué en application de nos obligations communautaires pour garantir une concurrence libre et loyale sur le marché ferroviaire.

L’organisation et les modalités de fonctionnement de cette nouvelle autorité publique indépendante visent à lui donner rapidement la possibilité de s’affirmer comme un arbitre incontestable, chargé tout à la fois de prévenir les conflits entre opérateurs et à sanctionner les abus. Une ressource propre a été créée en vue de garantir son financement et le produit des sanctions pécuniaires qu’elle pourra être amenée à prononcer sera versé à l’Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

Dispositions du projet de loi relatives au transport routier

Le projet de loi comporte trois articles relatifs au transport routier : les articles 23, 23 *bis* et 23 *ter*.

L’article 23 régularise des modifications contractuelles :

- afin de tenir compte de la convention signée à Lucques le 24 novembre 2006 entre la France et l’Italie, s’agissant du tunnel du Mont-Blanc,

- et afin d’allonger les concessions de l’Autoroute Blanche et du Tunnel de Sainte-Marie aux mines.

L’article 23 *bis* vise à mieux encadrer les possibilités de cabotage routier sur le territoire français. Il transpose pour ce faire des dispositions de l’accord politique du Conseil européen du 13 juin 2008 (« paquet routier ») qui fixe les possibilités de cabotage dans l’Union européenne.

Enfin, l’article 23 *ter* transpose en droit pénal français le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006, relatif à l’harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, entré en vigueur le 11 avril 2007.

En effet, le règlement CE n° 561/2006 prévoit que tout Etat membre de l’Union européenne doit être en mesure, à compter du 1^{er} janvier 2009, d’infliger une sanction à une entreprise et/ou à un conducteur pour toute infraction à la législation sociale des transports par route constatée sur son territoire, même si l’infraction a été commise sur le territoire d’un autre Etat membre, que l’auteur soit de nationalité française ou ressortissant d’un Etat membre de l’Union européenne.

Le droit communautaire fixe en effet les règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos qui doivent être observés par les conducteurs assurant le transport de marchandises et de voyageurs par route afin

d'harmoniser les conditions de concurrence entre les modes de transport terrestre, en particulier en ce qui concerne le secteur routier, et d'améliorer des conditions de travail et la sécurité routière. Le règlement vise également à promouvoir de meilleures pratiques de contrôle et d'application des règles par les États membres et de meilleures méthodes de travail dans le secteur du transport routier.

Dispositions du projet de loi relatives au transport aérien

Le titre V du projet de loi regroupe l'ensemble des dispositions relatives à l'aviation civile. Il comportait deux articles dans sa version initiale :

- l'article 24, relatif à la durée du travail et au régime de travail du personnel navigant de l'aéronautique civile. Cet article a été enrichi au Sénat d'une définition de la notion de « mission » pour un équipage ;

- et l'article 25 qui, par coordination avec l'article 24, supprime des dispositions du droit en vigueur rendues redondantes par cet article.

En outre, le Sénat a adopté trois amendements du Gouvernement portant articles additionnels :

- l'article 26, qui a pour objet de réformer le dispositif de sanctions aux infractions environnementales prononcées par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires ;

- l'article 27, dont l'objet est d'adapter les dispositions du code de l'aviation civile aux exigences du règlement (CE) n° 2006/2004 du 27 octobre 2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs ;

- et l'article 28, visant à permettre la saisie conservatoire des aéronefs en cas d'aides d'Etat indûment perçues par des transporteurs aériens.

Dispositions du projet de loi relatives au transport maritime

Enfin, l'article 29 crée une Ecole nationale supérieure maritime, regroupant plusieurs établissements.

LES PROPOSITIONS DE VOTRE RAPPORTEUR

Dans le secteur ferroviaire

- instituer un « contrat de gare » permettant à toute entreprise ferroviaire entrant sur le marché de bénéficier de conditions d'accès aux gares non discriminatoires

- préciser que la SNCF doit gérer les gares que lui confie l'Etat, qui en reste propriétaire, de façon transparente et non discriminatoire

- donner au conseil de développement du réseau ferré national créé par le texte une compétence étendue en matière de développement durable et de protection de l'environnement

- favoriser l'émergence d'opérateurs ferroviaires de proximité spécialisés dans le fret en envisageant la possibilité de confier l'ensemble des gares de fret à RFF

- rendre plus dissuasives les sanctions encourues par les voyageurs faisant usage du signal d'alarme de manière non justifiée dans l'intention de troubler ou d'entraver le fonctionnement du service

- étendre les prérogatives de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires au contrôle de l'indépendance du service gestionnaire des trafics et des circulations créé par le texte à la SNCF

- créer une commission de déontologie chargée de veiller à la bonne compatibilité des fonctions exercées dans une entreprise ferroviaire autre que la SNCF par un ancien agent du service gestionnaire des trafics et des circulations

- charger l'ARAF de veiller à ce que les impératifs liés à la sécurité ferroviaire ne soient pas instrumentalisés en vue d'entraver la concurrence entre entreprises ferroviaires

- adapter le quorum de l'ARAF de manière à faciliter son fonctionnement courant

- clarifier les relations entre l'ARAF et l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)

- verser le produit des sanctions pécuniaires prononcées par l'ARAF à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)

- procéder à diverses adaptations techniques et rédactionnelles pour améliorer la lisibilité du projet de loi et faciliter son application

Dans le secteur routier

- définir le régime d'autorisation de services réguliers routiers d'intérêt national ;
- fixer les règles applicables aux donneurs d'ordre.

Dans le secteur aérien

- supprimer la définition de la mission et lui substituer un dispositif prévoyant que le personnel navigant est tenu d'assurer son service programmé entre deux passages à une base d'affectation ;
- par parallélisme avec les dispositions de la loi sur le dialogue social relatives aux cadres, permettre la constitution d'un collège spécial des personnels navigants techniques, dès lors que le nombre de ces personnels est au moins égal à vingt-cinq au moment de la constitution ou du renouvellement des délégués du personnel, de la délégation unique du personnel ou des représentants du personnel au comité d'entreprise ;
- reconnaître au niveau législatif les volumes de protection environnementale ;
- permettre à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires de requérir la saisie conservatoire d'aéronefs exploités par des redevables en cas de non paiement de redevances aéroportuaires, ou de non restitution d'une aide de l'Etat.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I.— AUDITION DE M. DOMINIQUE BUSSEREAU, SECRÉTAIRE D'ÉTAT CHARGÉ DES TRANSPORTS

La Commission a examiné, sur le rapport de M. Yanick Paternotte, le projet de loi, adopté par le Sénat, après déclaration d'urgence, *relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports (n° 1507)*. Elle a entendu à cette occasion M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat chargé des transports.

*

* *

M. le président Patrick Ollier. Je salue la présence de M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat chargé des transports. Je suis d'autant plus heureux que nous examinons ce texte aujourd'hui que nous avons déjà évoqué avec son rapporteur, M. Yanick Paternotte, dans le cadre du comité de suivi sur les questions ferroviaires, les problèmes liés au fret ferroviaire et à l'amélioration de l'efficacité de nos transports. J'ajoute que ce projet ne figure pas à l'ordre du jour de la session extraordinaire de juillet, et qu'il devrait donc être inscrit à la rentrée.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Je remercie le président Ollier de m'avoir fait la confiance de me charger à la fois du rapport du comité de suivi et de celui du texte dont nous discutons aujourd'hui, dit « ARAF », du nom de l'autorité de régulation des activités ferroviaires.

Ce projet ayant été adopté en première lecture au Sénat le 9 mars, nous avons eu le temps de mener depuis lors de nombreuses auditions. Je regrette toutefois que la date de son inscription à l'ordre du jour n'ait pas encore été arrêtée alors qu'il y a urgence à l'examiner.

Comprenant 35 articles, dont 11 ajoutés par le Sénat, il était initialement surtout destiné à mettre notre pays en conformité avec les directives européennes exigeant que l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire et du transport international de voyageurs aille de pair avec l'institution d'une autorité de régulation dotée de prérogatives étendues. Après son enrichissement, il traite désormais la quasi-totalité des modes de transport.

Faisant l'objet de 25 articles, le volet ferroviaire en constitue le cœur. Au lendemain de l'adoption massive par notre Assemblée, en deuxième lecture, du projet de loi « Grenelle 1 », nous sommes tous conscients de la nécessité de réengager le cercle vertueux du développement ferroviaire et du report modal vers

ce mode de transport. Nous devons également œuvrer à une meilleure exploitation du réseau afin de lui permettre d'accueillir plus de circulation : plus de trains qui roulent, ce sont plus de redevances versées par les transporteurs aux gestionnaires du réseau pour mieux l'exploiter ensuite.

Le rapport du sénateur Hubert Haenel – que votre Rapporteur a bien entendu auditionné – identifie les deux principaux goulets d'étranglement : la programmation et le financement pluriannuel des travaux ainsi que la gestion des circulations.

Au cours de notre mission à Berlin dans le cadre de la préparation du rapport sur le devenir du fret, nous avons été frappés par trois points : d'abord, nos interlocuteurs du Bundestag se sont accordés sur le fait que l'ouverture à la concurrence avait permis de massifier les volumes – pour les voyageurs comme pour le fret ; ensuite, les affrontements idéologiques sur les bienfaits de la concurrence sont dépassés en Allemagne – hors peut-être le représentant de *Die Linke*, tous les députés considèrent que la fin du monopole a permis de revitaliser l'activité ; enfin, la nécessité de se doter d'une autorité de régulation aussi forte que possible est unanimement soulignée.

En passant d'une autorité administrative indépendante à une autorité publique indépendante, le Sénat a renforcé notre modèle national. La composition de son collège, le champ de ses prérogatives et ses modalités de fonctionnement – complétées au Sénat par la création d'un droit sur les entreprises ferroviaires – en font une instance susceptible d'affirmer rapidement son autorité, plus proche en cela de l'efficace modèle britannique que du régulateur allemand. Toutefois, je regrette que l'on ne se soit pas inspiré de la composition du comité de régulation de l'énergie (CRE) en faisant passer le collège de sept à neuf membres – sans doute un peu plus d'ambition aurait-elle été nécessaire afin d'affirmer un peu plus d'autorité !

A la différence d'autres secteurs, le transport ferroviaire présente toutes les composantes d'une industrie lourde, ce qui rend l'ouverture à la concurrence particulièrement délicate : outre qu'il n'est en effet pas facile de s'engager – le « ticket d'entrée » est très important –, les matériels sont difficiles à acquérir et l'exigence de sécurité omniprésente.

A ce propos, si nous devons être vigilants quant aux alinéas 1 et 2 de l'article 9 relatifs aux relations entre l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) et l'ARAF, c'est non seulement pour prévenir les risques de conflit mais aussi pour que l'EPSF n'argue pas de la sécurité pour entraver l'accès d'un nouvel entrant.

La nouvelle autorité exercera son contrôle sur le respect de l'accès au réseau, ainsi que sur l'ensemble des infrastructures de services – alimentation électrique, panneaux d'informations, gares...

Je souhaite, de plus, qu'elle puisse se prononcer *a priori* et non *a posteriori* sur le document de référence du réseau (DRR). Enfin, j'attire votre attention sur le dispositif visant à affecter le montant des sanctions financières qu'elle pourrait prononcer à l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

L'ARAF est donc à la fois un gendarme ferroviaire, une autorité dotée d'un pouvoir de sanction, une structure qui pourra être consultée sur les taxes ferroviaires – y compris les péages –, enfin, une force de proposition.

S'agissant des transports routier, aérien et maritime, je rappelle que l'article 23 vise à prolonger la durée des concessions du tunnel du Mont-Blanc afin de permettre un amortissement des travaux intervenus à la suite du dramatique accident de 1999. L'article 23 bis tend à mieux encadrer les possibilités de cabotage routier – à cette fin, il transpose des dispositions de l'accord politique du Conseil européen du 13 juin 2008 fixant les possibilités de cabotage dans l'Union européenne. L'article 23 ter transpose en droit pénal français le règlement CE du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, qui est entré en vigueur le 11 avril 2007.

Le titre V regroupe l'ensemble des dispositions relatives à l'aviation civile. Il comportait à l'origine deux articles : l'article 24, relatif à la durée du travail et au régime de travail du personnel navigant de l'aéronautique civile, a été enrichi au Sénat d'une définition de la notion de « mission pour un équipage » ; l'article 25, par coordination avec le précédent, supprime des dispositions du droit en vigueur rendues redondantes, en particulier dans le code de l'aviation civile. Je propose à la commission d'adopter deux amendements : l'un substituant à la notion de « mission » un dispositif réduisant la période durant laquelle le personnel navigant est tenu d'effectuer son service programmé et bornant cette période à deux passages à la base d'affectation ; l'autre visant à maintenir une représentativité syndicale propre aux pilotes qui, sans relever de la catégorie des cadres, répondent à la définition qui est donnée de cette catégorie par le Bureau international du travail (BIT). Cet amendement reprend ainsi au profit des pilotes les dispositions de la loi d'août 2008 sur la démocratie sociale applicables aux cadres tout en prenant également en compte la question de la représentativité des hôtesses et des stewards.

Par ailleurs, le Sénat a adopté trois amendements du Gouvernement portant articles additionnels : l'article 26 réforme le dispositif de sanction aux infractions environnementales prononcées par l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) ; l'article 27 adapte des dispositions du code de l'aviation civile aux exigences du règlement CE du 27 octobre 2004 ayant trait à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs ; l'article 28 permet la saisie conservatoire des aéronefs en cas d'aides d'État indûment perçues par des transporteurs aériens. Je propose à la commission d'adopter trois amendements en

la matière : le premier vise à élever du plan réglementaire au plan législatif la définition des volumes de protections environnementales (VPE) ; le deuxième permet aux riverains du Bourget de bénéficier des mêmes aides aux travaux d'insonorisation que ceux de Roissy – couvrant désormais 95 % des frais occasionnés pour les particuliers, pourquoi ne pas porter ce taux à 100 % dès lors que la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) le permet ? Le troisième, enfin, permet à l'ACNUSA de requérir auprès du juge la saisie d'un aéronef lorsqu'une compagnie n'a pas payé une amende prononcée par cette autorité.

J'ajoute que l'article 29 crée l'école nationale supérieure maritime, qui regroupera plusieurs établissements.

Compte tenu de ces différentes remarques et suggestions, je vous propose d'adopter ce projet de loi.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Je tiens à souligner combien le travail de votre rapporteur a été remarquable. L'ouverture à la concurrence du trafic ferroviaire international devant être effective peu avant le 1^{er} janvier prochain, je souhaite comme lui que ce texte soit examiné au plus vite par votre Assemblée, mais cela relève bien entendu des prérogatives de M. le Premier ministre.

L'ARAF sera donc composée de sept membres – avec un président permanent – mais il sera toujours possible d'aller au-delà en fonction de sa montée en puissance. Je rappelle en outre qu'elle disposera d'une cinquantaine de collaborateurs. S'agissant de ses relations avec l'EPSF, le Sénat est parvenu à un point d'équilibre dont nous pourrions de toute façon rediscuter s'il y a lieu.

Le cabotage routier de marchandises est certes autorisé depuis un accord conclu au conseil des ministres des transports européens mais la crise touchant durement nos transporteurs, nous souhaitons l'encadrer en transposant les mesures retenues au niveau européen.

S'agissant des aides aux travaux d'insonorisation, nous sommes ouverts à toute évolution du seuil dès lors que le dispositif aura été stabilisé.

Enfin, outre le secteur ferroviaire, ce texte est particulièrement bienvenu dans le domaine des transports aérien et maritime avec la création d'une grande école d'officiers. Nous nous sommes longuement entretenus à ce sujet avec les présidents des régions dans lesquelles existent déjà certains sites d'enseignement.

Je suis bien entendu disponible pour répondre à toutes vos questions.

M. Maxime Bono. Ce texte comprend quatre séries de dispositions : ouverture à la concurrence des services internationaux de voyageurs, création des conditions de développement des opérateurs ferroviaires de proximité, création de l'ARAF, divers dispositifs, enfin, relatifs aux autres modes de transport. Il comporte un aspect technique que le Sénat a contribué à enrichir mais également

un versant plus politique – que nous ne saurions partager – selon lequel seule l’ouverture à la concurrence serait susceptible de développer le transport ferroviaire, qu’il s’agisse du fret ou du voyageur. Je rappelle en effet que la coopération entre de grands opérateurs historiques a d’ores et déjà permis de régler certains problèmes liés aux liaisons internationales ; le succès du Thalys ou de l’Eurostar témoignent que la concurrence n’est en rien la panacée.

Le texte prévoit par ailleurs un encadrement important du risque de cabotage intérieur, mais nous ne manquerons pas de faire des propositions en la matière tant cette notion nous semble rester floue : en effet, à partir de quel moment cette activité est-elle secondaire au regard de l’activité principale internationale ?

En outre, sur 4 000 kilomètres de voie sans trafic de passagers, à peu près 10 % sont inutilisés, ce qui impliquera de lourds travaux et 100 millions de frais de gestion pour des recettes qui n’excéderont pas un million. Dans ces conditions, les opérateurs ferroviaires de proximité ne pourront parvenir à un équilibre économique, les collectivités territoriales étant une fois de plus mises à contribution pour agir à la place de l’État. L’endettement de RFF à hauteur de 28 milliards est à cet égard problématique, de même que la complexité des relations entre RFF et la SNCF dont ce texte, qui manque d’ambition, ne parvient pas à démêler l’écheveau.

Vous serait-il possible d’établir un échéancier crédible de la reprise progressive de la dette de RFF ?

Je m’en tiens là à ce stade car les amendements que nous avons déposés nous permettront de participer à l’amélioration technique du texte et d’affirmer nos convictions.

M. Martial Saddier. Le groupe UMP soutient ce projet, qui concerne un secteur particulièrement touché par la crise. A mon tour, je demande qu’il soit inscrit le plus rapidement possible à l’ordre du jour du Parlement, ce que les acteurs du transport interpréteraient comme un signal positif. Notre groupe tient à saluer l’initiative prise par le président Ollier de créer un comité de suivi sur l’avenir des transports ainsi que le travail de grande qualité du rapporteur.

Ce texte, qui traite aussi du transport maritime, de l’aérien et du routier, permet de mettre notre législation en conformité avec le droit communautaire. Les diverses commissions, rapports et débats ont souligné l’absolue nécessité d’une nouvelle organisation du fret, alors que notre pays s’est lancé dans des investissements d’une ampleur inédite et que le Grenelle de l’environnement impose un cadre totalement renouvelé.

Député de Haute-Savoie, je considère que l’accident mortel du Mont-Blanc, qui a fait 39 victimes, a contribué à faire de la France un pays précurseur en matière de législation sur la sécurité des tunnels. Les prolongations de concessions que prévoit ce texte permettront d’amortir les investissements importants validés

par l'État et l'ensemble des associations de victimes. J'appelle néanmoins l'attention du ministre sur l'assiette qui devra supporter ces investissements sur le linéaire de l'autoroute du Mont-Blanc.

S'agissant du transport aérien, le groupe UMP soutient le volet social ainsi que les dispositions qui visent à mieux protéger les consommateurs et à contrôler l'utilisation de l'argent public.

M. Daniel Paul. Le groupe GDR est opposé à cette nouvelle étape de la libéralisation du secteur ferroviaire. En apparence technique, ce projet ne manquera pas d'entraîner de lourdes conséquences sociales. Comme cela a été rappelé dans le cadre du comité de suivi, le fret ferroviaire a subi des réformes successives qui, censées le sortir du marasme, n'ont fait qu'aggraver la crise.

Ni l'apparition d'opérateurs ferroviaires de proximité ni la probable filialisation du fret n'amélioreront pas la situation, alors qu'elles casseront le statut des cheminots et modifieront les normes de sécurité. A cet égard, l'accident récent entre un train de marchandises et un train de voyageurs devrait être considéré, n'en déplaise au ministre, comme un avertissement.

Comme toutes les agences créées dans les secteurs où existaient des opérateurs publics, l'ARAF n'a pour autre objectif que de donner des gages quant à la concurrence et de faire de la place au privé.

Je déplore que notre amendement relatif à la dette du ferroviaire ait été déclaré irrecevable en application de l'article 40 : cette dette, qui plombe les comptes de RFF et de la SNCF, faussera la concurrence d'entrée de jeu.

Nous défendrons des amendements de suppression et de correction. Nous ne pourrons voter ce texte en l'état.

M. le secrétaire d'Etat. Je remercie M. Saddier de son soutien et j'assure M. Bono de ma volonté de démontrer la rentabilité des opérateurs de proximité au travers de notre opération sur le port de La Rochelle, auquel nous sommes tous deux attachés. Quant à la dette de RFF, l'article 3 A introduit au Sénat prévoit que le Gouvernement déposera au Parlement un rapport présentant les solutions envisageables pour que soit rendu possible son remboursement.

*

* *

Le président Patrick Ollier donne lecture de la liste des amendements déposés sur le texte qu'il a déclarés irrecevables au titre de l'article 40 de la Constitution.

La Commission passe ensuite à l'examen des articles.

II.— EXAMEN DES ARTICLES

Le projet de loi soumis à l'examen en séance publique de l'Assemblée nationale comporte 43 articles, le Sénat ayant complété de 11 articles nouveaux le texte initial du Gouvernement - qui en comptait 25 - et l'Assemblée nationale ayant adopté 7 articles nouveaux lors de la réunion du 23 juin 2009 de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire.

Le titre I^{er}, consacré à l'organisation des transports ferroviaires et guidés, comprend 5 articles dont 2 introduits par le Sénat et 1 créé en commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale.

Le titre II, traitant de dispositions particulières, en comporte 3, dont 1 introduit par le Sénat et 1 par l'Assemblée.

Le titre III, relatif à la régulation des activités ferroviaires, se décline en 21 articles dont 2 introduits par le Sénat.

Composé d'un seul article, le titre IV traite de certaines concessions routières. Introduit par le Sénat, le titre IV *bis* compte quatre articles – dont deux adoptés par la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale - et traite du transport routier de marchandises.

Ensuite, le titre V, relatif à l'aviation civile, comporte 8 articles dont 3 créés par le Sénat et 3 par la commission compétente de l'Assemblée.

Enfin, les sénateurs ont créé le titre VI – Dispositions relatives à la marine marchande – qui comporte un article unique relatif à l'École nationale supérieure maritime.

AVANT LE TITRE I^{ER}

La Commission examine l'amendement CE 31 de M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. L'amendement est défendu.

M. le rapporteur. Avis défavorable.

La Commission rejette l'amendement, de même que, sur l'avis défavorable du rapporteur, l'amendement CE 32 du même auteur.

TITRE I^{ER}

DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS FERROVIAIRES ET GUIDÉS

Issu du projet de loi initial, le titre premier comprend désormais cinq articles qui visent à transposer en droit interne plusieurs directives tendant à ouvrir à la concurrence les services de transport ferroviaire, à garantir la certification des conducteurs de trains, à préciser les droits et obligations des voyageurs, à rendre plus efficace l'action de Réseau ferré de France (RFF) et, enfin, à favoriser l'émergence d'opérateurs ferroviaires de proximité spécialisés dans le fret.

Avant l'article 1^{er}

La Commission est saisie de l'amendement CE 55 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Après l'avoir demandé en vain dans le cadre du Grenelle de l'environnement et lors de la discussion des lois de finances, nous voudrions qu'un rapport soit remis au Parlement sur l'évaluation de la libéralisation du fret ferroviaire.

M. Yanick Paternotte, rapporteur de la commission des affaires économiques. En comité de suivi sur les questions ferroviaires, le président Ollier s'est déclaré favorable à la production d'un rapport sur les effets de l'ouverture du fret à la concurrence, que nous souhaitons tous. En conséquence, j'émetts un avis défavorable à votre amendement.

M. le président Patrick Ollier. J'imagine que la future commission sur le développement durable devrait vous donner gain de cause.

M. Maxime Bono. J'en accepte l'augure.

La Commission rejette cet amendement, de même que, après avis défavorable du rapporteur, l'amendement CE 56 du même auteur.

Article 1^{er}

(Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs)

Ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire

Dans son premier paragraphe (I), le présent article a pour objet d'apporter de profondes modifications à la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI), en reprenant en droit interne les principes d'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire fixés dans la directive européenne 91/440/CEE du Conseil relative au développement des chemins de fer et dans la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire.

Il a été complété au Sénat d'un second paragraphe (II), qui vise à modifier le premier alinéa de l'article premier de la loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire.

I/ Les modifications apportées à la LOTI

Le 1° fonde l'accès de l'État et des autres personnes publiques compétentes aux informations économiques et aux données de trafic ferroviaire nécessaires à la conduite des études et des recherches qui leur sont nécessaires pour mener leurs politiques, notamment en matière de planification et de développement des infrastructures. Actuellement, cette possibilité d'accès est ouverte au seul bénéfice de l'État par un décret de 1940 devenu obsolète et ne pouvant être opposable aux entreprises privées ayant accès au réseau ferroviaire.

Le Sénat a complété cette section pour organiser, par un service habilité par le ministre chargé des transports, la diffusion des données économiques de trafic et de coût relatives aux transports ferroviaires couvertes par le secret des affaires.

Le 2° modifie l'article 13-1 de la LOTI en vue de simplifier les procédures d'autorisation de mise en exploitation commerciale des véhicules de transport public guidé ou ferroviaire (locomotives, wagons, etc.), d'une part en exonérant les promoteurs de ces systèmes de l'obligation d'établir un dossier préliminaire de sécurité approuvé par l'État, d'autre part en prévoyant la reconnaissance mutuelle entre États membres de l'Union européenne - ou appliquant des règles techniques et de sécurité équivalentes à celles applicables dans l'Union - des autorisations de mise en exploitation commerciale, comme cela existe pour les avions et les véhicules routiers. Cette mesure facilitera la circulation de ces véhicules, notamment les wagons qui circulaient librement dans un cadre antérieur. Elle est

rendue obligatoire par la directive 2008/57/CE du Parlement et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté.

Le texte apporte, outre deux modifications rédactionnelles, deux modifications essentielles au dispositif de l'article 13-1 de la LOTI. D'abord, la « *construction ou la modification substantielle des véhicules de transport public guidé ou ferroviaire* » sont désormais exonérées de la procédure d'approbation du dossier préliminaire évoquée précédemment. Ensuite, dès lors qu'une « *autorisation de mise en exploitation commerciale d'un véhicule de transport ferroviaire ou guidé* » a été délivrée soit par « *l'autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union européenne* », soit par celle d'un État qui respecte des « *règles techniques et de sécurité équivalentes à celles de l'Union européenne* », en vertu d'accords que la France ou l'Union européenne a conclus, elle entraîne *ipso facto* l'autorisation de son exploitation commerciale en France. Cette reconnaissance mutuelle est subordonnée soit à une bonne application des « *règles communautaires* » concernant les pays membres de l'Union européenne, soit au respect des « *règles reconnues par l'autorité compétente* » nationale comme étant de nature à « *garantir la sécurité* ».

Le 3° modifie les articles 13-1 et 13-2 de la LOTI afin de limiter l'intervention, en qualité d'expert, aux seuls organismes qualifiés et d'exclure, en conséquence, les personnes physiques qui, le plus souvent, ne sont pas à même de présenter les garanties financières liées à la responsabilité qui leur incombe ; il remplace le mot « *ouvrage* » par celui de « *système* » dans un souci d'unification des termes employés.

Le 4° modifie l'intitulé de la section I du chapitre I^{er} du titre II de la LOTI pour prendre en compte le fait que cette section inclut des dispositions applicables aux services de transport ferroviaire en général et non au seul service public de transport ferroviaire.

Le 5° modifie la seconde phrase du premier alinéa de l'article 13-2 de la LOTI dans le même objectif qu'au 4° ci-dessus.

Le 6° est subdivisé en six sections :

Le a) du 6° modifie un intitulé de la LOTI.

Le b) du 6° introduit dans la loi du 30 décembre 1982 précitée trois nouveaux articles, les articles 17-1, 17-2 et 17-3. Il a pour objet de reprendre les principes aujourd'hui contenus dans le décret n°2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national. En effet, ce texte transpose les directives des premier et deuxième « *paquets ferroviaires* », qui ouvrent le service du transport de marchandises sur le réseau ferré national et fixe les droits d'accès dont bénéficient les entreprises ferroviaires sur ce réseau. Aujourd'hui, l'ouverture d'autres réseaux, notamment locaux, au service de transport ferroviaire de

marchandises et la nécessité d'encadrer les pouvoirs de l'autorité de régulation amènent à rassembler dans un article législatif les principes fixés par ce décret.

Décliné en sept paragraphes (notés I à VII), le nouvel article 17-1 définit le réseau ouvert aux opérateurs et l'étend au-delà du réseau ferré national à toutes les lignes qui lui sont reliées et relèvent du champ des directives « paquets ferroviaires » ; il inscrit le principe de séparation comptable de l'activité de gestionnaire d'infrastructure de celle d'une entreprise ferroviaire exploitant des services de transport ; il impose aux entreprises ferroviaires d'identifier clairement dans leur comptabilité les opérations relevant de l'activité fret par rapport à celles de voyageurs ; il rappelle les droits d'accès des entreprises ferroviaires aux infrastructures et aux prestations mentionnées dans le document de référence du réseau établi par le gestionnaire d'infrastructure ; il impose la publication par les gestionnaires d'infrastructure d'un document de référence de leur réseau à l'attention des entreprises ferroviaires ; il prévoit la possibilité pour un opérateur ferroviaire de conclure avec un gestionnaire d'infrastructure un accord-cadre portant sur les capacités d'infrastructure susceptibles de lui être offertes pendant plusieurs années.

A l'initiative de votre Rapporteur, la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire de l'Assemblée nationale a adopté un amendement visant à préciser, après le premier alinéa du IV, que l'utilisation par une entreprise ferroviaire des gares et de toutes autres infrastructures de services donne lieu à la passation d'un contrat. Le champ dudit contrat pourra être précisé par voie réglementaire, dans le cadre du décret en Conseil d'État prévu au 24^{ème} alinéa de l'article premier.

Composé de quatre alinéas, l'article 17-2 ouvre le réseau, à compter du 13 décembre 2009 - date d'entrée en vigueur de l'horaire de service 2010 - aux services internationaux de transport de voyageurs ; ceci comprend également la possibilité de prendre et de déposer des voyageurs dans des gares françaises situées sur le trajet d'un service international à condition que ces dessertes intérieures « de cabotage » présentent un caractère accessoire au regard de l'ensemble du trajet et qu'elles ne portent pas atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public. Cet article transpose également une partie des dispositions de l'article 1^{er} de la directive 2007/58/CE qui confie à l'organisme régulateur la mission de se prononcer, dans des conditions prévues par un décret en Conseil d'État, sur le caractère accessoire de ces dessertes intérieures ou l'atteinte éventuelle à l'équilibre économique d'un contrat de service public.

Décliné en trois alinéas, l'article 17-3, introduit par le Sénat :

– dispose que la consistance et les caractéristiques principales du réseau ferré national sont fixées par un décret en Conseil d'État pris en application des principes énoncés par l'article 14 de la LOTI ;

– réaffirme que la gestion du réseau ferré national est confiée à Réseau ferré de France, qui en assure la responsabilité dans les conditions prévues dans la loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public RFF en vue du renouveau du transport ferroviaire ;

– précise que RFF et les titulaires des contrats de partenariat ou de conventions de délégation de service public mentionnés dans la loi du 13 février 1997 précitée ont – seuls – qualité de gestionnaire d'infrastructure.

Le c) du 6° modifie l'article 18 de la LOTI relatif aux missions de transporteur de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) pour les mettre en cohérence avec les nouvelles dispositions relatives à l'ouverture du réseau ferroviaire à la concurrence prévues à l'article 17-2.

Introduit en commission à l'initiative de votre Rapporteur, le c) *bis* précise que la SNCF doit de gérer de façon transparente et non discriminatoires les gares de voyageurs qui lui sont confiées par l'État ou d'autres personnes publiques et qu'elle perçoit à ce titre toute redevance auprès des entreprises ferroviaires. Il s'agit notamment de conforter l'organisation de la SNCF, en distinguant clairement cette mission de gestion des gares de celle d'entreprise ferroviaire proprement dite.

En outre, le principe général des redevances pour service rendu commande que celles-ci ne peuvent être perçues qu'auprès des usagers bénéficiant directement du service considéré. Il est donc nécessaire de préciser dans la loi que, dans le cas des gares de voyageurs, la redevance peut être perçue auprès des entreprises ferroviaires utilisatrices. En effet, le faible montant unitaire de la redevance rapportée au voyageur et l'existence d'une large population d'abonnés entraîneraient des frais de perception inutilement élevés et de mise en œuvre complexe.

Enfin, cette précision n'empêche pas que la SNCF gère d'autres gares ou n'assure, le cas échéant, la maîtrise d'ouvrages de gares, en application de l'article 20 de la LOTI.

Également introduit en commission à l'initiative du Rapporteur de l'Assemblée nationale, le c) *ter* supprime le dernier alinéa du II de l'article 24 de la LOTI, pour tirer les conséquences de la création de la caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF. Il est sans incidence pour les droits des agents.

Jusqu'en 2007, les charges du régime de retraite des agents de la SNCF étaient inscrites dans les comptes de l'établissement public. La contribution de l'État visant à assurer l'équilibre du régime – en vue notamment de compenser son déséquilibre démographique – était donc versée à la SNCF. Créée par le décret n°2007-730 du 7 mai 2007 et dotée de la personnalité morale, la caisse de prévoyance s'est substituée à la SNCF pour tout ce qui concerne la gestion du régime de retraite du personnel. Dès lors, la disposition législative allouant un

concours financier à la SNCF à raison des charges qu'elle supportait en matière de retraites n'avait plus lieu d'être.

Introduit en première lecture par le Sénat, le d) du 6° complète l'article 24 de la LOTI par un troisième paragraphe (III) décliné en 10 alinéas.

Créé à l'initiative de votre Rapporteur, un quatrième paragraphe (IV) vient compléter l'article 24 de la LOTI en vue d'instituer une commission de déontologie, obligatoirement consultée lorsqu'un agents du service gestionnaire des trafics et des circulations ayant eu à connaître, dans l'exercice de ses fonctions, d'informations dont la divulgation est interdite ou strictement encadrée souhaite exercer des activités dans le secteur ferroviaire en dehors de ce service.

Dans la rédaction initiale du projet de loi, il était prévu de fixer par décret en Conseil d'État la liste des activités dont l'exercice serait interdit – durant un délai déterminé - à un agent du service de gestion des trafics et des circulations ayant eu à connaître, dans l'exercice de ses fonctions, d'informations confidentielles. Destinée à prévenir tout conflit d'intérêt pour les agents concernés, cette disposition s'inspirait directement de celle prévue dans la loi n° 2000-108 du 10 février 2000 relative au développement et à la modernisation du service public de l'électricité pour les agents du Réseau de Transport d'Électricité (RTE) souhaitant changer d'activité.

Parce qu'il est apparu que la définition de critères réglementaires était une source de rigidité; la loi du 3 janvier 2003 a remplacé le principe d'une liste dressée *a priori* par le renvoi à la décision d'une commission de déontologie externe, présidée par un magistrat de l'ordre judiciaire chargée d'examiner au cas par cas les conditions de départ des agents du RTE. Ce dispositif permet notamment de limiter au strict nécessaire la période durant laquelle un agent ne peut pas exercer l'activité de son choix, en tenant compte de sa situation concrète.

La commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale a souhaité retenir un dispositif similaire pour les agents du service de gestion des trafics et des circulations souhaitant exercer une autre activité dans le champ du ferroviaire, en permettant de prendre en compte la nature précise des informations auxquelles l'agent a eu accès au regard des fonctions auxquelles il prétend.

Introduit au Sénat, le 7° complète l'article 30-1 de la LOTI en vue de donner la possibilité à un syndicat mixte compétent en matière de transports publics d'adhérer à un syndicat mixte « SRU », catégorie créée par la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000.

II/ Les modifications apportées à la loi du 13 février 1997 portant création de RFF en vue du renouveau du transport ferroviaire

Pour l'essentiel, les modifications apportées par le Sénat à la loi du 13 février 1997 visent à affirmer que Réseau ferré de France demeure l'unique gestionnaire du réseau ferré national.

Votre Rapporteur est favorable à l'adoption de cet article ainsi modifié.

*

* *

*La Commission **rejette successivement**, après avis défavorable du rapporteur, l'amendement CE 33 de M. Daniel Paul et l'amendement CE 63 de M. Michel Vauzelle.*

Elle examine ensuite un amendement CE 60 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Cet amendement tend à introduire une condition de réciprocité pour les accords concernant le marché ferroviaire. Je suis en effet surpris que le texte ne prévoie rien de tel.

M. le rapporteur. Vous semblez confondre les accords de reconnaissance des règles techniques avec les accords commerciaux, pour lesquels il existe déjà une réciprocité. Votre amendement étant satisfait, j'émetts un avis défavorable.

*La Commission **rejette** cet amendement.*

La Commission est ensuite saisie de trois amendements, en discussion commune : CE 34 de M. Daniel Paul, CE 124 du rapporteur et CE 59 de M. Maxime Bono.

M. Daniel Paul. L'amendement est défendu.

M. le rapporteur. L'amendement CE 124 est défendu. Avis défavorable aux amendements CE 34 et CE 59.

M. Maxime Bono. Notre amendement vise à supprimer l'activité de courtage des sillons, qui complique encore davantage le dispositif et n'est pas sans risque.

*La Commission **rejette** l'amendement CE 34, **adopte** l'amendement CE 124 et **rejette** l'amendement CE 59.*

Elle examine ensuite l'amendement CE 61 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. L'amendement est défendu.

M. le rapporteur. Cet amendement alourdit le texte d'une précision inutile. Avis défavorable.

*La Commission **rejette** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels CE 148 et CE 125 du rapporteur.*

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, elle **rejette** l'amendement CE 35 de M. Daniel Paul.*

*La Commission **adopte** ensuite l'amendement rédactionnel CE 16 du rapporteur.*

Puis elle est saisie de l'amendement CE 57 de M. Bono.

M. Maxime Bono. L'amendement vise à encadrer davantage le cabotage en prévoyant un maximum de deux arrêts dans les États membres traversés.

M. le rapporteur. Ce n'est conforme ni à l'esprit ni à la lettre de la directive européenne. Avis défavorable.

*La Commission **rejette** l'amendement.*

Puis elle examine l'amendement CE 3 de M. Antoine Herth.

M. Antoine Herth. Il s'agit d'autoriser les régions qui le souhaitent à mettre en concurrence différents opérateurs, afin de permettre un développement plus rapide de l'offre en direction des voyageurs.

M. le rapporteur. J'adhère à cette proposition, mais je crois savoir que le Gouvernement est réservé.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat chargé des transports. Faisant suite à l'excellent rapport de M. Haenel au Sénat, nous nous sommes engagés à prendre toutes les dispositions afin d'autoriser les régions volontaires à transférer une ligne ou une partie de réseau à un opérateur autre que la SNCF.

Un comité rassemblant les parties prenantes – Association des régions de France, État, SNCF, RFF, entreprises ferroviaires, usagers, Conseil économique et social – a été mis en place en avril, afin d'examiner la faisabilité d'une expérimentation, à l'image de celle qui avait préfiguré les TER. Présidé par le sénateur Francis Grignon, ce comité rendra ses conclusions au printemps, ce qui permettra aux listes de se prononcer dans le cadre de la campagne des régionales.

M. Frédéric Cuvillier. L'expérimentation ne pourra donc avoir lieu qu'après les élections régionales.

M. le secrétaire d'Etat. Au préalable, le comité devra avoir réglé les problèmes techniques liés à l'emploi du personnel SNCF, à l'usage des gares et du matériel roulant. En tout état de cause, l'expérimentation est davantage gage de succès que la mise en pratique d'une théorie politique. Je demande à M. Herth de bien vouloir retirer cet amendement.

L'amendement CE 3 est retiré.

*La Commission **adopte** ensuite l'amendement CE 137 du rapporteur.*

Puis elle examine l'amendement CE 58 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Il s'agit d'un amendement de suppression de plusieurs alinéas.

M. le rapporteur. Il n'y a pas de risque de filialisation de l'activité visée dans cet amendement. Avis défavorable.

La Commission rejette l'amendement.

*La Commission **adopte** ensuite l'amendement CE 121 du rapporteur.*

Puis elle est saisie de l'amendement CE 122 du même auteur.

M. le rapporteur. Plutôt que de dresser la liste des activités dont l'exercice serait interdit à un agent souhaitant quitter le service de gestion des trafics et des circulations, cet amendement prévoit d'instituer une commission de déontologie qui serait obligatoirement consultée. Un tel dispositif a été mis en place pour les agents du réseau de transport d'électricité et a, depuis, prouvé son utilité.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

Elle examine ensuite l'amendement CE 123 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement de régularisation tire les conséquences de la création de la caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** l'article 1^{er} ainsi modifié.*

Article 1^{er} bis (nouveau)

Certification des conducteurs de trains

Introduit dans le projet de loi par un amendement de la Commission des affaires économiques du Sénat ayant recueilli l'avis favorable du Gouvernement, le présent article vise à poursuivre la transposition du troisième paquet ferroviaire en adoptant des mesures de niveau législatif contenues dans la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de trains assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté.

Cette directive fixe le délai de transposition en droit interne au plus tard le 3 décembre 2009 afin de mettre en place le dispositif réglementaire permettant de délivrer des licences dès décembre 2010.

Dans le contexte de l'ouverture des services internationaux de voyageurs à la concurrence, elle vise à assurer la sécurité des circulations et oblige à harmoniser la conduite des trains dans l'Union européenne. Afin de transposer ce texte, les règles actuelles existant en France doivent être réaménagées.

Le paragraphe I de l'article impose que les conducteurs de trains soient titulaires d'une licence dont la délivrance est liée à des conditions de formation scolaire, de connaissances professionnelles et d'aptitudes physiques et psychologiques. Un recours devant une commission d'aptitudes ferroviaires est créé, qui peut être formé à l'encontre de la décision d'un médecin ou d'un psychologue.

Dans la rédaction adoptée par le Sénat, il indiquait que ces règles entraient en vigueur au 1^{er} décembre 2010 pour les conducteurs effectuant des services internationaux et au 1^{er} décembre 2012 pour ceux qui n'effectuent que des services intérieurs. Les conducteurs français en régime intérieur actuellement habilités voyaient également leurs compétences reconnues automatiquement jusqu'en 2017.

A l'initiative de votre Rapporteur, la commission des affaires économiques a adopté un amendement visant à différer les dates d'entrée en vigueur fixées dans la directive précitée. En effet, l'article 37 de cette directive fixe un échéancier échelonné en fonction des types de circulation et de l'ancienneté des conducteurs. Le point de départ de cet échéancier est l'adoption par la Commission européenne d'un projet de rapport élaboré par l'Agence ferroviaire européenne portant sur les paramètres fondamentaux du registre des licences. Alors qu'il aurait dû être établi pour le 4 décembre 2008, ce document n'a pas encore été adopté. Un retard étant à prévoir pour l'adoption du projet de rapport, il a été décidé de reporter les dates initialement prévues, cette adaptation n'ayant pas d'incidence sur le fond.

Enfin, le premier paragraphe affirme le principe de reconnaissance mutuelle des licences délivrées par les Etats membres de l'Union européenne.

Le paragraphe II – non modifié par l'Assemblée - crée une sanction pour le fait de conduire un train sans licence ou de donner la responsabilité d'un train à une personne sans licence ; ces faits seront punis d'un emprisonnement de cinq ans et d'une amende de 75 000 euros. Selon les principes généraux du droit pénal, l'amende est quintuplée lorsque l'infraction est commise par une personne morale.

Le caractère très dissuasif du dispositif doit être relevé, puisque les peines encourues sont similaires à celles prévues par l'article L. 150-2 du code de l'aviation civile lorsqu'un pilote conduit un aéronef sans être titulaire d'un brevet ou d'une licence.

Enfin, le paragraphe III dispose qu'un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application de cet article additionnel, en particulier les conditions d'organisation et de fonctionnement de la commission ferroviaire d'aptitudes qu'il crée.

Votre rapporteur est favorable à l'adoption de cet article ainsi modifié.

*

* *

*La Commission **adopte** l'amendement rédactionnel CE 126 du rapporteur.*

Puis elle examine l'amendement CE 127 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement vise à différer la date d'entrée en vigueur de l'obligation pour un conducteur de train d'être titulaire d'une licence pour conduire sur le réseau ferroviaire. Le point de départ de l'échéancier est l'adoption par la Commission européenne d'un projet de rapport élaboré par l'agence ferroviaire européenne, mais un retard minimum de six mois à est prévoir. Il y a donc lieu d'adapter le calendrier en conséquence.

*La Commission **adopte** l'amendement, de même que l'amendement rédactionnel CE 128 et que l'amendement de coordination CE 129, du même auteur.*

*Elle **adopte** l'article 1^{er} bis ainsi modifié.*

Article 1^{er} ter (nouveau)

Droits et obligations des voyageurs ferroviaires

Issu d'un amendement du Gouvernement ayant recueilli l'avis favorable de la Commission des affaires économiques du Sénat, le présent article tend à décliner les dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, couvrant notamment le droit au transport pour les personnes en situation de handicap, le droit d'information sur les tarifs, le droit de disponibilité des billets et des réservations, ainsi que le droit à une indemnisation en cas de retard ou de perte de bagages.

Le règlement précité fait partie du « troisième paquet ferroviaire » publié au JOUE du 3 décembre 2007. Il accorde des droits aux voyageurs ferroviaires, notamment en matière de droit au transport pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite, d'information sur les tarifs, de disponibilité des billets et des réservations, d'indemnisation en cas de retard ou de perte de bagages.

Il rend cependant possible un assouplissement de ces mesures pour les trajets régionaux ou nationaux, par rapport aux trajets internationaux. Il laisse ainsi aux États membres la latitude de ne pas appliquer, temporairement ou définitivement, certaines de ses dispositions dans ces cas. Cette possibilité de modulation s'explique par l'inadéquation de certaines mesures prévues à l'origine pour des transports internationaux et inspirées du marché du transport aérien à la diversité des situations.

A titre d'exemple, le droit à indemnisation du quart du prix du billet en cas de retard de plus d'une heure est adapté à des trajets longs. Par contre, il semble peu pertinent pour un transport de courte distance et de courte durée, pour lequel le montant remboursé serait très faible, peu incitatif et très inférieur au coût de traitement administratif.

L'article adopté par le Sénat répond à l'objectif de souplesse en reprenant les principes suivants :

– s'agissant des transports régionaux qui ont la qualité de services publics de transport ferroviaire organisés par les régions ou relevant de la compétence du syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) – soit des collectivités décentralisées, seules les dispositions impératives du règlement précité seront obligatoires, ces autorités organisatrices restant libres de demander à leur opérateur ferroviaire, à travers la convention qui les lie, d'exiger le respect de tout ou partie des dispositions applicables aux voyageurs internationaux ou de mettre en place toute autre disposition en faveur de leurs usagers ;

– pour ce qui concerne les autres services intérieurs de transport ferroviaire de voyageurs - soit les services nationaux, l'entrée en vigueur est fixée cinq ans après celle du règlement, soit au 3 décembre 2014, avec la possibilité d'un report renouvelable deux fois par période maximale de cinq ans.

Le dispositif prend en compte le fait que certaines dispositions du droit français sont plus exigeantes que celles du règlement européen, notamment en matière d'accessibilité des personnes à mobilité réduite et d'indemnisation des voyageurs.

Ainsi, l'accessibilité des services de transport collectif aux personnes handicapées ou à mobilité réduite est rendue obligatoire par l'article 45 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

En outre, la SNCF applique déjà des mesures d'indemnisation des voyageurs pour les services nationaux : en cas de retard supérieur à 30 minutes qui lui est imputable, elle verse une compensation à hauteur d'un tiers du prix du billet payé - contre un quart demandé par le règlement.

Enfin, la loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs impose de nouvelles obligations aux autorités organisatrices de transport et aux entreprises de transport terrestre de voyageurs. L'article 9 de la loi prévoit ainsi le remboursement total des titres de transport aux usagers en cas de défaut d'exécution dans la mise en œuvre du plan de transport adapté ou du plan d'information des usagers.

A l'initiative de son Rapporteur, la commission des affaires économiques a adopté un amendement visant à prendre en compte le fait qu'en vertu de l'article

18-1 de la LOTI, les départements sont également compétents pour créer ou exploiter des infrastructures de transport de voyageurs ferrés et peuvent par conséquent être assujettis aux dispositions du règlement précité.

Votre Rapporteur vous propose d'adopter cet article ainsi modifié.

*

* *

La Commission est saisie de l'amendement CE 130 du rapporteur.

M. le rapporteur. Il s'agit de placer l'ensemble des services urbains, départementaux ou régionaux dans les mêmes conditions vis-à-vis des exigences du règlement.

*La Commission **adopte** cet amendement, de même que les amendements rédactionnels CE 17 et CE 18 du rapporteur.*

*Elle **adopte** l'article 1^{er} ter ainsi modifié.*

Article 2

(Loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public
« Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire)

Dispositions relatives à Réseau ferré de France (RFF)

Cet article modifie la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire.

Le 1° permet à RFF de confier, par convention, à toute personne, des missions de gestion du trafic et des circulations, de fonctionnement et d'entretien des installations, sur des lignes à faible trafic réservées au transport de marchandises.

A cet endroit du texte, les sénateurs avaient souhaité préciser qu'un opérateur de proximité ne peut en aucun cas devenir propriétaire de l'infrastructure ferroviaire, laquelle demeure propriété de Réseau ferré de France, et ce même quand il est composé, pour tout ou partie, de collectivités locales ou d'établissements publics.

La majorité des commissaires des affaires économiques de l'Assemblée nationale ont choisi de ne pas retenir cette précision, la jugeant inutile dans la mesure où le réseau ferré national relève du domaine public ferroviaire inaliénable.

Le 2° permet au titulaire d'un contrat de partenariat ou d'une convention de délégation de service public de rémunérer directement la SNCF pour les missions qu'elle assure pour son compte au titre de la gestion des circulations et de l'entretien des équipements de sécurité.

Par un amendement de réécriture du b) du 2° proposé par votre Rapporteur, la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale a levé toute ambiguïté rédactionnelle en permettant à l'État ou à RFF de déterminer le périmètre du contrat ou de la convention projet par projet, en incluant ou non les missions de gestion des circulations et d'entretien des installations de sécurité.

Le 3° de l'article précise la composition du conseil d'administration de RFF et la notion d'usager en prévoyant que la personnalité prévue au dernier alinéa de l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public est choisie parmi les représentants des usagers du service de transport public. Par usagers, on entend les utilisateurs du service ferroviaire, à la fois les voyageurs et les chargeurs.

Les sénateurs ont complété ce point d'une deuxième phrase pour indiquer que le conseil d'administration de RFF doit également comprendre un représentant d'une association agréée de protection de l'environnement, désigné par le ministre chargé de l'écologie. Il est précisé que l'association considérée doit exercer ses activités sur l'ensemble du territoire national.

Introduit en première lecture par le Sénat, le 3° *bis* insère deux nouveaux articles – les articles 2-1 et 2-2 – dans la loi du 13 février 1997 précitée.

- L'article 2-1 crée un conseil de développement du réseau ferré national, au sein duquel sont représentés les autorités organisatrices de transport, les entreprises ferroviaires, les opérateurs de transport combiné, les grands ports maritimes, les chargeurs, les usagers, les milieux professionnels de l'industrie ferroviaire et les associations de protection de l'environnement. Dans un objectif de promotion du développement durable et d'efficacité économique et sociale, ce conseil sera consulté sur les grandes orientations de gestion et de développement de l'infrastructure du réseau ferré national.

A l'initiative de votre Rapporteur, soucieux de « verdir » les prérogatives du conseil de développement du réseau ferré national, un amendement a été adopté, pour préciser, d'une part, que les associations de protection de l'environnement qui y sont représentées doivent être agréées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement, et, d'autre part, que le conseil, dans sa compétence de force de proposition, doit tenir compte des obligations liées à la protection de l'environnement.

- L'article 2-2 vise à préciser que les actes administratifs de Réseau ferré de France sont publiés sur son site Internet.

Le 4° prévoit que le calcul des redevances d'utilisation du réseau ferré national tient compte, quand le marché s'y prête, de la valeur économique, pour l'attributaire du sillon, de l'utilisation de ce réseau. Cette disposition est prévue en application de l'article 8 de la directive 2001/14/CE. Elle rappelle également la possibilité d'une péréquation interne au réseau en explicitant que, sur certaines sections, la redevance d'infrastructures dépasse le coût complet et peut contribuer au financement d'autres parties du réseau.

Introduit par le Sénat, le 5° dispose que les principes d'évolution des redevances liées à l'utilisation du réseau ferré national sont fixés de façon pluriannuelle. Dans le contexte de l'ouverture à la concurrence, le libre exercice de cette dernière et le développement du trafic ferroviaire suppose la transparence et la prévisibilité des coûts. Afin de rendre le montant des redevances prévisibles, il est donc nécessaire que des principes d'évolution soient énoncés et appliqués de façon pluriannuelle.

Le Rapporteur de la commission des affaires économiques du Sénat a appelé l'attention sur le fait que le 1° facilitait la mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité, lesquels pourraient, en vue de l'optimisation des moyens techniques et humains, se voir confier par RFF des missions de gestion de l'infrastructure sur des lignes pour lesquelles ils assureraient également des services de fret. Cette disposition s'inscrit dans la droite ligne des engagements du Grenelle de l'environnement, qui a fixé un objectif d'augmentation de la part du fret non routier de 25 % en 2012, ce qui rend indispensable le développement de nouveaux services ou de nouvelles approches. Le projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement dispose d'ailleurs dans son article 10 que « *la création d'opérateurs ferroviaires de proximité sera encouragée afin de répondre à la demande de trafic ferroviaire de wagons isolés* ».

Les sénateurs ont également noté qu'afin de répondre aux besoins des acteurs locaux en matière de transport ferroviaire et d'assurer une couverture territoriale plus équilibrée prenant appui sur la capillarité du réseau, il est utile de permettre d'assurer la gestion de l'infrastructure ferroviaire dans un cadre adapté aux réalités locales, qu'il s'agisse de l'entretien, de la maintenance des lignes ou la gestion de la circulation.

Enfin, le 2° facilite les relations entre RFF, la SNCF et le titulaire d'un contrat de partenariat ou d'une convention de délégation de service public. Il corrige en effet la rédaction ambiguë de la loi du 13 février 1997 précitée, laquelle donne à penser que la rémunération du gestionnaire d'infrastructure qui n'est pas RFF rémunère RFF. La rédaction actuelle est ainsi préjudiciable à la clarté et à la stabilité de ces contrats, comme l'avait souligné le Conseil d'Etat en 2006, lors de l'examen du décret concernant les partenariats public-privé : il convient que dans le cadre d'un contrat de partenariat public-privé, le gestionnaire d'infrastructure qui n'est pas RFF puisse rémunérer la SNCF pour les missions qu'elle va continuer à

exercer au titre de la gestion des circulations et de l'entretien des équipements de sécurité.

Votre Rapporteur vous propose d'adopter cet article ainsi modifié.

*
* *

*Sur l'avis défavorable du rapporteur, la Commission **rejette** l'amendement CE 36 de M. Daniel Paul.*

Puis elle est saisie de l'amendement CE 131 du rapporteur.

M. le rapporteur. Il s'agit de supprimer une disposition inutile.

*La Commission **adopte** cet amendement.*

Elle examine ensuite l'amendement CE 64 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Cet amendement vise à préciser qu'il s'agit bien d'un opérateur de proximité.

M. le rapporteur. Afin de n'exclure aucune possibilité, il vaut mieux s'en tenir à une formulation plus large. Avis défavorable.

M. Maxime Bono. Mais la loi doit être précise !

M. le secrétaire d'État. Nous y reviendrons en séance publique.

*La Commission **rejette** l'amendement.*

Puis elle examine l'amendement CE 65 de M. Bono.

M. Maxime Bono. Cet amendement vise à préciser qu'un opérateur de proximité ne peut en aucun cas recevoir des subventions publiques sans avoir à assumer en contrepartie des obligations de service public. Cela nous semble un juste équilibre.

M. le rapporteur. La convention avec RFF n'a pas vocation à fixer des obligations de service public mais les modalités de gestion du réseau. Avis défavorable.

*La Commission **rejette** cet amendement.*

Puis elle est saisie de l'amendement CE 152 du rapporteur.

M. le rapporteur. Il s'agit de permettre à l'État ou à RFF de déterminer le périmètre du contrat ou de la convention, projet par projet, en incluant ou non les missions de gestion des circulations et d'entretien des installations de sécurité.

La Commission adopte l'amendement.

La Commission est ensuite saisie d'un amendement CE 132 du rapporteur.

M. le rapporteur. L'amendement tend à « verdir » le conseil de développement du réseau ferré national.

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CE 38 de M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Cet amendement tend à ce que les AOT, les collectivités locales et leurs établissements publics soient consultés sur les modifications concernant les infrastructures ferroviaires. Cela va mieux en le disant !

M. le rapporteur. Il appartient aux régions, chefs de file, de demander aussi l'avis des AOT de second rang. Avis défavorable.

La Commission rejette cet amendement.

La Commission est saisie de l'amendement CE 37 de M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Mon amendement vise à introduire une modulation des péages ferroviaires en fonction de l'utilité de certaines lignes.

M. le rapporteur. Cette réécriture de l'alinéa reviendrait à supprimer la prise en compte de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale. J'y suis, hélas, défavorable.

M. Daniel Paul. Je ne comprends pas très bien ce point de vue. Sans doute l'expliquerez-vous en séance publique.

M. le président Patrick Ollier. Et moi, Monsieur Paul, je vous interrogerai en séance sur votre définition de l'utilité...

La Commission rejette cet amendement.

Puis elle examine l'amendement CE 66 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Je ne doute pas que la Commission adoptera cet amendement, qui n'a d'autre objet que de mettre le texte en cohérence avec le Grenelle de l'environnement en prévoyant que l'on ne puisse décider du déclassement des voies du domaine de RFF sans l'avis des départements et des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de transports.

M. le rapporteur. Avis plutôt défavorable, dans la mesure où une telle disposition irait à l'encontre de la démarche de simplification des procédures. Aujourd'hui, lorsque l'on veut fermer une ligne – ce qui n'est pas la même chose que de la déclasser – on consulte les régions ; en revanche, lorsque l'on veut

vendre, c'est-à-dire lorsque l'on s'apprête à démonter les rails, on consulte toutes les collectivités intéressées. Cela étant, je comprends la logique de M. Bono.

La Commission rejette cet amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CE 67 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Nous proposons que le conseil de développement du réseau ferré national donne son avis sur les déclassements de lignes de RFF.

M. le rapporteur. Avis défavorable. Il y a là un mélange des genres : le conseil de développement du réseau ferré national est un outil stratégique plus qu'opérationnel.

La Commission rejette cet amendement.

Puis elle adopte l'article 2 ainsi modifié.

Article 2 bis (article additionnel)

**Favoriser l'émergence d'OPF « fret » en envisageant le transfert
à RFF des gares de fret**

A l'initiative de son Rapporteur, la commission des affaires économiques a adopté un amendement portant article additionnel après l'article 2 visant à favoriser l'émergence d'opérateurs ferroviaires de proximité spécialisés dans le fret. A cet effet, il est demandé au Gouvernement de remettre au Parlement, sous six mois à compter de la promulgation du présent texte, un rapport relatif aux modalités et à l'impact d'un transfert à Réseau ferré de France des gares de fret, y compris les voies de débord, les entrepôts et les cours de marchandises, dans le but de rendre ce transfert effectif avant le 31 décembre 2010.

Les gares de fret, biens appartenant à l'État, sont aujourd'hui gérées par la SNCF, qui doit en permettre l'accès aux entreprises actives sur le marché du fret, en application de la théorie du libre accès aux « facilités essentielles ». Les conditions d'accès à ces installations et aux services qui y sont rendus sont fixées dans un décret de 2003 et présentées de manière détaillée dans le document de référence du réseau (DRR).

En vue de faciliter cet accès, dans des conditions transparentes et non discriminatoires, et afin de favoriser l'émergence d'opérateurs ferroviaires de proximité, ces biens pourraient être transférés à RFF.

A l'évidence, les modalités de ce transfert et son impact, notamment pour ce qui concerne l'endettement de RFF, doivent cependant être préalablement analysés de manière approfondie.

*

* *

La Commission est saisie de l'amendement CE 151 du rapporteur

M. le rapporteur. Cet amendement tend à favoriser l'émergence d'opérateurs ferroviaires de proximité, conformément aux conclusions du rapport du comité de suivi consacré à la relance du fret ferroviaire.

*La Commission **adopte** cet amendement.*

Après l'article 2

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission **rejette** l'amendement CE 69 de M. Michel Vauzelle.*

TITRE II

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

Issu du projet de loi initial, le titre II aborde la question du remboursement de la dette de RFF et porte validation législative d'actes administratifs.

Votre Rapporteur propose de l'enrichir d'un article additionnel destiné à réprimer de manière réellement dissuasive l'usage intempestif du signal d'alarme à des fins de perturbation du trafic.

Article 3 A (nouveau)

Rapport sur le remboursement de la dette de RFF

Issu d'un amendement des membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés du Sénat, le présent article a pour objet de demander au Gouvernement de remettre un rapport au Parlement avant la fin de l'année 2009 visant à présenter les solutions envisageables pour que soit rendu possible le remboursement progressif de la dette de Réseau ferré de France.

L'endettement de RFF étant identifié comme l'un des obstacles majeurs à l'investissement dans le système ferroviaire français, l'élaboration d'un tel rapport doit permettre à l'État de proposer des solutions au Parlement.

Votre Rapporteur propose l'adoption de cet article sous réserve d'un amendement de portée purement rédactionnelle.

*

* *

*La Commission **adopte** l'amendement rédactionnel CE 19 du rapporteur*

*Elle **adopte** ensuite l'article 3 A ainsi modifié.*

Article 3

Validation d'actes administratifs

L'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public a été complété par l'article 138 de la loi n° 2001-420 du 15 mai 2001 relative aux nouvelles régulations économiques, lequel a introduit un alinéa prévoyant la présence au conseil d'administration ou au conseil de surveillance des entités chargées d'une mission de service public d'une personnalité qualifiée choisie parmi les représentants des consommateurs ou des

usagers. La mise en œuvre de cette disposition a pu soulever des difficultés d'interprétation. Cependant, l'usager concerné est bien l'usager du service public et non, par exemple, l'entreprise ferroviaire dans le domaine des transports. L'article 2 du projet de loi précise d'ailleurs cette notion.

Le paragraphe I de cet article 3 précise que les dispositions de l'alinéa introduit en 2001 dans la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public s'appliquent à compter de la publication d'un décret fixant son champ d'application - soit la liste des entreprises et établissements publics concernés - ainsi que les critères de désignation des représentants des consommateurs et des usagers.

Les paragraphes II et III prévoient la validation des délibérations du conseil d'administration de Réseau Ferré de France prises depuis le 7 janvier 2006 (II) et de celles des autres entreprises publiques et établissements publics concernés intervenues depuis le 16 mai 2001 (III) en tant que leur régularité serait contestée au regard des dispositions de l'article 5 de la loi du 26 juillet 1983.

Les paragraphes II et III permettent ainsi de sécuriser les délibérations du conseil d'administration de RFF qui ont été votées, sachant que la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 disposait que « *sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée et des instances en cours, les délibérations prises depuis le 16 mai 2001 par le conseil d'administration de l'établissement public Réseau ferré de France sont validées en tant que leur légalité serait contestée aux motifs que le conseil d'administration qui les a adoptées ne comprenait pas de représentant des consommateurs ou des usagers désigné en application des dispositions de l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public et était, par la suite, irrégulièrement composé* ». En effet, c'est par le décret n° 2006-1517 que le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France avait été modifié, la modification prévoyant alors qu'un membre du CA était choisi en tant que représentant des usagers.

Une nouvelle régularisation s'impose donc aujourd'hui et votre Rapporteur propose d'adopter cet article sous réserve d'un simple amendement de précision rédactionnelle.

*

* *

La Commission est saisie de deux amendements identiques, CE 40 de M. Daniel Paul et CE 70 de M. Maxime Bono, tendant à supprimer l'alinéa 1 de l'article 3.

M. Maxime Bono. Un décret ne doit pas permettre de contourner les obligations introduites pas la loi NRE.

M. le président Patrick Ollier. Vous aurez compris que nous ne pouvons être d'accord.

La Commission rejette ces amendements.

Puis, après avoir adopté l'amendement rédactionnel CE 20 du rapporteur, elle adopte l'article 3 ainsi modifié.

Après l'article 3

La Commission est saisie de l'amendement CE 14 de M. Michel Raison.

Mme Fabienne Labrette-Ménager. Cet amendement de solidarité reprend la proposition de loi que M. Marc Bernier avait déposée pour instaurer une imposition forfaitaire sur les lignes de chemin de fer à grande vitesse concédées. Lorsqu'un territoire est traversé par une autoroute ou par une ligne à haute tension, il bénéficie de compensations financières. Ce n'est pas le cas pour les LGV. Les dispositions proposées visent surtout à établir une solidarité envers le monde rural, pour lequel la valeur ajoutée des LGV est bien faible, faute de dessertes. Nous ne contestons nullement la priorité que le Grenelle accorde à ces lignes mais nous souhaitons que soient prévues des compensations financières.

M. le président Patrick Ollier. Qui les paierait ?

Mme Fabienne Labrette-Ménager. Le concessionnaire.

M. le rapporteur. Avis défavorable à cet amendement ainsi qu'à ceux de même objet qui ont été déposés sur ce texte. Les communes perçoivent déjà des impôts fonciers sur les lignes ferroviaires et la législation prévoit une péréquation de la taxe professionnelle de la SNCF au profit des communes traversées.

De plus, la création d'une nouvelle taxe renchérisant le mode ferroviaire irait à l'encontre des objectifs du Grenelle. Certaines lignes à grandes vitesses seront réalisées dans le cadre de partenariats public-privé : faudra-t-il augmenter la subvention publique pour compenser le manque à gagner récurrent qu'impliquerait l'adoption de cet amendement ?

M. Michel Piron. Le rapporteur ne m'a pas tout à fait convaincu. L'argument de l'impôt foncier est une lapalissade : dès lors que l'on change de propriétaire, il est évident que c'est le nouveau propriétaire qui l'acquittera. Pour ce qui est du coût, l'esprit de l'amendement est de mutualiser la compensation de certains inconvénients entre les territoires. Ce n'est pas forcément choquant, au regard des dispositifs mis en place pour les autoroutes ou pour d'autres équipements.

M. Yanick Favennec. Je souscris aux arguments de Mme Labrette-Ménager et de M. Piron. Seules les communes qui accueillent une gare tirent

bénéfice de ces infrastructures. C'est injuste pour les petites communes, qui subissent les inconvénients sans aucune compensation.

M. le secrétaire d'État. Je partage l'avis du rapporteur. Certes, il faudra réfléchir aux conséquences de la suppression de la taxe professionnelle et trouver un dispositif de substitution à la péréquation dont bénéficient aujourd'hui les collectivités traversées, en vue de leur garantir la même recette. Cela dit, un chantier comme celui de la LGV Tours-Bordeaux représente l'emploi de 70 000 personnes pendant quatre ans. Les retombées économiques sur le terrain sont considérables et il est même prévu d'aménager ensuite les « bases travaux » du chantier pour en faire des bases logistiques.

M. le président Patrick Ollier. Quoi qu'il en soit, le terme d'« imposition » figurant dans l'amendement est impropre. Il ne s'agit en aucun cas d'une imposition.

M. Michel Piron. Il est incontestable que le chantier, pendant toute sa durée, a des retombées importantes. Je conviens aussi que l'interrogation majeure concerne le dispositif qui remplacera la TP.

M. le secrétaire d'État. Le chantier du TGV Rhin-Rhône entre Dijon et Mulhouse a donné un lieu à un travail formidable de la part des régions, des départements et des collectivités traversés pour faire appel au maximum aux entreprises locales et pour établir des clauses sociales privilégiant l'embauche de personnes en difficulté et de jeunes loin de l'emploi. Dès l'instant où elles s'organisent en amont, les collectivités profitent de retombées extraordinaires et les élus que vous êtes le savent bien.

Mme Fabienne Labrette-Ménager. Nous maintenons notre amendement.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CE 98 de M. Jean Dionis du Séjour.

M. Raymond Durand. Cet amendement a le même objet que le précédent.

Sur l'avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette l'amendement, de même que l'amendement CE 10 de M. Yannick Favennec.

Article 3 bis (article additionnel)

**Dissuasion de l'usage intempestif du signal d'alarme
à des fins de perturbation du trafic**

En vue de mettre un terme à une pratique génératrice d'une véritable nuisance pour les usagers réguliers des transports collectifs – en particulier en

zone urbaine et périurbaine -, votre Rapporteur a proposé à la Commission, qui l'a accepté, d'insérer un nouvel article tendant à durcir les sanctions encourues au titre de l'usage intempestif du signal d'alarme à des fins de perturbation du trafic.

Actuellement passibles d'une simple contravention de quatrième classe, les personnes qui se livrent à de tels agissements seraient désormais considérées comme des délinquants encourant une sanction de six mois d'emprisonnement et 3750 euros d'amende.

A cet effet, il est proposé de compléter l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer afin de sanctionner l'usage illégitime du signal d'alarme ou d'arrêt mis à la disposition des voyageurs, dans l'intention de troubler ou d'entraver la mise en marche ou la circulation des trains.

Conscient du caractère essentiellement dissuasif de ce dispositif, votre Rapporteur vous invite tout de même à le consacrer dans la loi afin d'afficher l'intention très ferme de ne plus tolérer de tels comportements en ce qu'ils attentent aussi bien à la sécurité du trafic qu'à la tranquillité des voyageurs.

Dans la perspective d'encourager le report modal, tout doit être mis en œuvre pour réduire le nombre d'« incidents » liés à de tels agissements car leur répétition est de nature à dissuader ceux qui le peuvent de préférer le transport collectif à la voiture individuelle.

Votre Rapporteur propose d'adopter ce nouvel article.

*

* *

La Commission examine l'amendement CE 133 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement vise à accentuer la dissuasion contre l'utilisation intempestive du signal d'alarme. Il s'agit d'une mesure très attendue par la SNCF pour contrer ce phénomène.

*La Commission **adopte** cet amendement.*

TITRE III

DE LA RÉGULATION DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES

Issu du projet de loi initial, le titre III représente 21 articles sur les 43 que compte le projet de loi : il constitue donc le cœur du dispositif soumis au législateur. Il vise à créer une « Autorité de régulation des activités ferroviaires » et il en détermine la composition, les attributions et les règles de fonctionnement.

*

* *

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission **rejette** l'amendement CE 41 de M. Daniel Paul visant à supprimer cette subdivision et son intitulé.*

Article 4

Statut et champs de compétence de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF)

Avertissement : dans le texte initial du projet de loi, le Gouvernement proposait que l'autorité de régulation prenne le nom de « Commission de régulation des activités ferroviaires » (CRAF) ; par un amendement de la commission des affaires économiques du Sénat ayant recueilli un avis favorable du Gouvernement, l'autorité de régulation s'intitule désormais « Autorité de régulation des activités ferroviaires » (ARAF) dans l'ensemble du texte soumis à votre approbation. Il est proposé de ne pas revenir sur cette évolution, qui tend à renforcer la nouvelle autorité publique indépendante.

Dans son premier alinéa, l'article 4 dispose qu'il est créé une nouvelle instance dénommée « Autorité de régulation des activités ferroviaires », prenant la forme d'une autorité administrative indépendante (AAI). Telle est la principale innovation du projet de loi qui introduit une rupture nette par rapport à la Mission de contrôle des activités ferroviaires (MCAF) placée auprès du ministre puisque le propre d'une AAI est précisément de n'être soumise à aucune autorité administrative supérieure.

Cette indépendance ne prend tout son sens que lorsque l'organisme dispose de réels pouvoirs, ce qui est le cas puisque les compétences, prévues pour l'essentiel aux articles 7 à 10 du projet de loi, aboutissent à faire de l'ARAF le véritable régulateur du système ferroviaire, en lieu en place du ministre des transports.

Toutefois, les sénateurs ont jugé préférable de conférer à l'ARAF le statut d'autorité publique indépendante, dotée de la personnalité morale, en vue notamment de conforter son indépendance et de lui permettre de bénéficier de la contribution spécifique créée à l'article 14 du présent texte, seule une autorité publique dotée de la personnalité morale pouvant se voir attribuer une telle source de financement.

L'ARAF se voit confier la mission générale de concourir « au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire ». Cela signifie que l'Autorité exerce ses compétences sur l'ensemble des transports ferroviaires :

– ceux ayant la qualité de services publics, pour lesquels l'activité est définie par des autorités publiques organisatrices (comme les trains express régionaux ou, en Ile de France, les Transiliens ou les trains Corail Intercités) et dont les utilisateurs ont la qualité d'« usagers » du service public ;

– ceux pour lesquels les services offerts ne sont pas *a priori* définis par les autorités publiques mais par les entreprises elles-mêmes au vu de leurs propres choix et des engagements juridiques qu'elles ont pu souscrire : c'est le cas du fret ou des trains à grande vitesse. Leurs utilisateurs - particuliers ou entreprises dans le cas du fret - sont dénommés « clients ». Si ces activités sont dénommées « concurrentielles », cela ne signifie nullement qu'elles sont ouvertes à la concurrence mais simplement qu'elles ne sont pas régies par un cahier des charges contenant des obligations de service public.

Par ailleurs, l'intégration des activités de service public dans le champ de compétence de l'ARAF n'a pas pour effet de remettre en cause leur spécificité. Elle se justifie par le fait que l'infrastructure ferroviaire - les voies, les ouvrages, les gares et les autres équipements - est utilisée par tous les types de trafic ferroviaire. L'une des missions essentielles de l'Autorité étant de veiller à ce que l'ensemble des acteurs puissent utiliser ce réseau unique dans des conditions équitables, il n'y aurait aucun sens à cantonner son activité sur une partie seulement des activités ferroviaires.

Le deuxième alinéa met expressément en exergue l'idée selon laquelle le rôle principal de l'ARAF est de veiller aux conditions dans lesquelles les différentes entreprises de transports ferroviaires ont accès au réseau. Le réseau étant nécessairement limité - et même saturé à certains endroits, il est essentiel de s'assurer que tous les opérateurs seront traités de la même façon et que les nouveaux entrants ne seront pas défavorisés lors de leur demande de sillons auprès du gestionnaire d'infrastructure (RFF) ou de son délégué - en l'état actuel SNCF Infra.

Le troisième alinéa confère à l'ARAF une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferroviaire ainsi que la possibilité de formuler et de publier toute recommandation à ce propos. Cette mission est en apparence très

proche de celles de la MCAF, mais, en réalité, le fait que la nouvelle instance bénéficie de la qualité d'autorité publique indépendante signifie notamment qu'il lui reviendra de décider librement de publier telle ou telle recommandation sans avoir à en référer au ministre.

Le quatrième alinéa poursuit la présentation générale des missions de l'ARAF :

Tout d'abord, elle veille à ce que l'accès aux capacités d'infrastructure sur le réseau et l'accès aux différentes prestations associées soient accordés de manière « *équitable et non discriminatoire* », ce qui est la reprise exacte de l'annexe II de la directive 91/440. Il convient par conséquent de s'y conformer, même s'il est possible aujourd'hui de considérer qu'un seul des deux termes pourrait être suffisant.

Ensuite, il est prévu que l'autorité s'assure de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par les gestionnaires d'infrastructures et les entreprises ferroviaires, avec les contraintes qui peuvent peser sur ces entités. Cela signifie que la nouvelle entité n'est pas seulement compétente lorsqu'une discrimination a été constatée et qu'elle dispose également d'un droit de regard en amont sur la façon dont les acteurs du transport ferroviaire sont organisés, de manière à s'assurer qu'il n'existe pas de dispositions économiques, techniques ou juridiques ayant pour effet d'entraver l'accès des concurrents au réseau.

A l'initiative de votre Rapporteur, cet alinéa a été complété d'une troisième phrase visant à indiquer que l'ARAF veille à la bonne application du III de l'article 24 de la LOTI : en vue de conforter la sécurité juridique de l'ensemble du dispositif, il s'agit de préciser que l'autorité exerce un contrôle sur l'indépendance du service de gestion des trafics et des circulations créé à la SNCF, en ce que celui-ci participe à l'attribution et à la gestion de capacités d'infrastructure sur le réseau ferré national.

Le cinquième alinéa définit l'étendue du réseau sur lequel s'étend la compétence de l'ARAF. Il s'agit en fait de l'ensemble du réseau ferroviaire tel que défini au nouvel article 17-1 de la LOTI, introduit par l'article 1^{er} du présent projet de loi. Ce réseau comprend le réseau ferré national ainsi que toutes les lignes ferroviaires ouvertes à la circulation publique qui lui sont reliées, y compris les lignes d'accès aux ports et aux terminaux desservant ou pouvant desservir plus d'un utilisateur final. Sont donc incluses dans le périmètre de compétence de la nouvelle Autorité les lignes concédées comme la liaison Perpignan-Figueras qui, bien que ne faisant pas partie du réseau ferré national, répond toutefois aux critères posés. Par contre, le projet de loi exclut explicitement les pouvoirs de l'ARAF sur la partie française du tunnel sous la Manche, ce qui est logique dans la mesure où l'organisation de la gestion de cette liaison trans-Manche relève d'une commission bilatérale franco-britannique et non du droit national de chacun des Etats.

Si les compétences de l'ARAF s'exercent pleinement en France, il revient en revanche toujours au Gouvernement de représenter la France au niveau international et communautaire, en particulier dans le cadre de la négociation et de la mise en œuvre des dispositions supranationales. Toutefois, le sixième alinéa prévoit la possibilité pour l'ARAF d'être, à la demande du ministre, associée à la préparation de la position française dans les négociations et de participer à la représentation française dans différentes instances.

Votre Rapporteur propose d'adopter cet article ainsi modifié.

*
* *

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission **rejette** l'amendement CE 9 de M. Franck Reynier.*

*Puis, à la demande du rapporteur, M. Franck Reynier **retire** son amendement CE 8.*

La Commission est saisie de l'amendement CE 71 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. La nouvelle Autorité de régulation des activités ferroviaires doit veiller non seulement à ce que les conditions d'accès au réseau n'entravent pas la concurrence, mais aussi à ce qu'elles en garantissent le bon fonctionnement.

M. le rapporteur. Avis défavorable. La notion d'entrave à la concurrence est consacrée par de multiples textes. Il n'y a aucune raison de ne pas s'y repérer.

*La Commission **rejette** cet amendement.*

*Elle **rejette** ensuite, suivant l'avis défavorable du rapporteur, l'amendement CE 73 de M. Maxime Bono.*

Elle est saisie de l'amendement CE 134 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement vise à conforter la sécurité juridique du dispositif.

*La Commission **adopte** cet amendement.*

Puis elle examine l'amendement CE 72 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. La coopération de l'ARAF avec l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) est indispensable et mérite d'être affirmée dans la loi.

M. le rapporteur. Avis défavorable. J'ai déjà indiqué ce que je pensais de ce « Meccano ».

La Commission rejette cet amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CE 42 de M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Cet amendement tend à préciser que l'ARAF et l'EPSF sont indépendants l'un de l'autre, tant dans leur fonctionnement que dans leurs responsabilités.

M. le rapporteur. Avis défavorable. L'amendement est satisfait par la nouvelle rédaction de l'article 9 adoptée au Sénat.

La Commission rejette cet amendement.

Puis, après avoir adopté l'amendement de coordination rédactionnelle CE 135 du rapporteur, elle adopte l'article 4 ainsi modifié.

Article 5

Collège de l'ARAF

Issu du projet de loi initial, le présent article a pour objet de préciser la composition de l'Autorité de régulation. Il comporte deux paragraphes.

Dans le paragraphe I,

– Le premier alinéa dispose que l'ARAF est composée de sept membres nommés en raison de leur compétence en matière ferroviaire, économique ou juridique, ou pour leur expertise en matière de concurrence et que leur mandat est de six ans non renouvelable. Cette durée est la même que celle des membres du collège de la CRE et de l'ARCEP. En revanche, si l'ARCEP est aussi composée de sept membres, la CRE en comprend neuf nommés dans des conditions assez proches.

Votre Rapporteur regrette que sa proposition de porter à 9 membres le collège de l'ARAF dès la création de l'instance n'ait pas été retenue car il est à craindre que cette évolution doive de toute façon intervenir à brève échéance pour permettre à l'autorité de faire face à sa charge de travail.

– Le deuxième alinéa dispose que trois des membres autres que le président sont désignés respectivement par le président de l'Assemblée nationale, le président du Sénat et le président du Conseil économique, social et environnemental. Les trois autres membres et le président sont directement nommés par le Gouvernement. Le pouvoir exécutif dispose donc de la possibilité de nommer la majorité des membres - quatre membres sur sept, ce qui n'est pas le cas à l'ARCEP et moins encore à la CRE.

– Le troisième alinéa précise qu'à l'exception du président, les membres du collège sont renouvelés par tiers tous les deux ans.

– Le quatrième alinéa traite du cas de vacance de la présidence de la commission ou du cas d'empêchement constaté par le collège, dans lesquels il est prévu que les fonctions du président sont provisoirement exercées par le doyen d'âge du collège.

– Le cinquième alinéa traite du cas de vacance d'un autre siège de membre du collège. Lorsque celle-ci survient, il est procédé à un remplacement pour la durée du mandat restant à courir. Le texte précise en outre que lorsqu'un remplaçant est entré au collège moins de deux ans avant la fin du mandat, il lui est possible d'être renouvelé dans ces fonctions, ce qui est une exception à la règle, posée au premier alinéa, selon laquelle les mandats sont non renouvelables.

– Supprimé par le Sénat, le sixième alinéa prévoyait une limite d'âge de soixante-huit ans au moment de la nomination dans le collège. Pour comparaison, les membres de la Commission de régulation de l'énergie ne doivent pas excéder 65 ans au moment de leur nomination, selon les termes du quatrième alinéa du V de l'article 28 de la loi du 10 février 2000 précitée. Le Sénat a considéré que la suppression de la limite d'âge se justifiait d'autant plus que l'article 6 pose un régime strict d'incompatibilités avec la qualité de membre de l'ARAF. Or les nominations des futurs membres de l'autorité interviendront parmi un panel de personnalités qualifiées, dont l'expérience et les qualités d'expertise requises exigeront d'avoir exercé des responsabilités à un niveau élevé. De plus, l'article 6 impose également aux membres de l'ARAF de ne pas prendre part aux délibérations portant sur une affaire dans laquelle ils ont eu intérêt, ou exercé des fonctions de direction, conseil ou de contrôle au sein d'une personne morale qui y a eu intérêt, dans les trois années précédentes. Cette limitation importante, conjuguée à la limite d'âge de 68 ans, risquait de restreindre le champ des personnalités pouvant prétendre être nommées membres, et dont les compétences apporteraient immédiatement un savoir-faire précieux à l'autorité. Aussi, même si la limite posée par le texte pour la nomination à l'ARAF - 68 ans- n'était pas en soi excessivement basse, les sénateurs ont estimé que celle-ci n'avait, par principe, pas sa place dans un tel texte.

Le sixième alinéa – septième dans le texte initial - établissait le quorum à cinq au moins de ses membres et précisait que les avis, décisions et recommandations étaient pris à la majorité des membres présents. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

En vue de faciliter le fonctionnement quotidien de l'ARAF et de ne pas risquer d'entraver son action pour des raisons de procédure, votre Rapporteur a proposé à la commission des affaires économiques, qui l'a accepté, de ramener de 5 membres présents à 4 membres présents sur 7 – soit la majorité simple – le quorum exigible pour délibérer valablement. Cette disposition a été inspirée par un retour d'expérience de la Commission de régulation de l'énergie, qui a obtenu un aménagement de son quorum de manière à travailler selon des modalités plus efficaces parce que plus souples.

– Le huitième alinéa donne au président la qualité pour agir en justice au nom de l’Autorité.

Le paragraphe II, dans son unique alinéa non modifié par la commission, organise la constitution du collège initial de l’Autorité. Au sein de ce premier collège, il donne au seul président la certitude d’être nommé pour six ans. En effet, s’agissant des membres désignés par les présidents des assemblées parlementaires et du Conseil économique, social et environnemental, un tirage au sort détermine l’un d’entre eux dont le mandat est fixé à deux, un autre dont le mandat est fixé à quatre et un troisième qui bénéficie d’un mandat de six ans. Il est procédé à un tirage au sort identique pour définir la durée des mandats des trois autres membres du collège.

Votre Rapporteur vous propose d’adopter cet article ainsi modifié.

*
* *

La Commission est saisie de deux amendements identiques, CE 43 de M. Daniel Paul et CE 75 de M. Maxime Bono.

M. Daniel Paul. Nous souhaitons que l’on choisisse les membres de l’ARAF en raison non seulement de leurs compétences en matière ferroviaire, économique ou juridique, mais aussi sociales – ce qui semble préférable à son « expertise en matière de concurrence ».

M. Maxime Bono. Il n’est pas incongru d’envisager que l’ARAF puisse comporter des personnalités compétentes en matière sociale. Cela pourrait enrichir la réflexion de cette instance et l’ouvrir à des perspectives autres que purement économiques, juridiques ou relatives à la concurrence. Le rejet de cet amendement serait un mauvais signal.

*Suivant l’avis défavorable du rapporteur, la Commission **rejette** ces amendements, puis les amendements CE 44 de M. Daniel Paul et CE 74 de M. Maxime Bono.*

Elle examine ensuite l’amendement CE 149 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement vise à faciliter le travail quotidien de l’ARAF en ramenant le quorum de cinq à quatre membres, soit la majorité simple. Un aménagement analogue a été opéré pour la Commission de régulation de l’énergie après avoir constaté qu’un quorum excessif entravait son fonctionnement.

*La Commission **adopte** cet amendement.*

*Puis elle **adopte** l’article 5 ainsi modifié.*

Article 6

Règles d'incompatibilité et d'irrévocabilité

Le premier alinéa de l'article concerne les incompatibilités applicables au président de l'ARAF et reprend presque exactement celles qui prévalent pour les membres de la CRE. Elles poursuivent un double objectif. D'abord, s'assurer de son entière disponibilité puisque toute activité professionnelle lui est interdite même si elle est sans rapport avec le domaine ferroviaire. En effet, le même alinéa indique qu'il exerce des fonctions à la tête de l'Autorité à plein temps. D'autre part, l'objet des incompatibilités énoncées est d'éviter tout conflit d'intérêts. Elles portent sur :

- tout mandat électif communal, départemental, régional, national ou européen ;
- tout emploi public ;
- toute détention, directe ou indirecte, d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire : cette dernière incompatibilité se comprend d'elle-même, par la nécessité de l'indépendance vis-à-vis du secteur dont la régulation est assurée. Concernant la détention d'intérêts, celle-ci est le plus souvent constituée par la simple possession de valeurs mobilières dans les entreprises concernées. La notion de prise d'intérêts couvre aussi la participation par travail, conseil ou capitaux.

Quant au deuxième alinéa il concerne les incompatibilités des autres membres du collège. Leurs fonctions à l'ARAF n'ayant pas vocation à les occuper à temps plein, ils se voient seulement opposer les incompatibilités concernant les mandats électifs et la détention d'intérêt directs ou indirects dans une entreprise du secteur. Ils peuvent donc logiquement exercer une activité professionnelle ou occuper un emploi public.

Le troisième alinéa dispose que les membres du collège ne prennent, à titre personnel, aucune position publique sur des sujets relevant de la compétence de l'Autorité, ce qui est un facteur d'efficacité, de crédibilité et de sérénité des travaux de l'instance en même temps que le rappel du principe de collégialité qui s'impose aux membres de ce type d'autorités. Ces obligations sont du reste prolongées et précisées par la soumission au secret professionnel énoncée à l'article 13 du projet de loi.

Le quatrième alinéa prévoit deux cas dans lesquels les membres du collège ne participent pas aux délibérations :

- soit de leur propre initiative lorsqu'ils l'estiment eux-mêmes nécessaires. C'est la procédure de « déport » traditionnellement en vigueur dans les juridictions et dans les autorités administratives ;

– soit d'office, s'ils ont un intérêt dans l'affaire traitée ou s'ils en ont eu un au cours des trois années précédant la délibération. Cette exclusion s'applique également lorsqu'au cours de la même période, un membre a détenu un mandat ou exercé des fonctions de direction, de conseil ou de contrôle au sein d'une personne morale ayant eu intérêt à cette affaire.

Le cinquième alinéa pose le principe d'irrévocabilité, corollaire à l'indépendance des membres de l'ARAF.

Les trois alinéas suivants, respectivement notés 1^o), 2^o) et 3^o), énumèrent les trois cas dans lesquels un membre du collège, en principe irrévocable, peut néanmoins voir mis un terme à ses fonctions avant la fin de son mandat, à savoir :

– lorsqu'il ne respecte pas les règles d'incompatibilité. Dans ce cas, il est déclaré démissionnaire d'office par décret, après consultation du collège ;

– en cas d'empêchement constaté par le collège, dans les conditions définies par le règlement intérieur dont l'existence est prévue au paragraphe III de l'article 10 du projet de loi ;

– au cas où un membre viendrait à manquer gravement à ses obligations. Sa destitution serait prise par décret, sur proposition du collège.

Enfin, le dernier alinéa indique que le président prend les mesures appropriées pour assurer le respect des obligations définies au présent article.

Le Sénat a adopté cet article sans modification par rapport au texte initial et votre Rapporteur vous invite à faire de même, sous réserve d'un amendement de précision rédactionnelle sans incidence sur le fond.

*

* *

*Après avoir **adopté** l'amendement rédactionnel CE 21 du rapporteur, la Commission **adopte** l'article 6 ainsi modifié.*

Article 7

Pouvoir réglementaire de l'ARAF

L'article 7 investit l'Autorité de régulation des activités ferroviaires d'un pouvoir réglementaire encadré par des dispositions législatives et réglementaires, notamment celles fixées à l'article 17-1 nouveau de la LOTI créé par l'article 1^{er} du projet de loi.

Le pouvoir réglementaire appartenant au Premier ministre en application de l'article 21 de la Constitution, il ne peut en principe être délégué qu'à une

administration placée sous son autorité. Néanmoins, le Conseil constitutionnel a admis dès 1986 qu'un pouvoir réglementaire pouvait être confié à une autorité administrative, à deux conditions, auxquelles se soumet le présent article : que les compétences soient limitées ; qu'il existe un contrôle ministériel sur les règlements de l'autorité concernée.

L'article 7 retrace les différents types de dispositions susceptibles d'être précisées par l'ARAF au regard des objectifs définis par l'article 4. Ce pouvoir réglementaire supplétif s'applique ainsi aux règles concernant les conditions de raccordement au réseau ferroviaire, aux conditions techniques et administratives d'accès au réseau et de son utilisation, aux conditions (*via* le 2° *bis* nouveau, introduit par un amendement de la commission des affaires économiques du Sénat) d'accès aux services présentant un caractère de facilités essentielles et leurs conditions d'utilisation, aux périmètres de chacune des activités comptablement séparées désignées par les II et III de l'article 17-1 nouveau de la loi du 30 décembre 1982 précitée.

Le pouvoir réglementaire de l'ARAF diffère cependant du pouvoir réglementaire autonome et supplétif de la CRE, en ce que son exercice est soumis à l'homologation du ministre. Ce dernier dispose d'un délai de deux mois pour s'opposer aux décisions prises en application de cet article.

Tout en marquant son accord de principe avec le dispositif proposé dans le texte initial, le Sénat a souhaité le compléter par l'introduction d'un paragraphe 2°*bis* prévoyant la possibilité pour le régulateur d'intervenir sur les règles relatives à l'accès aux facilités essentielles. Pour garantir pleinement le bon fonctionnement de la concurrence, l'ARAF doit en effet être en mesure de statuer sur certaines prestations directement associées à l'utilisation du réseau, comme les services d'accès aux gares et aux systèmes d'informations des voyageurs, de garage, de remisage, d'entretien ou de préchauffage du matériel roulant.

Votre Rapporteur propose d'adopter cet article sans modification.

*

* *

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette l'amendement de suppression de l'article, CE 45, de M. Daniel Paul.

Elle examine ensuite l'amendement CE 76 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Cet amendement tend à ajouter, dans le cadre du pouvoir réglementaire de l'ARAF, la fixation des règles relatives à l'examen des conditions économiques.

M. le rapporteur. Avis défavorable car cela pourrait laisser entendre que l'ARAF pourrait fixer les tarifs.

La Commission rejette cet amendement.

Puis elle adopte l'article 7 sans modification.

Article 8

Missions et pouvoirs de l'ARAF

En l'état actuel du droit, l'article 4 de la directive 2001/14/CEE prévoit que l'organisme chargé par chaque Etat de réguler les activités ferroviaires s'assure du caractère non discriminatoire des redevances d'utilisation. De plus, toute négociation entre le gestionnaire d'infrastructure et les candidats doit avoir lieu sous son égide. Il doit aussi être habilité à intervenir si ces négociations contreviennent aux dispositions de la directive. En outre, cet organisme de contrôle des activités ferroviaires doit déterminer si le principal objectif du service est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des Etats membres différents, à la suite d'une demande des autorités compétentes ou des entreprises ferroviaires concernées. Ni le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national, ni l'arrêté du 6 mai 2003 fixant les modalités de fonctionnement de la mission de contrôle des activités ferroviaires, ne confient de telles missions à la MCAF.

Par conséquent, l'article 8 précise les missions et les pouvoirs de la nouvelle Autorité de régulation des activités ferroviaires.

Le paragraphe I dispose que l'ARAF peut donner son avis sur les dessertes intérieures créées à l'occasion des services internationaux de voyageurs pour permettre à l'autorité administrative compétente - le ministre chargé des transports - ou à l'autorité organisatrice des transports de les refuser ou de les limiter.

Cette compétence est une conséquence de l'article 1^{er} qui introduit, au travers du nouvel article 17-2 de la LOTI, l'ouverture du réseau, à compter du 13 décembre 2009, aux services internationaux de transport de voyageurs. Cet alinéa donne par coordination le pouvoir à l'ARAF et à elle seule de se prononcer, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, sur la nature principale ou accessoire des dessertes intérieures (cabotages) induites par l'ouverture du réseau ferré national. Concrètement, un cabotage ne doit pas avoir pour conséquence de concurrencer directement une liaison intérieure, sous prétexte de se rapporter à une liaison internationale. Si tel est le cas, l'objet de ce cabotage devient la desserte intérieure à titre principal, ce qui n'est pas autorisé. L'avis de l'ARAF lie le ministre des transports qui peut alors, sur ce fondement, s'opposer ou limiter la création de cette desserte intérieure.

Le second alinéa de ce paragraphe prévoit aussi que l'ARAF se prononce, à la demande du ministre en charge des transports, sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par ces services de

transports intérieurs, de l'autorité qui a attribué ledit contrat, du gestionnaire d'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat afin de permettre à l'autorité organisatrice compétente, le cas échéant, de s'opposer à la création d'un service de desserte intérieure ou de le limiter. Il offre donc à l'Autorité le pouvoir d'apprécier la possibilité de limiter - ou, le cas échéant, d'interdire - la création d'un service de desserte intérieure, quand bien même ce ne serait pas son objet à titre principal, dès lors qu'il vient perturber l'équilibre économique d'un contrat de service public portant à titre exclusif sur une liaison intérieure.

Le paragraphe II oblige tout gestionnaire d'infrastructure à informer l'ARAF de son intention de négocier des redevances d'utilisation du réseau avec un demandeur. L'Autorité peut s'opposer au tarif négocié s'il contrevient aux règles de la concurrence. Il faut entendre les termes de « demandeurs autorisés de capacité d'infrastructure ferroviaire » comme visant les personnes autorisées à demander des sillons, à savoir les entreprises ferroviaires, les autorités organisatrices et les autorités portuaires. Il convient également de ne pas confondre cette négociation avec celle prévue par le VI du nouvel article 17-1 de la LOTI qui concerne les accords-cadres relatifs à la négociation quantitative de réservations de sillons par une entreprise ferroviaire. La négociation visée par le présent paragraphe se rapporte aux tarifs de péage, ce qui n'exclut pas que ces deux négociations ait lieu de façon simultanée pour une entreprise ferroviaire.

L'ARAF devra donc être informée par RFF, un autre gestionnaire d'infrastructure agissant dans le cadre d'un contrat de partenariat ou un opérateur de proximité, avant l'ouverture de toute négociation tarifaire portant sur l'utilisation de l'infrastructure. Une fois la négociation achevée et si celle-ci débouche sur un accord, les tarifs devront être transmis à l'Autorité qui pourra s'y opposer. Celle-ci dispose en effet sur ce point d'une compétence discrétionnaire qui ne l'oblige pas à marquer sa désapprobation quand bien même les tarifs apparaîtraient sur ou sous-évalués. Cette marge d'appréciation est logique : elle vise à ne pas créer de traitement plus favorable au profit de certains opérateurs. Ainsi, il n'est concevable que l'opérateur historique, qui sera par définition un gros demandeur de sillons, reçoive un traitement plus favorable qu'un autre demandeur.

L'ARAF pourra fonder son appréciation des tarifs qui lui auront été transmis sur les 2^e et 4^e alinéas de l'article 4 du projet de loi. Pour rappel, le 2^e alinéa vise à ce que les conditions d'accès au réseau ferroviaire n'entravent pas le développement de la concurrence. L'Autorité pourra donc s'opposer à l'accord tarifaire si celui-ci gêne le développement de la concurrence. Cette formulation large laisse à l'instance une grande marge d'interprétation de l'accord. Parallèlement, le 4^e alinéa vise à ce que l'accès au réseau et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire. Cette formulation, plus statique que celle du 2^e alinéa, vise à permettre le maintien de la concurrence existante. Concrètement, l'accord tarifaire devra faire ressortir que le gestionnaire d'infrastructures a négocié le tarif des redevances avec

l'ensemble des entreprises ferroviaires concernées, et non certaines d'entre elles sans que cette restriction du choix soit objectivement justifiée.

L'acceptation préalable par l'ARAF des négociations peut toutefois soulever quelques difficultés. L'articulation des dispositions de ce paragraphe laisse à l'Autorité une grande latitude d'interprétation. Elle pourra notamment s'assurer de la cohérence, s'agissant de l'entreprise ferroviaire, de la négociation à venir avec son propre équilibre économique. Ainsi, l'ARAF pourra mettre en perspective le fait de savoir si l'attribution de la liaison fait sens pour l'entreprise, si elle ne risque pas de lui porter un grave déséquilibre économique, si elle ne risque pas de la soumettre à des contraintes particulières dont elle ne pourra s'affranchir, si la ligne est très utilisée ou non, ou encore si cette dernière nécessite d'importants investissements avant son exploitation. Dans tous les cas, le principe de non discrimination porté par le 4^e alinéa de l'article 4 laisse apparaître que le gestionnaire de réseau peut choisir d'adapter le tarif de ses redevances à la nature intrinsèque de la liaison. Une ligne peu fréquentée et qui nécessite de lourds travaux présente ainsi un risque économique plus élevé, et peut justifier un tarif plus bas. Il appartiendra au final à l'ARAF de tenir compte d'un large faisceau d'éléments pour appuyer sa décision.

Les tarifs négociés ne devront pas permettre au bénéficiaire d'un accord-cadre de bénéficier de sillons dans des conditions plus avantageuses que ses concurrents, comme l'impose le 3 de l'article 30 de la directive 2001/14. Il est aussi concevable qu'un accord-cadre négocié sur cinq ans ou plus fixe des modalités d'évolution des barèmes alors que, parallèlement, le barème de l'opérateur historique sera réévalué selon d'autres modalités. Ceci aboutirait à une différenciation entre les entreprises.

On pourrait s'étonner que l'ARAF ne soit jamais obligée de s'opposer à une négociation ou à un accord portant sur les tarifs. Mais cette compétence discrétionnaire est logique, dans la mesure où l'Autorité sera chargée de réguler un secteur économique qui fait appel à de lourds investissements. Il est dès lors cohérent que l'ARAF dispose d'une grande capacité d'appréciation, à partir du moment où les critères appelés à guider ses choix sont multiples et contingents. Qui plus est, le juge administratif n'est pas appelé à connaître de recours fondés sur l'article 4 du texte. *A fortiori* devra-t-il juger irrecevable tout recours dirigé contre le refus par l'ARAF de s'opposer à un accord tarifaire. De plus, cette compétence discrétionnaire de l'Autorité s'inscrit dans la philosophie de l'ensemble du texte. Celui-ci a en effet pour objet premier de donner au secteur ferroviaire une instance de régulation dotée d'une grande capacité d'expertise et dont les capacités d'appréciation seront de nature à inspirer confiance à l'ensemble des acteurs du secteur. L'ARAF ne pourra affermir sa position que si elle acquiert rapidement sa crédibilité.

A l'initiative du Rapporteur, la commission a adopté un amendement visant à préciser que l'autorité dispose d'un délai maximum de deux mois à compter de la réception des tarifs négociés pour s'y opposer, s'ils avaient pour

effet d'entraver le développement de la concurrence ou s'ils étaient jugés non équitables ou discriminatoires.

Le paragraphe III donne à l'ARAF un pouvoir d'autorisation d'entrée en vigueur des accords-cadres conclus par les entreprises ferroviaires qui exploitent des services avant le 1^{er} janvier 2010, avec le gestionnaire d'infrastructure, pour une durée de cinq ans, renouvelable une fois, sur la base des caractéristiques des capacités utilisées dans les conditions prévues par le VII de l'article 17-1 nouveau de la LOTI du 30 décembre 1982 précitée. Cette disposition doit permettre de tenir compte d'investissements spécialisés ou de l'existence de contrats commerciaux.

Le paragraphe 2 de l'article 8 de la directive 2001/14 prévoit que de tels accords-cadres peuvent être conclus pour des projets d'investissement spécifiques qui seront réalisés à l'avenir ou dont la réalisation ne remonte pas à plus de quinze ans avant l'entrée en vigueur de la directive. Le présent texte limite cette possibilité à cinq ans, bien en deçà de la limite européenne.

A l'initiative du Rapporteur, un amendement a été adopté en commission en vue d'élargir les missions de l'ARAF, laquelle devra émettre un avis sur les accords-cadres prévus au VI de l'article 17-1 de la LOTI, notamment sur leur volet tarifaire. Concernant ces accords, pour lesquels la directive 2001/14 n'exige pas d'avis systématique de l'autorité de régulation, il a semblé souhaitable que cette dernière puisse au moins être saisie à la demande des parties.

Le paragraphe IV attribue à l'ARAF, après avis de l'Autorité de la concurrence, un pouvoir d'approbation des règles de la séparation comptable prévue à l'article 17-1 de la loi du 30 décembre 1982 mentionnée ci-dessus, des règles d'imputation, des périmètres comptables et des principes régissant les relations financières entre les activités comptablement séparées, qui sont proposés par les opérateurs. Ces règles doivent notamment être conformes aux principes régissant le droit de la concurrence. Il s'agit de prohiber le fait qu'une entreprise laisse se creuser des pertes financières dans la gestion des infrastructures au seul profit de ses activités d'exploitation des services de transports de voyageurs. L'article 25 de la LOTI fait également obligation à la SNCF de développer une comptabilité permettant d'apprécier les coûts économiques réels relatifs aux missions qui lui sont confiées respectivement par l'Etat et les collectivités locales. Au-delà de ce principe, les règles comptables doivent respecter les dispositions du plan comptable général et les recommandations du Conseil national de la comptabilité. À l'heure actuelle, ces règles de séparation comptable des recettes et charges résultant des différentes activités sont traduites à travers des « *règles de gestion* » spécifiques. Celles-ci sont arrêtées par le Comité d'audit de la SNCF, où l'Etat est représenté.

Il appartient donc désormais à l'ARAF, et non plus au ministre, d'approuver l'ensemble de ces règles, notamment en matière de répartition des charges communes, l'avis de l'Autorité de la concurrence ne la liant pas.

Le texte du projet de loi n'assigne à l'autorité qu'un seul critère d'appréciation : veiller à ce que ces règles soient conformes au droit de la concurrence. Sa compétence est donc liée. Il lui revient d'approuver ou de rejeter les règles, sans pouvoir de réformation ni marge d'interprétation autre que le respect de la prohibition des discriminations. Cette disposition n'est ni restrictive, ni surprenante, dans la mesure où l'objet même du texte est de lever les entraves à la concurrence dans le secteur ferroviaire.

Le premier alinéa du paragraphe V soumet la fixation des tarifs de redevance d'utilisation du réseau ferré national à un avis conforme de l'ARAF. Ce faisant, cet alinéa confère à l'Autorité de régulation l'un de ses principaux pouvoirs. Cette évolution s'inscrit dans le régime de fixation des redevances d'utilisation, lequel qui donne au ministre des transports, sur proposition de RFF, compétence pour fixer les tarifs.

Les redevances d'utilisation du réseau ferré national

RFF est autorisé à établir et percevoir des redevances d'utilisation du réseau ferré national par l'article 13 de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public "Réseau ferré de France" en vue du renouveau du transport ferroviaire. Il peut également percevoir des redevances sur la base de conventions de délégation de service public et de contrats de partenariat. Il doit être en mesure de justifier les redevances facturées.

Aux termes de l'article 2 du décret n° 97-446 du 5 mai 1997, ces redevances tiennent notamment compte des coûts de l'infrastructure du réseau ferré national, de la situation du marché des transports et des caractéristiques de l'offre et de la demande, des impératifs de l'utilisation optimale du réseau ferré national, du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains et de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale. Elles tiennent compte, lorsque le marché s'y prête, de la valeur économique tirée de l'utilisation du réseau ferré national.

L'accès au réseau ferré national des services publics de transport de voyageurs pour une période déterminée ou en exécution d'un contrat conclu par une autorité organisatrice de transports donne lieu à la perception d'une redevance d'accès. En contrepartie, RFF met à disposition des capacités d'infrastructure. C'est un droit d'entrée qui correspond aux charges fixes.

RFF perçoit également auprès de l'ensemble des entreprises utilisant le réseau ferré national une redevance de réservation, destinée à couvrir tout ou partie des coûts du capital investi, et une redevance de circulation, destinée à couvrir la part variable des charges d'exploitation et de maintenance du réseau supportées par RFF. Ces deux redevances sont calculées à partir d'un prix kilométrique modulable dans des conditions non discriminatoires.

Le ministre des transports fixe par arrêté, après avis de RFF, le montant des redevances et les prix kilométriques par section et par horaire.

Une étude de l'Union internationale des chemins de fer citée par la SNCF laisse apparaître que les tarifs de RFF sont aujourd'hui les plus élevés d'Europe pour les péages voyageurs, le calcul ayant été fait sur 25 relations grande vitesse domestiques et 75 relations grande vitesse internationales. Les péages fret français ont atteint la moyenne européenne en 2008 après y avoir été longtemps inférieurs.

Ce paragraphe introduit une novation importante en soumettant la décision du ministre à l'avis conforme de l'ARAF. À côté des compétences de règlement des litiges et de précision des normes réglementaires, il institue donc au profit de l'Autorité un véritable droit de veto sur les tarifs des péages. Cette disposition satisfait partiellement l'un des griefs adressés à la France par l'Union européenne, par lequel était relevé le manque d'indépendance du régime de fixation des tarifs. Désormais, l'ARAF partagera ce pouvoir de décision.

Les principes et règles de tarification visés dans cet alinéa sont fixés dans le décret du 5 mai 1997 susvisé. Ils encadrent strictement l'office de l'ARAF, qui ne dispose à cet égard que d'une faible marge d'appréciation. Il est toujours loisible au gouvernement de modifier ce décret, dans la limite des obligations communautaires de la France. En tout état de cause, la fixation des tarifs des péages s'effectuera à un niveau de transparence et de sécurité juridique jusqu'ici inégalée.

Le second alinéa du paragraphe V vise à ne pas alourdir inutilement la procédure de validation des tarifs. S'il ressort qu'en application d'une convention de service public conclue sous la forme d'un contrat de partenariat par l'État ou RFF un avis a déjà été rendu par l'ARAF dans les conditions énoncées au premier paragraphe, celui-ci tient lieu d'avis définitif.

Introduit par le Sénat, le paragraphe V *bis* dispose que l'ARAF émet un avis motivé sur le document de référence du réseau (DRR) dans un délai de deux mois suivant sa publication. Les modifications, qui au vu de cet avis sont nécessaires pour rendre les dispositions conformes à la réglementation, sont apportées sans nouvelle consultation des parties intéressées.

Cette évolution est fondamentale dans la mesure où le DRR représente la « règle du jeu » opposable à tous les opérateurs dans l'ensemble du secteur.

Le document de référence du réseau (DRR)

Le document de référence du réseau est prévu par les dispositions de la directive 2001/14/CE et par le décret du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national.

La directive 2001/14 le définit comme un « document précisant, de manière détaillée, les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités ; ce document contient aussi toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure ». Elle stipule (art.3) que « le gestionnaire de l'infrastructure établit et publie, après consultation des parties intéressées, un document de référence du réseau ».

Pour la France, le décret 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national prévoit, dans son article 17, que Réseau ferré de France élabore un document de référence du réseau ferré national qui contient l'ensemble des informations nécessaires à l'exercice des droits d'accès au réseau ferré national (...). Le document de référence ferré comprend notamment :

– une présentation de la consistance et des caractéristiques de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et des conditions d'accès à celle-ci ;

– une présentation des prestations telles que le traitement des demandes de capacités, le droit d'utiliser les capacités attribuées, l'utilisation des branchements et aiguilles, la signalisation, la régulation, la gestion des circulations et l'accès aux équipements comme les installations de traction électriques et les gares ;

– les règles de répartition des capacités d'infrastructure ; pour les lignes sur lesquelles les sillons disponibles sont limités, les tableaux d'affectation fixant par type de trafic et par tranche horaire le nombre de sillons susceptibles d'être attribués lors du prochain horaire de service ainsi que les intervalles nécessaires à la maintenance et aux travaux ; pour les lignes déclarées saturées, les règles de priorité applicables ;

– les délais et modalités de présentation et d'instruction des demandes d'attribution des capacités ;

– les principes de tarification et les tarifs pris en application du décret n°97-446 du 5 mai 1997 relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national) ;

– les conditions dans lesquelles les entreprises qui utilisent le réseau ferré national mettent en œuvre la réglementation relative à l'utilisation de l'infrastructure. Réseau ferré de France soumet le projet de document de référence du réseau à l'avis du ministre chargé des transports, de la mission de contrôle des activités ferroviaires (...), aux entreprises ferroviaires utilisant le réseau ferré national et aux organisations nationales représentatives des usagers des transports ferroviaires. Les avis sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans les deux mois suivant la transmission du projet.

Réseau ferré de France arrête le document de référence du réseau et le rend public, par tout moyen approprié, au plus tard quatre mois avant la date limite pour l'introduction des demande de sillons.

Le document de référence du réseau est mis à jour dans les mêmes formes.

Le paragraphe VI assigne à l'ARAF une compétence d'avis simple sur les tarifs des services de transport de voyageurs réalisés à titre exclusif par une entreprise ferroviaire à qui l'exploitation en est confiée sans mise en concurrence préalable.

Ce paragraphe s'inscrit dans le cadre général du règlement sur les obligations de service public (OSP) qui, par dérogation au droit commun de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire, autorise l'autorité organisatrice du transport à attribuer directement l'exécution de ce service à un opérateur sans mise en concurrence préalable. Cette règle permet aujourd'hui aux conseils régionaux d'attribuer le service des TER directement à la SNCF. Le règlement communautaire précité garantit le maintien de la dispense de mise en concurrence préalable dans ce domaine jusqu'en 2019, avec toutefois une clause de rendez-vous actée pour 2014. Or l'ouverture prévisible à long terme de la concurrence de ce segment du secteur ferroviaire laisse entrevoir un fort développement de la régionalisation des politiques ferroviaires, notamment au travers de la redynamisation de l'organisation des transports rapides inter-cités à moyenne et longue distances. L'institution d'un contrôle - même peu contraignant - des accords tarifaires s'inscrit donc dans cet environnement.

L'avis de l'ARAF portera sur la tarification des billets de transports telle qu'issue de la convention liant l'autorité administrative compétente et l'opérateur historique. L'Autorité agit ici en tant qu'expert mis à disposition des autorités compétentes. Son avis ne lie pas les parties et elle ne peut s'autosaisir. L'autorité organisatrice du transport - par exemple une collectivité territoriale - pourra sur le fondement de ce paragraphe solliciter l'avis de l'ARAF afin de déterminer si le tarif pratiqué est adapté aux spécificités de la liaison en question. Si cet avis n'est pas juridiquement contraignant, il n'en recèle pas moins une véritable capacité d'influence, les deux parties ne pouvant l'ignorer. Il contribue de la sorte à renforcer le contrôle de la séparation comptable des activités de la SNCF et garantit que celle-ci ne dissimule pas des subventions croisées, prohibées au paragraphe IV du présent article. Il s'agit donc d'un outil de *soft power* considérable.

Introduite par le Sénat, la deuxième phrase du paragraphe VI disposait que « l'ARAF se prononce en particulier sur l'équité des politiques tarifaires. Elle veille à l'existence d'un socle commun de tarification applicable à l'ensemble du territoire et de nature à permettre une égalité d'accessibilité aux voyageurs. Elle veille au respect, à ce titre, des tarifications sociales et de la loi sur le handicap ».

A l'initiative de votre Rapporteur, cette rédaction a été revue :

1. En effet, la politique tarifaire des transports ferroviaires relève, en vertu de des articles 7 et 21-1 de la LOTI, de l'État et des régions. Or, dans sa rédaction issue du Sénat, le texte prévoyait de confier à l'ARAF la mission de « se prononcer » sur l'« équité » des politiques tarifaires. Cela équivalait à lui demander de se prononcer sur l'opportunité des tarifs.

D'une part, la notion d'« équité » n'a pas de référence juridique. Elle ne s'assimile ni à l'égalité, ni à la légalité, ni à la proportionnalité. D'autre part, une telle proposition aurait eu pour conséquence d'habiliter l'ARAF à donner un avis sur des politiques tarifaires ou des tarifs relevant de la responsabilité directe de l'État ou des collectivités locales qui mettent en place les financements correspondants. L'intervention de cet avis n'aurait de sens que si l'État et les collectivités locales étaient amenés à modifier leur pratique pour en tenir compte. Ainsi, bien que la rédaction ne prévoyait pas que l'avis de l'ARAF soit conforme, une région eût été incitée à modifier les tarifs qu'elle avait institués au seul motif qu'ils n'étaient pas analogues à ceux institués dans d'autres régions, ce qui ne paraît pas conforme au principe de libre administration des collectivités territoriales. L'ARAF ne peut pas davantage veiller à l'existence d'un socle de tarification. Cela relèverait, le cas échéant, du pouvoir de l'État par la loi et la réglementation.

2. Il a ensuite été décidé de substituer aux mots « tarifications sociales », les mots « tarifs sociaux nationaux ». En effet, l'article 21-1 de la LOTI dispose que "les tarifs sociaux nationaux s'appliquent aux services régionaux de voyageurs". Toutes les Régions ont mis en place des tarifications de nature sociale

qui complètent les tarifs sociaux nationaux, comme par exemple l'extension au-delà de 75 km du tarif "abonnement de travail". Bien entendu, cela est encadré par l'article 21-1 précité, aux termes duquel "les régions exercent leurs compétences en matière de tarifications dans le respect des principes du système tarifaire national". Faire référence aux tarifs sociaux "nationaux" permet de lever toute ambiguïté sur le périmètre de contrôle de l'ARAF, afin notamment de prévenir tout risque de non respect du principe de libre administration des collectivités régionales.

Le paragraphe VII donne à l'ARAF une compétence d'avis simple sur les textes à caractère réglementaire relatifs au réseau, aux infrastructures et au matériel ferroviaires. Il s'agit d'une disposition tout à fait habituelle s'agissant d'une autorité indépendante. L'ARCEP et la CRE sont elles aussi habilitées à rendre de tels avis. Ce type de compétence s'étend même à des organes consultatifs dénués de personnalité juridique et de pouvoir décisionnaire : Commission nationale consultative des droits de l'homme, Conseil supérieur de la recherche et de la technologie, Conseil national des transports ou encore Conseil national de l'air.

Le Sénat a adopté un amendement visant à assurer la coordination entre la rédaction des articles 1^{er} et 8 à propos de l'encadrement du cabotage pour les liaisons internationales de voyageurs et un amendement créant le paragraphe V *bis*. Un autre amendement, au paragraphe VI, est venu préciser que l'ARAF se prononçait en particulier sur l'équité des politiques tarifaires et veillait à l'existence d'un socle commune de tarification applicable à l'ensemble du territoire et de nature à permettre une égalité d'accès aux voyageurs, quelle que soit leur situation au regard du handicap ou du niveau de ressources.

Introduit en commission à l'initiative de votre Rapporteur par coordination avec un amendement adopté à l'article 1^{er}, le paragraphe VIII dispose que l'ARAF émet un avis sur la nomination et la cessation anticipée des fonctions de directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations de la SNCF, conformément aux dispositions du III de l'article 24 de la LOTI.

Votre Rapporteur préconise l'adoption de cet article ainsi modifié.

*
* *

La Commission adopte l'amendement rédactionnel CE 136 du rapporteur.

Elle examine ensuite l'amendement CE 77 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. L'amendement est défendu.

M. le rapporteur. Avis défavorable : il n'appartient pas à RFF de se prononcer sur le champ de compétences de l'ARAF.

*La Commission **rejette** cet amendement.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CE 138 du rapporteur.

M. le rapporteur. Pour éviter de créer une usine à gaz, je propose de préciser que l'autorité dispose d'un délai maximum de deux mois à compter de la réception des tarifs négociés pour s'y opposer.

M. le secrétaire d'État. Très bien !

*La Commission **adopte** cet amendement.*

Elle examine deux amendements identiques, CE 139 du rapporteur et CE 83 de M. Jean Dionis du Séjour.

M. le rapporteur. Il est proposé d'élargir les missions de l'ARAF en prévoyant que celle-ci émette un avis au sujet des accords-cadres prévus au VI de l'article 17-1 de la loi du 30 décembre 1982, notamment pour ce qui concerne le volet tarifaire.

*La Commission **adopte** ces amendements.*

Elle examine ensuite l'amendement CE 140 du rapporteur.

M. le rapporteur. Le texte confie à l'ARAF la mission de se prononcer sur l'équité des politiques tarifaires, ce qui équivaut à lui demander de se prononcer sur l'opportunité des tarifs. Considérant que cela n'entre pas dans ses compétences, je propose de supprimer les deuxième et troisième phrases de l'alinéa 9.

*La Commission **adopte** cet amendement.*

Elle est saisie de l'amendement CE 141 du rapporteur.

M. le rapporteur. L'article prévoit que l'ARAF veille au respect des « tarifications sociales ». La cohérence voudrait que l'on parle plutôt de « tarifs sociaux nationaux ».

*La Commission **adopte** cet amendement, puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CE 22 du même auteur.*

Elle est saisie de l'amendement CE 142 du rapporteur.

M. le rapporteur. Il s'agit d'un amendement de coordination avec l'amendement CE 121 à l'article 1^{er}.

*La Commission **adopte** cet amendement.*

*Puis elle **adopte** l'article 8 ainsi modifié.*

Article 9

Compétence de traitement des litiges et de réformation des décisions

L'article 10 de la directive 91/440, modifié par la directive 2001/12/CEE, ouvre le droit à tout demandeur de sillon ou à toute partie intéressée de s'adresser à l'organisme de contrôle des activités ferroviaires s'il estime avoir été lésé ou avoir fait l'objet d'un traitement discriminatoire. L'organisme de contrôle reçoit habilitation à traiter le litige, sa décision pouvant être soumise à un contrôle juridictionnel.

L'article 21 de la directive 2001/14/CEE complète ce dispositif en précisant qu'en cas de différend dans la répartition des capacités de l'infrastructure, un système de règlement des litiges est mis à disposition pour régler rapidement la situation. En cas de recours à ce système, une décision est prise dans un délai de dix jours ouvrables. Le 2 de l'article 30 de la même directive définit les cas dans lesquels un candidat peut saisir cet organisme dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice, notamment pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure ou, le cas échéant, par l'entreprise ferroviaire en ce qui concerne : le document de référence du réseau, les critères retenus dans ce document, la procédure de répartition et ses résultats, le système de tarification, le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter, enfin, les dispositions en matière d'accès conformément à l'article 10 de la directive 91/440/CEE.

Le paragraphe 5 du même article 30 fait obligation à l'organisme de contrôle de se prononcer sur toute plainte et d'adopter les mesures nécessaires afin de remédier à la situation dans un délai maximum de deux mois suivant la réception de toutes les informations. Nonobstant l'adoption par les États membres des mesures nécessaires pour que les décisions de l'organisme de contrôle soient soumises à un contrôle juridictionnel, les décisions prises par cet organisme sont contraignantes pour toutes les parties concernées. Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités de l'infrastructure ou contre les modalités d'une proposition de capacités, l'organisme de contrôle confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure ou exige au contraire la modification de la décision incriminée conformément aux lignes directrices fixées par l'organisme de contrôle. Cette disposition crée donc un pouvoir de réformation des décisions au profit de l'organisme de contrôle.

L'article 9 du projet de loi règle le traitement des litiges, qui est une mission essentielle de l'ARAF, jusqu'à présent confiée au ministre chargé des transports, et ajoute un pouvoir de réformation des décisions. Le contentieux des décisions prises à ce titre relève en premier ressort de la cour d'appel de Paris. A l'instar de l'article précédent, il constitue l'une des dispositions clés du texte.

Le paragraphe I a trait aux réclamations sur lesquelles se prononce l'Autorité lorsqu'une entité s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une

discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau ferroviaire. Si le régime du traitement des litiges retenu pour l'ARAF s'inspire directement des dispositions applicables à l'ARCEP, il s'écarte assez largement du nouveau dispositif mis en place pour la CRE en 2006.

A l'initiative de votre Rapporteur, il a été précisé que l'ARAF devait veiller à ce qu'aucun traitement inéquitable ou discriminatoire ne résulte de l'intervention de l'Établissement public de sécurité ferroviaire, y compris pour ce qui concerne le libre accès aux gares. Le I a également été complété par une disposition tendant à indiquer que le directeur de l'EPSF doit notifier sa décision à l'auteur de la saisine et à l'ARAF dans un délai maximum de deux mois.

L'article 9 confie à l'ARAF la compétence de se prononcer sur toute réclamation présentée par une entreprise ferroviaire, un opérateur de transport combiné, une autorité publique organisant un service de transport ferroviaire, un demandeur autorisé de capacité d'infrastructure ferroviaire ou tout demandeur d'autorisation de sécurité s'estimant victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau ferroviaire.

Ces réclamations portent sur sept matières principales :

- le contenu du document de référence du réseau (DRR) ;
- la procédure de répartition des capacités d'infrastructure et les décisions afférentes ;
- le système de tarification, ainsi que le niveau et la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure empruntée ;
- l'exercice du droit d'accès au réseau, y compris la délivrance des autorisations en matière de sécurité ferroviaire ;
- la fourniture des prestations minimales, complémentaires ou connexes liées à l'infrastructure ainsi que l'accès aux infrastructures de services ;
- l'exécution des accords-cadres mentionnés aux VI et VII de l'article 17-1 nouveau de la LOTI, c'est-à-dire d'abord l'accord conclu entre un demandeur de sillons et le gestionnaire d'infrastructure précisant les caractéristiques des capacités d'infrastructure ferroviaire qui sont offertes pour une durée déterminée tenant compte, le cas échéant, de l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques, et ensuite l'accord conclu entre les entreprises ferroviaires qui exploitent des services avant le 1^{er} janvier 2010 avec le gestionnaire d'infrastructure des accords-cadres pour une durée de cinq ans, renouvelable une fois, sur la base des caractéristiques des capacités utilisées, à condition que ces entreprises justifient d'investissements spéciaux ou de contrats commerciaux avant cette date ;

– la création de services intérieurs de voyageurs effectués lors d'un service international de voyageurs.

La directive 2001/14 prévoit que l'instance de régulation des activités ferroviaires doit avant tout garantir, au travers du règlement des litiges, que l'accès au secteur s'effectue de façon équitable et non discriminatoire. La rédaction de l'article 9 va plus loin que cette obligation, puisqu'elle ouvre également la procédure à tout préjudice lié à l'accès au réseau ferroviaire. Cette disposition ne crée pas d'incertitude juridique ; au contraire, elle s'inscrit dans la même logique que l'article 8 en donnant une large latitude d'appréciation à l'ARAF, afin d'asseoir sa décision sur le plus grand nombre d'éléments possible. Une telle marge d'action vise notamment à assurer la crédibilité de l'Autorité auprès des différents acteurs du secteur ferroviaire.

S'agissant des litiges relatifs au DRR, l'ARAF n'aura à connaître que de son contenu, non de son application ni de sa procédure d'élaboration. Un nouvel entrant sur le secteur pourra par exemple saisir l'Autorité s'il estime que les dispositions du document de référence sont de nature à favoriser la position des acteurs déjà installés sur le marché. Cette compétence s'articule parfaitement avec la possibilité pour elle de donner son avis sur le DRR, comme l'a proposé le Sénat à l'article 8.

En ce qui concerne la procédure de répartition des capacités d'infrastructure et des décisions afférentes, l'ARAF devra vérifier que l'organisation de la procédure ne crée pas de discrimination, indépendamment de l'application de la procédure en elle-même.

En matière de litiges relatifs au système de tarification, au niveau et à la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure empruntée, il apparaissait pour le moins surprenant que, dans la rédaction initiale du projet de loi, le système de tarification puisse être contesté devant l'ARAF, alors même que ce système est arrêté sur son avis conforme, comme l'impose le paragraphe V de l'article 8. Se posait alors la question de savoir comment l'Autorité pourrait instruire un tel litige, étant elle-même indirectement à la source de celui-ci. La rédaction du projet de loi ne précisait pas si le motif d'irrégularité invocable devait porter sur la forme du système de tarification ou sur son application à un cas particulier.

S'agissant ensuite de l'exercice du droit d'accès au réseau, y compris la délivrance des autorisations en matière de sécurité ferroviaire, les dispositions du projet de loi initial présentaient une ambiguïté. L'article 2 du décret n° 2006- 69 du 28 mars 2006 relatif aux missions et aux statuts de l'Établissement public de sécurité ferroviaire assigne notamment pour mission à ce dernier « *de délivrer, renouveler, restreindre, suspendre ou retirer les agréments, certificats et attestations de sécurité, les agréments d'experts ou d'organismes qualifiés, les agréments des centres de formation et de délivrer, restreindre, suspendre ou retirer les autorisations de réalisation, de modification substantielle et de mise en exploitation commerciale de systèmes et sous-systèmes de transport ferroviaire* ».

Il semblait donc ressortir de l'article 9 qu'il appartiendrait à l'ARAF d'apprécier, à l'appui d'un litige, si l'EPSF avait bien appliqué la réglementation en matière de sécurité, sans que cette interprétation du texte soit certaine. Or l'EPSF est une autorité chargée d'une mission régaliennne, qui plus est dans le domaine sensible de la sécurité.

**Les différents types de prestations liées au réseau,
telles que définies par l'annexe II de la directive 2001/14**

➤ Les prestations **minimales** sont celles dont toute entreprise ferroviaire a dans tous les cas besoin pour circuler sur le réseau et qui doivent donc lui être fournies. Elles sont payées à travers la redevance d'accès au réseau.

Il s'agit :

- a) du traitement des demandes de capacités de l'infrastructure ;
- b) du droit d'utiliser les capacités accordées ;
- c) de l'utilisation des branchements et aiguilles du réseau ;
- d) de la régulation de la circulation des trains comprenant la signalisation, la régulation, du dispatching, ainsi que de la communication et de la fourniture d'informations concernant la circulation des trains ;
- e) de toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités ont été accordées.

➤ Les prestations **complémentaires** sont celles dont une entreprise peut avoir besoin en fonction du service qu'elle assure. Par exemple, un train diesel n'utilisera pas l'énergie de traction de même qu'une entreprise offrant un service de fret n'utilisera pas de système de préchauffage des voitures. Selon l'organisation de chaque pays et son système réglementaire, ces prestations complémentaires *peuvent* ou non être offertes ; cependant, si tel est le cas, elles sont facturées en sus des péages. La directive demande en outre à tout gestionnaire d'infrastructure proposant l'une de ces prestations à une entreprise en particulier de le faire aussi pour toutes les autres

Elles comprennent :

- a) le courant de traction ;
- b) le préchauffage des voitures ;
- c) la fourniture du combustible, les services de manœuvre et tous les autres services fournis aux installations d'accès mentionnées ci-dessus ;
- d) la mise à disposition de contrats sur mesure pour le contrôle du transport de marchandises dangereuses et l'assistance à la circulation de convois spéciaux.

➤ Quant aux prestations **connexes**, elles sont librement offertes aux entreprises sur une base purement commerciale et sans autres obligations.

Elles comprennent :

- a) l'accès au réseau de télécommunications ;
- b) la fourniture d'informations complémentaires ;
- c) le contrôle technique du matériel roulant.

➤ Enfin, "**l'accès par le réseau aux infrastructures de services et les services fournis**" regroupe les prestations dont une entreprise peut avoir besoin pour exécuter son service de transport et qui doivent lui être fournies. Elles sont elles aussi facturées en plus des redevances de base.

Elles portent sur :

- a) l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction, le cas échéant ;
- b) les infrastructures d'approvisionnement en combustible ;
- c) les gares de voyageurs, leurs bâtiments et les autres infrastructures ;
- d) les terminaux de marchandises ;
- e) les gares de triage ;
- f) les gares de formation ;
- g) les gares de remisage ;
- h) les centres d'entretien et les autres infrastructures techniques.

S'agissant des accords-cadres visés par les VI et VII de l'article 17-1 nouveau de la LOTI, la compétence de l'ARAF se justifie par le fait que l'article 4 lui assigne pour mission de s'assurer que les conditions d'accès au réseau ferroviaire par les entreprises ferroviaires n'entravent pas le développement de la concurrence.

Le deuxième paragraphe du présent article donne corps à la marge d'appréciation de l'ARAF pour arrêter sa décision. Celle-ci peut régler le litige par tout moyen, dans le délai qu'elle fixe. En outre, elle est habilitée à substituer - et non exclusivement à annuler - sa décision à celle de l'auteur de l'acte en cause. Elle peut ainsi imposer l'adoption de nouvelles conditions financières, mesure assortie le cas échéant d'astreintes financières. Dans nombre d'autres instances de régulation, la détention de ces deux prérogatives a fortement contribué à l'efficacité du règlement des litiges.

La notification aux parties et la publication au *Journal officiel* de la République française de la décision sont traditionnelles pour ce qui concerne les instances de régulation. Tout aussi habituelle est la possibilité dévolue à l'ARAF de prendre des mesures conservatoires en cas de d'atteinte grave et immédiate, sous astreinte le cas échéant.

A l'initiative des commissaires des affaires économiques de l'Assemblée nationale, un 4° bis (nouveau) a été introduit dans le II de l'article pour préciser que l'ARAF peut être saisie au titre de tout préjudice lié à l'accès au réseau concernant la surveillance exercée en matière de sécurité ferroviaire. Selon ses auteurs, l'amendement ainsi adopté vise à préciser que l'application et le contrôle des règles en matière de sécurité ferroviaire ne sauraient avoir pour effet d'entraver le bon fonctionnement du marché concurrentiel des transports ferroviaires. Aux termes de l'article 30 de la directive 2001/14 précitée, l'instance de régulation doit intervenir pour prévenir toute forme de discrimination. Or il apparaît que des traitements inéquitables, voire discriminatoires, peuvent survenir à l'occasion de l'application et du contrôle des règles de sécurité. Les décisions prises en matière de sécurité pouvant aller jusqu'à la suspension d'exploitation, il importe que l'ARAF ait toute légitimité pour se prononcer en ce domaine.

Quant au paragraphe III de l'article 9, il s'inspire directement de lois récentes ayant conféré au juge judiciaire la compétence pour connaître de recours en annulation ou en réformation exercés contre les décisions d'une autorité indépendante compétente en matière économique.

Tout en soulignant l'importance de cet article en ce qu'il conférerait à l'ARAF une légitimité et un crédit renforcés, le Sénat a considéré qu'une réécriture globale de ses dispositions s'imposait, au motif que la rédaction initiale soulevait nombre de difficultés.

D'abord, en dressant une liste non exhaustive de domaines où l'ARAF pourrait trancher les litiges, la rédaction initiale plaçait la sécurité sur le même

plan qu'un ensemble de dispositions de nature économique et financière dont les caractéristiques sont tout autres.

Parallèlement, la procédure de contestation du système de tarification prévue n'était pas cohérente, dans la mesure où, aux termes de l'article 8 du projet de loi, les tarifs sont arrêtés après avis conforme de l'ARAF. Il a donc semblé nécessaire de préciser que le règlement des différends porterait sur l'application du barème des tarifs à un cas précis et non sur le contenu de ce barème.

La rédaction du 4° du I relatif à l'exercice du droit d'accès au réseau était par ailleurs restrictive. Il est en effet nécessaire d'envisager le cas d'un demandeur de sillons qui se plaindrait auprès de l'ARAF à la fois des conditions d'accès au réseau arrêtées par le DRR (1°) et de l'exercice effectif de ce droit. Il est alors plus cohérent de croiser les dispositions du 1° et du 4°. Dans ce cas, l'ARAF pourrait se substituer à l'EPSF, lequel doit donner les autorisations. Contrairement au modèle britannique, le modèle institutionnel retenu en droit français est guidé par la séparation organique entre la régulation économique et la sécurité ferroviaire. En conséquence, il n'appartient pas à l'ARAF d'exercer un pouvoir de réformation des actes de l'EPSF. Or ce motif de contestation n'est pas marginal. Certains opérateurs ont fait part de leur sentiment d'être davantage sujet aux contrôles de sécurité que d'autres. Il est donc plausible que des litiges soient rapidement portés à la connaissance de l'ARAF dès sa création. C'est pourquoi les sénateurs ont souhaité que ne puissent être portés devant l'ARAF que les litiges se rapportant soit au non respect des règles de sécurité, soit à un traitement supposément inéquitable ou discriminatoire résultant de contrôles de sécurité. Le recours en action contre une règle de sécurité ne doit pas relever de l'ARAF.

Les sénateurs ont également souhaité préciser de manière explicite que l'accès aux gares entraine directement dans le champ des préjudices pouvant donner lieu à une saisine de l'ARAF et que l'Autorité devrait se prononcer dans un délai de deux mois à compter de la réception de l'ensemble des pièces utiles à l'instruction de l'ensemble des litiges qui lui seront soumis.

Globalement, le Sénat a voulu que soient mieux hiérarchisées les compétences contentieuses de l'ARAF, cette clarification exigeant une refonte complète de la structure de rédaction de l'article 9.

Votre Rapporteur vous invite à adopter cet article enrichi de ces modifications.

*

* *

Sur l'avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette les amendements CE 46 et CE 47 de M. Daniel Paul, visant respectivement à supprimer l'article 9 et à supprimer les alinéas 1 et 2 de l'article.

Elle **adopte** ensuite successivement les amendements rédactionnels, CE 143, CE 23, CE 153 et CE 24 du rapporteur.

Puis elle examine l'amendement CE 7 de M. Franck Reynier.

M. Franck Reynier. Il s'agit d'étendre la possibilité de saisine de l'ARAF aux questions de sécurité ferroviaire.

M. le rapporteur. Avis plutôt favorable.

La Commission **adopte** cet amendement.

Après avoir **adopté** l'amendement rédactionnel CE 25 du rapporteur, elle **adopte** l'article 9 ainsi modifié.

Article 10

Pouvoirs de sanction de l'ARAF

L'article 10 donne à l'Autorité de régulation des autorités ferroviaires un pouvoir de sanction des manquements d'un gestionnaire d'infrastructure ou d'une entreprise ferroviaire aux obligations portant sur l'accès au réseau et à son utilisation. L'Autorité peut prendre une sanction administrative d'interdiction temporaire d'accès et/ou une sanction pécuniaire d'un montant allant jusqu'à 3 % du chiffre d'affaires ou de 150 000 euros. L'ARAF doit motiver ses décisions et agit dans le cadre d'une procédure contradictoire. Les décisions prises à ce titre peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction devant le Conseil d'État.

En première analyse, le pouvoir de sanction d'une autorité administrative tendrait à investir celle-ci d'une fonction quasi-juridictionnelle et paraître de ce fait contraire à l'article 16 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789. Saisi en 1989 au sujet du CSA, le Conseil constitutionnel a strictement encadré le pouvoir de sanction des autorités administratives. Celui-ci n'est donc conforme à la Constitution que s'il respecte deux conditions initiales :

– se situer dans le cadre d'un régime d'autorisation administrative rendu nécessaire par l'obligation de prendre en compte des contraintes techniques et des objectifs de valeur constitutionnelle ;

– être exercé par une autorité administrative *effectivement* indépendante.

Dans sa décision du 28 juillet 1989, le Conseil constitutionnel a ensuite estimé que le législateur pouvait attribuer un pouvoir de sanction à toute autorité administrative « *dès lors, d'une part, que la sanction susceptible d'être infligée est exclusive de toute privation de liberté et, d'autre part, que l'exercice du pouvoir de sanction est assorti par la loi de mesures destinées à sauvegarder les droits et libertés constitutionnellement garantis* ». L'exercice du pouvoir de sanction par les autorités administratives est donc soumis au respect de principes fondamentaux,

comme la non rétroactivité des sanctions pénales et la nécessité ou la proportionnalité des peines, le respect des droits de la défense par des garanties de procédure et l'existence d'une voie de recours effectif.

Le paragraphe I de l'article 10 habilite l'Autorité de régulation des activités ferroviaires à sanctionner les manquements qu'elle constate, soit d'office, soit à la demande du ministre, d'une organisation professionnelle ou de toute autre personne intéressée par la cessation du manquement.

Trois types de manquement sont justiciables de l'ARAF :

– le manquement né d'une mise en demeure restée infructueuse, à la suite de laquelle un gestionnaire d'infrastructure ou une entreprise ferroviaire persiste à ne pas vouloir respecter les obligations qui lui incombent au titre de l'accès au réseau ou de son utilisation. Les obligations incombant à la personne en situation de manquement sont alors fixées par l'Autorité au titre, d'une part de son pouvoir réglementaire supplétif conféré par l'article 7, d'autre part de sa compétence pour approuver, en application des III et IV de l'article 8, les accords-cadres pouvant être conclus entre des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructures, et enfin les règles de séparation comptables des ces deux types d'activités ferroviaires ;

– le manquement né d'une mise en demeure restée infructueuse, à la suite de laquelle un gestionnaire d'infrastructure ou une entreprise ferroviaire persiste à ne pas vouloir obtempérer à une décision de l'Autorité prise à la suite d'une réclamation portée devant elle en application de l'article 9 ;

– le manquement né du refus opposé par un gestionnaire d'infrastructure, une entreprise ferroviaire ou une autre entreprise exerçant une activité dans le secteur du transport ferroviaire à l'Autorité agissant dans le cadre de son droit d'accès et de communication de certaines données, principalement comptables et économiques, financières et sociales, au titre de l'article 15.

Dans les trois cas, l'ARAF met en demeure la personne mise en cause de se mettre en conformité avec les obligations qu'elle a fixées, dans un délai qu'elle arrête. Elle peut rendre cette mise en demeure publique. Si celle-ci reste sans effet, l'Autorité peut prononcer une sanction qui varie, selon la gravité du manquement, de l'interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau à une sanction pécuniaire proportionnelle à la gravité des faits, à la personne mise en cause et aux avantages qu'elle a éventuellement tirés du manquement. Cette sanction ne peut excéder 3 % du chiffre d'affaires ou 150 000 €, chiffres portés à 5 % et 375 000 € en cas de récidive.

A l'initiative du Président de la Commission des affaires économiques et de son Rapporteur, la commission a souhaité que les sommes correspondant aux sanctions pécuniaires prononcées par l'ARAF soient versées à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

Le paragraphe II de l'article 10 concerne la procédure applicable, ainsi que la garantie des principes du contradictoire. Il s'inscrit dans le cadre très strict fixé par le Conseil constitutionnel dans sa décision du 28 juillet 1989 précitée.

Les faits incriminables sont prescrits à cinq ans. Il revient à des agents habilités de constater les manquements reprochés, lesquels doivent être notifiés à la personne concernée ainsi que les sanctions encourues. Le défendeur doit avoir été invité à présenter ses observations. L'ensemble de l'instruction et de la procédure est contradictoire, le défendeur pouvant avoir accès aux pièces du dossier et communiquer ses observations. Les pièces du dossier dont la communication porterait atteinte à un secret protégé par la loi ne sont pas communiquées, sauf si elles sont nécessaires à la procédure ou à l'exercice par l'une des parties de ses droits.

Enfin, si le collège siège à huis clos, les parties peuvent toujours demander à être entendues et représentées ou assistées. Les agents ayant constaté les manquements faisant l'objet de la procédure ou établi le dossier d'instruction ne peuvent assister au délibéré. La décision est notifiée aux parties et publiée au JO.

Le Conseil d'État est seul compétent pour connaître de cette décision en premier et dernier ressort. Cette voie de recours est en conformité avec les prescriptions du juge constitutionnel.

Le paragraphe III de l'article précise qu'il appartient à l'ARAF d'adopter un règlement intérieur. Cette disposition résulte des obligations issues de la Convention européenne des droits de l'homme.

Enfin, le paragraphe IV ajoute les sanctions de l'ARAF à la liste des sanctions dont la contestation juridictionnelle relève du Conseil d'État en premier et dernier ressort.

Le Sénat a souhaité préciser que les gestionnaires d'infrastructure sont recevables à saisir l'ARAF s'ils constatent des manquements aux règles relatives à l'accès au réseau, dans la mesure où ils sont de fait les premiers à être lésés par une limitation de la concurrence qui se traduirait par une baisse des redevances qu'ils perçoivent.

Votre Rapporteur vous invite à adopter ce dispositif ainsi modifié.

*
* *

La Commission est saisie de l'amendement CE 48 de M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. L'article 10 prévoit que l'ARAF peut exercer ses pouvoirs de sanction notamment à la demande d'« une organisation

professionnelle », ce qui peut avoir un sens très particulier. C'est pourquoi nous proposons d'ajouter les mots : « ou syndicale représentative du personnel ».

M. le rapporteur. Avis défavorable.

La Commission rejette cet amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CE 78 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Cet amendement a le même objet que celui de M. Daniel Paul. Je crois la demande parfaitement recevable !

M. le rapporteur. Avis défavorable.

M. Daniel Paul. C'est du psittacisme, monsieur le rapporteur !

M. le rapporteur. Non, c'est de la logique !

La Commission rejette cet amendement.

Puis elle examine l'amendement CE 144 du rapporteur.

M. le rapporteur. Par cet amendement, le président Ollier et moi-même proposons d'abonder le budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) – qui en a grand besoin – du produit des sanctions pécuniaires prononcées par l'ARAF.

La Commission adopte l'amendement.

Après avoir adopté l'amendement CE 26 du rapporteur, visant à corriger une erreur matérielle, elle adopte l'article 10 ainsi modifié.

Article 11

Motivation des propositions, avis et décisions de l'ARAF

L'article 29 du décret n°2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national dispose que la Mission de contrôle des activités ferroviaires (MCAF) doit motiver les avis qu'elle rend au ministre en charge des transports concernant les réclamations portant sur l'utilisation du réseau ferré national.

L'alinéa unique du présent article dispose que les propositions, avis et décisions de l'ARAF sont motivés.

La motivation des propositions, avis ou décisions des autorités publiques indépendantes est une disposition classique. La Commission de régulation de l'énergie (CRE) et l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes (ARCEP) y sont notamment soumises.

Les actes de l'ARAF soumis à motivation

Aux termes des dispositions de l'article 11 du présent texte, seront soumis à motivation :

- **au titre de l'article 7** : les actes réglementaires pris par l'ARAF et précisant les règles applicables aux conditions de raccordement du réseau ferroviaire, aux conditions techniques et administratives d'accès au réseau et de son utilisation, le périmètre des activités comptablement séparées, les règles d'imputation comptables appliquées ;
- **au titre de l'article 8** : les avis sur les dessertes intérieures créées à l'occasion des services internationaux de voyageurs, les avis relatifs aux négociations entre un gestionnaire et un demandeur de sillons sur les propositions de tarifs, l'autorisation d'entrée en vigueur de certains accords-cadres tenant compte d'investissements spécialisés ou de l'existence de contrats commerciaux conclus avant le 1er janvier 2010, l'avis conforme sur la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national, l'avis sur les tarifs des services de transport ferroviaire de voyageurs effectués à titre exclusif par une seule entreprise et sans mise en concurrence préalable, les avis relatifs aux projets de textes réglementaires relatifs à l'accès au réseau ferroviaire, ainsi qu'à la conception, la réalisation et l'utilisation des infrastructures et des matériels de transport ferroviaire.
- **au titre de l'article 9** : les décisions tranchant les litiges portés devant elle.

Le Sénat a adopté cet article sans modification et votre Rapporteur vous invite à l'imiter.

*

* *

La Commission adopte l'article 11 sans modification.

Article 12

Personnel de l'ARAF

L'actuelle mission de contrôle des activités ferroviaires (MCAF) est composée de six membres du Conseil d'État, de la Cour des Comptes et du Conseil Général des Ponts et Chaussées - trois titulaires et trois suppléants - nommés par arrêté du ministre chargé des transports. Elle est assistée dans sa tâche par un agent titulaire du ministère des transports qui occupe la fonction de secrétaire général. Le mandat – renouvelable - des titulaires et de leurs suppléants

est de cinq ans. Son budget est géré par les services financiers du ministère chargé des transports et ne possède donc pas d'existence juridique propre.

L'article 12 traite du personnel de l'ARAF, dont le statut est de droit public. Il prévoit également la possibilité de recruter des contractuels. Les services de la commission sont dirigés par un secrétaire général nommé par son président.

Pour mémoire, l'article 30 de la loi du 10 février 2000 précitée énonce que la CRE dispose de services qui sont placés sous l'autorité de son président ou, pour l'exercice des missions confiées au comité de règlement des différends et des sanctions, sous l'autorité du président de ce comité. La Commission de régulation de l'énergie peut employer des fonctionnaires en position d'activité ou de détachement dans les mêmes conditions que le ministère chargé de l'énergie. Elle peut également recruter des agents contractuels.

Le premier alinéa de l'article place les services de l'ARAF sous l'autorité de son président.

Le deuxième alinéa habilite l'autorité à recruter des contractuels, ainsi que des magistrats et des fonctionnaires. Il convient de signaler que cette rédaction écarte la possibilité d'accueillir en détachement des agents soumis au statut des cheminots, contrairement à ce qui est possible pour les fonctionnaire et magistrats. Un agent de la SNCF qui souhaiterait rejoindre les services de la nouvelle autorité ne pourrait donc être placé qu'en situation de congé sans traitement pour pouvoir être employé en tant que contractuel, sans continuité de ses droits dans son cadre professionnel d'origine.

Le troisième alinéa donne habilitation au ministre chargé des transports pour fixer la rémunération du président de l'ARAF et des autres membres du collège. L'autorité compétente pour fixer le traitement renvoie aux articles 5 et 6 du projet de loi, s'agissant de la question du nombre de membre pouvant exercer leurs fonctions à temps plein.

Les quatrième et cinquième alinéas autorisent le secrétaire général, sous le contrôle du collège, à recruter, contracter et agir en justice au nom de la commission. Il peut déléguer ses pouvoirs à un agent de l'Autorité. Le Président reste toutefois le dernier décisionnaire. Cette délégation de pouvoir ne saurait aboutir à confier au secrétaire général des missions équivalentes à celles dévolues au Président et aux membres du collège.

L'article 12 dispose les éléments matériels qui permettront à l'ARAF d'exercer sa mission dans les meilleures conditions. Il s'agit de dispositions habituelles, dont l'usage, en vigueur dans d'autres autorités indépendantes, n'a pas révélé de faille. Votre commission n'a donc pas d'observations particulières à formuler sur la rédaction de cet article.

Les travaux réalisés par une « mission de préfiguration » permettent d'avoir une idée de la réalité concrète du futur organisme : l'ARAF devrait

employer une soixantaine de personnes pour un budget d'un peu plus de 8 millions d'euros, ce qui paraît raisonnable au regard des exemples étrangers et des autres autorités françaises de régulation.

Le Sénat a adopté cet article sans modification et votre Rapporteur vous invite à faire de même, sous réserve de l'amendement rédactionnel adopté en commission au quatrième alinéa.

*
* *

*Après avoir **adopté** l'amendement rédactionnel CE 26 du rapporteur, la Commission **adopte** l'article 12 ainsi modifié.*

Article 13

Impartialité et secret professionnel

Le présent article exige l'impartialité des membres et agents de l'ARAF et impose le secret professionnel, dont la violation entraîne d'office la cessation des fonctions.

Le premier alinéa énonce le principe général d'impartialité auquel sont tenus membres et agents de l'Autorité. L'impartialité des membres est évidemment inhérente à l'indépendance d'une autorité administrative. Elle justifierait presque à elle seule la création de telles instances. Cette exigence est d'autant plus justifiée qu'une instance rattachée à l'État sans garantie solide d'indépendance serait sujette à une suspicion de connivence et ne jouirait d'aucune légitimité vis-à-vis des acteurs qu'elle est censée réguler. L'impartialité s'apprécie d'ailleurs davantage à partir du comportement des membres.

En corollaire au premier alinéa, les deuxième et troisième alinéas opposent aux membres et agents de l'ARAF le principe de respect du secret professionnel à raison des informations acquises dans le cadre des fonctions. La violation de ce secret, constatée par une décision de justice, entraîne la cessation des fonctions. Une fois encore, ce dispositif reste classique et fait écho à ceux applicables aux membres et agents de la CRE, de l'ARCEP et de l'AMF.

Le dernier alinéa de l'article 13 reprend *in extenso* les dispositions déjà applicables à la CRE. Il tend à lever le secret professionnel dès lors qu'il s'agit de communiquer des informations aux commissions compétentes du Parlement ou à des autorités d'un autre Etat membre de l'Union européenne exerçant des compétences analogues, sous réserve de réciprocité.

Dans les faits, le régulateur français pourra être interrogé par ses homologues étrangers dans le cadre de leurs investigations ou de simples

échanges. Dans ce cas, la communication d'informations ne contreviendra pas aux règles du secret professionnel. Sont visés non seulement les États membres de l'Union européenne mais également les États ayant décidé d'appliquer les règles des paquets ferroviaires, comme la Suisse et la Norvège.

Le Sénat a adopté cet article sans modification et votre Rapporteur vous propose de l'imiter.

*
* *

La Commission adopte l'article 13 sans modification.

Article 14

Financement de l'ARAF

Profondément remanié et complété par le Sénat, cet article précise d'abord les moyens d'origine budgétaire dont dispose l'Autorité et l'exonère des obligations prévues en matière de contrôle des dépenses engagées. Conformément au droit commun des autorités administratives, l'ARAF disposera des mêmes cadres budgétaires que la CRE ou l'ARCEP.

Le paragraphe I dispose que les crédits de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires sont inscrits au budget général de l'État et qu'elle bénéficie d'autres recettes (rémunération pour services rendus). Il précise également que les dispositions de la loi du 10 août 1922 relative à l'organisation du contrôle des dépenses engagées ne sont pas applicables à la gestion de ses crédits. Enfin, il est prévu que le président est ordonnateur des dépenses et que le contrôle de la Cour des comptes s'applique à son budget.

Par cohérence avec l'amendement qu'il a adopté à l'article 4 pour doter l'ARAF de la personnalité juridique, le Sénat a voulu que celle-ci dispose d'une autonomie financière lui assurant un financement pérenne et indépendant du budget de l'État, ce qui répond de surcroît à une demande de la Commission européenne.

Dans le texte initial du projet de loi, les seules ressources propres dont disposait l'ARAF étaient constituées des rémunérations pour services rendus, dont le produit eût été extrêmement limité. A tous égards, le financement particulier par des ressources directement affectées, et non par la seule subvention de l'État, constitue une garantie supplémentaire de l'indépendance, ce qui ne signifie pas pour autant que les autorités dépourvues de ressources propres ne soient pas indépendantes.

Cette autonomie matérielle permet en outre de favoriser le rapprochement de l'instance avec les professionnels. Cette proximité vise en fait une meilleure acceptation des décisions du régulateur par les professionnels, assurés de garanties d'indépendance maximales. Elle permet également à l'autorité de bénéficier des informations les plus pertinentes et les plus exactes possibles, que les professionnels, forts de ce lien de confiance, auraient moins de réticences à lui transmettre.

Certes, la loi de finances pour 2009 a regroupé les crédits relatifs de onze autorités administratives au sein du programme 308 « *Protection des droits et libertés* » de la mission « *Direction de l'action du gouvernement* ». Cependant, dans les faits, ces crédits ne concernent que les autorités administratives en charge de la protection des libertés publiques. Il appartient donc à chaque mission de financer les autorités « sectorielles ». Ainsi, l'Agence française de lutte contre le dopage perçoit une subvention de l'État au titre du programme 219 « *Sport* » de la mission « *Sport, jeunesse et vie associative* ». Il n'existe donc pas d'obstacle technique à ce que l'ARAF dispose de l'autonomie financière.

D'autres autorités perçoivent déjà le produit d'une contribution des acteurs du secteur qu'elles régulent, à l'image de l'Autorité de contrôle des assurances et des mutuelles qui perçoit une contribution pour frais de contrôle, acquittée chaque année par les entreprises et dont l'assiette est constituée par les primes ou cotisations émises ou acceptées au cours de l'exercice clos durant l'année civile précédente.

Sur la proposition de sa commission des affaires économiques, le Sénat a adopté un amendement tendant à créer une nouvelle ressource au profit de l'ARAF. Cette contribution sera perçue auprès des gestionnaires d'infrastructures qui sont les premiers concernés par les questions d'accès. Ils devront acquitter chaque trimestre un prélèvement forfaitaire déterminé en fonction du produit des redevances d'utilisation du réseau pour le ferré national (RFN) ou du nombre de kilomètres de lignes ne relevant pas du RFN, selon un barème arrêté par les ministres chargés des transports et du budget.

La ressource retenue reprend le dispositif de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, dans son article 3, pour le financement de l'établissement public de sécurité ferroviaire.

Ce droit comprend, selon le cas :

- une part du produit des redevances d'utilisation perçue par les gestionnaires d'infrastructures du réseau ferré national dans la limite de 5 millièmes de ce produit ;

- une somme proportionnelle au nombre de kilomètres de lignes gérées par les personnes autres que celles mentionnées au a), dans la limite de 200 euros par kilomètre.

Dans le texte adopté par le Sénat, il était prévu que le recouvrement, tout comme les actions contentieuses, soient assurés par les services du comptable compétent à l'égard des redevables en matière de taxe sur le chiffre d'affaires non résidents sur le territoire français. En vue de simplifier le dispositif, dans la mesure notamment où le service des impôts des entreprises de la direction des résidents à l'étranger et des services généraux (DRESG) ne semble pas forcément le mieux adapté à la nature du droit et des redevables, la commission a adopté un amendement visant à faire recouvrer ce droit par l'agent comptable de l'ARAF.

Compte tenu des plafonds fixés et des données connues, le produit maximal du droit pourrait être de 14 millions d'euros, ce qui est cohérent avec l'estimation de 8 à 9 millions d'euros qui a été effectuée pour les besoins de fonctionnement de l'ARAF sur une année.

Votre Rapporteur propose d'adopter cet article ainsi modifié.

*
* *

La Commission est saisie de l'amendement CE 145 du rapporteur.

M. le rapporteur. Il paraît plus simple de faire recouvrer le droit fixe par l'agent comptable de l'ARAF et non par un intermédiaire. Tel est le sens de cet amendement.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** l'article 14 ainsi modifié.*

Article 15

Pouvoirs d'investigation de l'ARAF

Issu du projet de loi initial, le présent article tend à accorder à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires le fort pouvoir d'investigation qui lui est indispensable pour recueillir l'ensemble des informations nécessaires à l'exercice de ses missions. L'attribution de ce pouvoir d'investigation est conforme aux prescriptions de la directive 2001/14/CE, dont l'article 34 énonce que « *L'organisme de contrôle est habilité à demander les informations utiles aux gestionnaires de l'infrastructure, aux candidats et à toutes autres parties intéressées dans l'État membre concerné ; ces informations sont fournies sans tarder.* »

Le dispositif de l'article, qui s'articule en deux paragraphes, s'inspire directement de celui prévu pour la CRE par l'article 33 de la loi relative à la modernisation et au développement du service public de l'électricité.

Le premier paragraphe de l'article 15 définit le « droit à l'information » de l'ARAF et les moyens auxquels elle peut recourir pour accéder à cette information. Les deux premiers alinéas du paragraphe I définissent les personnes tenues de contribuer à l'information l'Autorité. Les trois derniers alinéas du paragraphe I sont relatifs aux conditions dans lesquelles l'ARAF pourra diligenter des enquêtes.

Le paragraphe II traite des conditions dans lesquelles s'exercera le droit d'enquête sur place des agents habilités de la Commission :

– ils auront accès, à l'exclusion de tout local servant de domicile, « aux locaux, lieux, installations et matériels de transport » : cette énumération, reprise de celle figurant dans les dispositions applicables à l'Établissement public de sécurité ferroviaire comprend donc, outre les locaux professionnels, les terrains, les voies ferrées, le matériel roulant.

Ayant relevé l'absence d'une précision indispensable à la définition de ce « champ d'investigation » - celle des personnes dont relèvent les endroits auxquels pourront accéder les agents de l'ARAF -, le Sénat a comblé cette lacune. Il s'agira des acteurs économiques du secteur ferroviaire mentionnés au deuxième alinéa de l'article : les gestionnaires d'infrastructure, les entreprises ferroviaires et les autres entreprises intervenant sur le marché des transports ferroviaires.

Votre Rapporteur propose d'adopter cet article sans modification.

*
* *

La Commission est saisie de l'amendement CE 79 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Il s'agit là encore d'organiser la coopération entre l'ARAF et l'EPSF.

M. le rapporteur. Avis défavorable. Je vous renvoie une nouvelle fois à l'article 9.

La Commission rejette cet amendement.

Elle adopte ensuite l'article 15 sans modification.

Article 16

Droit de visite et de saisie

Issu du projet de loi initial, le présent article a pour objet de permettre à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires d'exercer dans le cadre de ses pouvoirs d'enquête, sur autorisation et sous le contrôle de l'autorité judiciaire, un

droit de visite et de saisie, droit dont bénéficient déjà de nombreuses autorités administratives (CRE, ARCEP, Autorité de la concurrence, AMF...).

L'ARAF pourra exercer ce droit en cas de refus d'accès opposé à ses agents, mais aussi « *en dehors des cas* » prévus à l'article 15. La procédure relative à l'autorisation, au déroulement et au contrôle des opérations de visite et de saisie tire les conséquences de l'intervention d'un arrêt récent de la Cour européenne des droits de l'homme (CEDH), qui a jugé insuffisantes les garanties juridiques encadrant le droit de visite et de saisie de l'administration fiscale prévu par l'article L. 16 B du Livre des procédures fiscales.

Cet arrêt, dont la portée excède largement le cadre des « perquisitions fiscales », impose « en cas de visite domiciliaire, que les personnes concernées puissent obtenir un contrôle juridictionnel effectif, en fait comme en droit, de la régularité de la décision prescrivant la visite ainsi que, le cas échéant, des mesures prises sur son fondement ».

La loi de modernisation de l'économie d'août 2008 (LME) a modifié les dispositions fiscales et douanières (articles L. 16 B et L. 38 du Livre des procédures fiscales et article 64 du code des douanes) qui ne satisfaisaient pas à ces exigences.

Le dispositif de l'article 16 du projet de loi, qui comporte trois paragraphes, s'inspire directement de ces modifications, en particulier de la nouvelle rédaction de l'article L. 16 B du Livre des procédures fiscales.

Le paragraphe I fixe les conditions d'autorisation et de contrôle des opérations de visite et de saisie, les conditions de notification de l'ordonnance et, point essentiel au regard de la jurisprudence de la CEDH, les voies de recours contre cette ordonnance.

L'autorisation devra être donnée par ordonnance du juge des libertés de la détention, qui devra vérifier que la demande qui lui est soumise est fondée : il est précisé que cette demande pourra être présentée sans ministère d'avocat, précision qui n'est pas de nature législative. A la différence des textes déjà modifiés pour tenir compte de la jurisprudence de la CEDH, le projet de loi ne comporte pas de dispositions nouvelles relatives au contenu de l'ordonnance et n'impose notamment pas qu'elle mentionne la faculté pour l'occupant des lieux visités de faire appel à un conseil de son choix. Les conditions de contrôle des opérations par le juge qui les a autorisées sont celles généralement prévues par les textes organisant des « perquisitions administratives » : le juge désigne un ou plusieurs officiers de police judiciaire chargés d'assister à ces opérations et de le tenir informé de leur déroulement, il peut se rendre dans les locaux pendant l'intervention et, à tout moment, décider de la suspension ou de l'arrêt de la visite.

Les conditions de notification de l'ordonnance n'innovent pas non plus par rapport aux textes en vigueur avant l'arrêt de la CEDH. L'ordonnance est en

principe notifiée verbalement et sur place, au moment de la visite, à l'occupant des lieux ou à son représentant.

Le projet de loi prévoit qu'en l'absence de l'occupant des lieux ou de son représentant, l'ordonnance est notifiée après la visite par lettre recommandée avec avis de réception, ce qui paraît contradictoire avec la disposition du paragraphe II de l'article qui impose que la visite soit « effectuée en présence de l'occupant des lieux ou de son représentant ». Certains textes en vigueur, tout en affirmant le même principe, admettent également qu'« en cas d'impossibilité », la visite puisse avoir lieu en l'absence des intéressés ou de personnes les représentant, et que la notification de l'ordonnance soit faite ultérieurement. Mais ils disposent également que la visite se déroule alors en présence de témoins extérieurs aux enquêteurs, ce qui permet de ne pas ôter tout caractère contradictoire à la procédure et d'assurer que le résultat des visites et saisies effectuées ne donne pas trop aisément prise à la contestation.

Cette précision indispensable ne figurant pas dans le projet de loi, le Sénat a souhaité amender en ce sens le paragraphe II de l'article.

Pour satisfaire à la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme, en permettant un contrôle juridictionnel de la régularité, en fait comme en droit, de l'ordonnance autorisant la visite, les quatre derniers alinéas du paragraphe prévoient que cette ordonnance pourra faire l'objet d'un appel, non suspensif, qui devra être formé dans un délai de quinze jours, devant le premier président de la cour d'appel compétente, procédure nouvelle destinée à permettre un règlement plus rapide de l'affaire. Cet appel pourra être suivi d'un pourvoi en cassation.

Reprenant, sans nécessité, les dispositions de nature réglementaire prévues dans le code de procédure civile (articles 748-1 et 932), le texte précise que l'appel devra être « formé par déclaration remise ou adressée, par pli recommandé ou, à compter du 1^{er} janvier 2009, par voie électronique au greffe de la cour ».

Pour des raisons évidentes, le Sénat a supprimé la référence à la date du 1^{er} janvier 2009, qui était celle de l'entrée en vigueur des dispositions de l'article 73 du décret n° 2005-1678 du 28 décembre 2005 insérant dans le code de procédure civile un titre nouveau relatif à la communication par voie électronique.

Le paragraphe II de l'article est relatif aux modalités de la visite, laquelle ne peut commencer avant six heures ou après vingt et une heures et doit être « effectuée en présence de l'occupant des lieux ou de son représentant », ainsi qu'aux conditions de réalisation des inventaires et de mise sous scellés des documents saisis.

Sur ce second point, le dernier alinéa du paragraphe fait référence à l'article 56 du code de procédure pénale, qui dispose qu'en cas d'impossibilité de les inventorier sur place, les documents saisis sont mis sous scellés provisoires jusqu'au moment de leur inventaire et de leur mise sous scellés définitifs en

présence des personnes qui ont assisté à la perquisition. Cette référence est redondante avec les dispositions de même objet du deuxième alinéa du paragraphe III de l'article ; par surcroît, elle semble peu opportune en raison du choix de soumettre la procédure prévue à l'article 16 aux règles de la procédure civile.

En conséquence, le Sénat a supprimé le troisième et dernier alinéa du paragraphe II.

Le paragraphe III de l'article, outre des dispositions relatives à l'établissement du procès-verbal du déroulement de l'opération et de l'inventaire des pièces saisies, introduit, conformément à la jurisprudence résultant de l'arrêt Ravon, une procédure de recours contre le déroulement des opérations de visite ou de saisie devant le premier président de la cour d'appel, cet appel pouvant être éventuellement suivi d'un pourvoi en cassation. Les conditions et formes de ce recours sont identiques à celles du recours dirigé contre l'ordonnance autorisant ces opérations. Les pièces et documents saisis seront restitués par l'Autorité aux occupants des locaux dans les six mois de la visite, ce qui constitue un délai raisonnable. Il est précisé que cette restitution sera autorisée par l'autorité judiciaire compétente si des poursuites pénales sont engagées, ce qui pourra se produire si les investigations de la commission faisaient apparaître des faits de nature à justifier des poursuites pénales, auquel cas le président de la commission devrait communiquer le dossier au procureur de la République en application de l'article 15-II du projet de loi (et de l'article 40 du code de procédure pénale).

Compte tenu des observations qui précèdent, le Sénat a adopté un amendement visant à imposer qu'en cas d'impossibilité d'effectuer la visite en présence de l'occupant des lieux ou de son représentant, l'officier de police judiciaire présent désigne deux témoins ne dépendant pas de son autorité ni de celles de la commission ; ainsi qu'un amendement supprimant les dispositions redondantes du dernier alinéa du paragraphe II.

Votre Rapporteur vous propose d'adopter les dispositions de cet article sans modification, sous réserve d'un amendement rédactionnel adopté en Commission pour corriger une erreur de référence.

*

* *

*Après avoir **adopté** l'amendement rédactionnel CE 29 du rapporteur, la Commission **adopte** l'article 16 ainsi modifié.*

Article 16 bis (nouveau)

Assermentation des agents et des experts participant aux enquêtes

Cet article a été introduit par un amendement de la commission des affaires économiques du Sénat ayant reçu un avis favorable du Gouvernement.

Les dispositions relatives à l'assermentation des agents habilités de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires qui exerceront les pouvoirs d'enquête prévus aux articles 15 et 16 figurent au paragraphe III de l'article 17, article dont l'objet essentiel est de prévoir une disposition pénale.

Dans le souci d'améliorer la logique et la lisibilité du texte, le Sénat a adopté le présent article. Et par delà cette préoccupation de forme, la disposition retenue répond à des préoccupations de fond en modifiant sur trois points le texte du III de l'article 17 :

– d'abord, il semble nécessaire de veiller à ce que les experts extérieurs pouvant être associés aux investigations diligentées par l'ARAF soient également assermentés, comme le prévoit le code des postes et des communications électroniques (article L. 5-9) pour les personnes chargées de réaliser des travaux d'expertise dans le cadre des enquêtes diligentées par l'ARCEP ;

– ensuite, l'article 16 *bis* supprime certaines dispositions inspirées des textes applicables à la CRE qui n'ont pas lieu de figurer dans le présent texte. Ainsi, il ne paraît pas utile, puisque les enquêtes tendront à la recherche et à la constatation de manquements n'ayant pas le caractère d'infractions pénales, de prévoir les conditions de communication des procès-verbaux constatant des infractions pénales au procureur de la République, étant rappelé qu'en application de l'article 20 du projet de loi, ce dernier sera nécessairement informé des faits constatés lors de ces enquêtes qui pourraient être de nature à justifier des poursuites pénales ;

– enfin, il paraît en revanche souhaitable que le procureur de la République soit préalablement informé des visites sur place réalisées en application du III de l'article 15 ou de l'article 16, visites auxquelles il ne devrait avoir aucune raison de s'opposer.

Votre Rapporteur propose d'adopter cet article sans autre modification que la correction d'une erreur matérielle effectuée en Commission.

*

* *

*Après avoir **adopté** l'amendement CE 29 du rapporteur, visant à corriger une erreur matérielle, la Commission **adopte** l'article 16 bis ainsi modifié.*

Article 17

Sanction pénale des entraves aux pouvoirs d'enquête de l'ARAF

Lors de l'examen de cet article en première lecture, les sénateurs ont jugé préférable de réserver le recours au juge pénal aux seules entraves à l'exercice des pouvoirs de visite et de saisie prévus à l'article 16, l'ARAF ne disposant pas alors de pouvoir de sanction.

Cette restriction vise à éviter des situations contentieuses particulièrement complexes, notamment si une personne morale sanctionnée par l'Autorité formait, en application du II de l'article 10 du projet de loi, un recours de pleine juridiction devant le Conseil d'État alors que l'ARAF demanderait de son côté l'engagement de poursuites pénales sur le fondement de l'article 17.

En conséquence de cette première adaptation, un deuxième amendement sénatorial a tendu à supprimer le dernier alinéa du paragraphe II de l'article, devenu sans objet dès lors que le dispositif pénal de l'article 17 s'applique uniquement dans des cas où l'Autorité ne détient pas de pouvoir de sanction propre.

Le troisième amendement du Sénat a supprimé le paragraphe III de l'article, en conséquence de l'amendement ayant créé l'article 16 *bis* du projet de loi.

Votre Rapporteur propose d'adopter ce dispositif sans autre modification que la précision rédactionnelle adoptée en Commission.

*
* *

*Après avoir **adopté** l'amendement rédactionnel CE 28 du rapporteur, la Commission **adopte** l'article 17 ainsi modifié.*

Article 18

Rapport d'activité annuel adressé au Gouvernement et au Parlement

L'ARAF étant amenée à se substituer à la MCAF, il n'existe pas de dispositions strictement équivalentes à celles instituées par cet article. Tout au plus l'article 10 de l'arrêté du 6 mai 2003 fixant les modalités de fonctionnement de la mission de contrôle des activités ferroviaires assigne-t-il déjà à la Mission l'obligation d'établir annuellement un rapport d'activité portant sur l'instruction des réclamations et l'observation des conditions d'accès au réseau ferré national. Le

ministre en charge des transports en est le seul destinataire et il lui revient d'en assurer la publication, sans plus de précision quant aux modalités.

L'alinéa unique de l'article 18 oblige l'ARAF à établir un rapport public d'activité annuel à adresser au Gouvernement et au Parlement. Ce rapport porte en particulier sur l'application des dispositions relatives à l'accès au réseau ferroviaire et à son utilisation, sur l'instruction des réclamations et sur l'observation de l'accès au réseau. Il doit en outre rendre compte des investigations menées par l'autorité et évaluer les effets de ses décisions sur les conditions d'accès au réseau ferroviaire et de son utilisation.

Ces dispositions sont traditionnelles s'agissant d'une autorité publique indépendante. Elles peuvent notamment être rapprochées de celles que prévoient les articles 3 et 30 de la loi n° 2000-108 du 10 février 2000 relative à la modernisation et au développement du service public de l'électricité, lesquels visent le rapport annuel de la CRE. On notera toutefois qu'à la différence de la CRE, l'ARAF devra directement rendre son rapport public et que celui-ci devra, à l'initiative de votre Rapporteur, comporter toute recommandation utile.

Après avoir exprimé quelques réticences sur la multiplication des rapports, le Sénat, ayant mesuré l'intérêt de cette démarche s'agissant d'une institution nouvelle, a adopté cet article sans modification.

Votre Rapporteur vous propose d'adopter cet article ainsi modifié par la Commission.

*

* *

La Commission est saisie de l'amendement CE 146 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement tend à préciser que l'ARAF peut, en vertu de l'article 4, formuler dans son rapport d'activité toutes recommandations concourant au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire. Cette disposition fait partie des possibilités d'autosaisine de l'Autorité que j'ai évoquées dans ma présentation.

*La Commission **adopte** cet amendement.*

*Puis elle **adopte** l'article 18 ainsi modifié.*

Article 19

Relations de l'ARAF avec l'Autorité de la concurrence

La Mission de contrôle des activités ferroviaires étant un service directement placé sous l'autorité du ministre en charge des transports ferroviaires, sans personnalité juridique ni indépendance, il est naturel que ni le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national, ni l'arrêté du 6 mai 2003 fixant les modalités de fonctionnement de la mission de contrôle des activités ferroviaires ne prévoient que la MCAF entretienne des relations avec l'autorité en charge de la régulation de la concurrence.

Or l'article 30 de la directive 2001/14, qui régit le mouvement d'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire, impose aux États membres de mettre en place un organisme de contrôle chargé notamment d'instruire les réclamations que pourraient formuler les opérateurs au sujet de leur droit d'accès au réseau. La création de l'ARAF répond à cette obligation.

L'article 19 établit le cadre des relations de l'ARAF avec l'Autorité de la concurrence, en particulier la possibilité que cette dernière soit saisie par le président en cas de pratiques d'ententes ou d'abus de position dominante dans le secteur ferroviaire. Son adoption est nécessaire pour garantir l'efficacité et la cohérence de l'action administrative, grâce à l'instauration d'un dialogue entre deux institutions aux missions complémentaires, mais distinctes.

Le premier alinéa donne compétence au président de l'ARAF pour saisir l'Autorité de la concurrence des abus de position dominante et des pratiques entravant le libre exercice de la concurrence. La rédaction de cet alinéa, qui reprend à l'identique les dispositions applicables à la CRE selon le premier alinéa de l'article 39 de la loi n° 2000-108 précitée, aurait pu être allégée puisqu'un abus de position dominante est, en droit, une pratique entravant le libre exercice de la concurrence. De telles pratiques entrent explicitement dans le champ de compétence de l'Autorité de la concurrence, aux termes de l'ordonnance n° 2008-1161 du 15 novembre 2008 portant modernisation de la régulation de la concurrence qui a créé cette autorité administrative. Il est donc logique que le président de l'ARAF saisisse, le cas échéant, cette autorité. Contrairement à ce qui est prévu dans le secteur des télécommunications, la loi ne fixe pas de délai à l'Autorité de la concurrence pour se prononcer sur une saisine de l'ARAF. La dernière phrase du premier alinéa précise que le président de l'ARAF peut saisir pour avis l'Autorité de la concurrence de toute question relevant de sa compétence. Cette disposition, reprise de l'article L. 36-10 du code des postes et télécommunications permettra à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires de disposer en toute occasion de l'éclairage avisé de l'Autorité de la concurrence.

Réciproquement, il est prévu que l'Autorité de la concurrence communique à l'ARAF les saisines susceptibles d'entrer dans son champ de compétence. Le second alinéa de l'article vise à permettre à l'ARAF de bénéficier, de la part de l'Autorité de la concurrence, d'un droit à être informée ou saisie des

affaires entrant dans son champ de compétences. Ainsi, le droit à communication des saisines est utilement ouvert à l'ensemble des questions relevant des compétences de l'Autorité telles que définies dans le projet de loi. Cette saisine est bien plus ouverte que celle dont bénéficie la CRE, laquelle se limite aux affaires relevant de sa compétence de règlement des litiges.

Le Sénat a d'autant plus facilement approuvé l'économie de l'article 19 que les cas de recouvrements des compétences de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et de l'Autorité de la concurrence devraient être rares. L'ARAF a vocation par essence à réguler les activités liées à l'exploitation du monopole naturel que constituent les réseaux ferroviaires. Elle n'aura donc à connaître que des litiges pouvant survenir entre les entreprises ferroviaires et le gestionnaire des réseaux (RFF) ou son délégué (SNCF infra). De son côté, l'Autorité de la concurrence a plutôt vocation à connaître des litiges entre une entreprise et l'un de ses concurrents au titre de pratiques anticoncurrentielles entrant dans son champ de répression. Il s'agit donc de litiges entre entreprises ferroviaires.

Toutefois, des cas de recouvrement de compétence entre ARAF et Autorité de la concurrence peuvent naître de façon marginale, au terme d'une subtile répartition des compétences entre les deux autorités.

Il appartient ainsi à l'Autorité de régulation des transports ferroviaires d'approuver les opérations visés par les II et III de l'article 8 du projet de loi, soit d'une part les tarifs des redevances d'utilisation de l'infrastructure négociés entre le gestionnaire d'infrastructure et un demandeur de sillons, et d'autre part l'entrée en vigueur de certains accords cadres conclus pour tenir compte d'investissements spécialisés ou de l'existence de contrats commerciaux conclus avant le 1^{er} janvier 2010. Cependant, sur ces deux chapitres, elle ne dispose que d'une compétence d'avis et non de règlement des différends entre le gestionnaire d'infrastructure et une entreprise ferroviaire. Les litiges pouvant survenir relèvent de la compétence de l'Autorité de la concurrence.

Par contre, l'ARAF est compétente pour trancher les litiges nés de l'exécution des accords-cadres visés par le 6^o du II de l'article 9, conclus entre le gestionnaire d'infrastructure et une entreprise ferroviaire, le contentieux portant sur la conclusion des accords-cadres relevant du bloc de compétence de l'Autorité de la concurrence.

Le Sénat a adopté cet article sans modification et votre Rapporteur propose de faire de même.

*

* *

La Commission adopte l'article 19 sans modification.

Article 20

Relations de l'ARAF avec les autorités judiciaires

Cet article dispose que l'ARAF entretient aussi des relations avec les autorités judiciaires, en vue de faire connaître son avis d'expert sur les pratiques du secteur ferroviaire à l'occasion d'un procès.

Le paragraphe I définit l'étendue du champ de la saisine de l'ARAF, laquelle est ouverte à toute juridiction ayant à connaître d'une affaire dont des faits ont donné lieu à des pratiques entrant dans son champ de compétences. Il est également précisé que cette saisine s'étend aux faits ayant déjà donné lieu à examen de la part de l'Autorité. Le délai de prescription est interrompu par la consultation de l'ARAF. Enfin, une copie de la décision juridictionnelle est adressée de façon informelle à l'Autorité de régulation. Ce dispositif est une novation puisque aucun mécanisme d'expertise auprès des tribunaux équivalent n'existe pour les pratiques relevant de la compétence de la CRE, de l'ARCEP, ou encore de l'Autorité de sûreté nucléaire.

Le paragraphe II assigne au président de l'ARAF l'obligation d'informer le procureur de la République des faits qui lui semblent de nature à faire naître l'action pénale. Cette procédure interrompt le délai de prescription. Il s'agit d'un mécanisme d'information classique dans le droit de la régulation économique. En outre, le projet de loi ne définit pas en l'espèce les faits pouvant donner lieu à poursuites, renvoyant implicitement au droit pénal.

Le paragraphe III élargit la suspension de la prescription aux procédures juridictionnelles déclenchées par la Commission européenne ou une autorité de régulation ferroviaire ressortissant d'un Etat membre de l'UE. Ce dispositif constitue une autre novation propre à l'ARAF. Il tend à améliorer la coopération entre les institutions européennes et les instances de régulation du marché unique, de manière à établir un véritable marché intérieur harmonisé en matière ferroviaire.

Enfin, le paragraphe IV donne une base légale aux demandes de communication par l'ARAF à la juridiction qui l'a saisie d'éléments lui permettant de mener à bien sa mission d'expertise.

Le Sénat s'est notamment félicité que la suspension des délais de prescription prévue par le III contribue à la mise en place d'une meilleure coopération entre autorités ferroviaires européennes et facilite la constitution d'un véritable espace ferroviaire européen.

Le Sénat a adopté cet article sans modification, sous réserve d'un amendement de précision rédactionnelle de la commission des affaires économiques. Votre Rapporteur vous invite à émettre le même vote.

*

* *

*La Commission **adopte** l'article 20 sans modification.*

Article 21

Décret en Conseil d'État

L'article 21 prévoit l'intervention d'un décret en Conseil d'État pour préciser, en tant que de besoin, les conditions d'application des dispositions du titre III relatif à la régulation ferroviaire.

Votre Rapporteur vous propose d'adopter cet article sans modification.

*

* *

*La Commission **adopte** l'article 21 sans modification.*

Article 22

Coordination

Le présent article met en cohérence logique les dispositions de l'article 21-4 de la loi du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs (LOTI). Les deux paragraphes du I tirent les conséquences de la création de l'ARAF et des pouvoirs qui lui sont conférés en supprimant par coordination dans la LOTI les références au pouvoir de règlement des litiges portant sur les demandes de sillon dévolu au ministre chargé des transports. Jusqu'à présent, il n'appartenait à la MCAF que de proposer au ministre une solution de règlement, le ministre restant en droit l'autorité décisionnaire. Ce pouvoir est transféré de plein droit à l'Autorité de régulation.

Par souci de cohérence et d'opérationnalité, le Sénat a supprimé le deuxième paragraphe de l'article dans le texte initial du Gouvernement au profit d'un article nouveau – l'article 22 *bis* suivant – qui fixe les conditions d'entrée en vigueur de certaines dispositions du titre III.

Votre rapporteur vous propose d'adopter cet article sans modification.

*

* *

*La Commission **adopte** l'article 22 sans modification.*

Article 22 bis (nouveau)

Entrée en vigueur de certaines dispositions du titre III

Issu d'un amendement de la commission des affaires économiques du Sénat ayant reçu un avis favorable du Gouvernement, le présent article a pour objet de reprendre les dispositions supprimées à l'article précédent. Par cohérence, il réserve aux seuls articles 8 et 9 un délai d'entrée en vigueur de quatre mois à compter de la promulgation du présent projet de loi. Il décale également l'entrée en vigueur des dispositions du paragraphe I de l'article 22, afin de permettre au ministre des transports de continuer à exercer ses compétences sur les litiges portant sur l'attribution des sillons ferroviaires.

Votre Rapporteur vous propose d'adopter cet article sans autre modification que l'amendement de cohérence adopté en Commission visant à ne pas retarder la nomination du directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations à la SNCF.

*

* *

*Après avoir **adopté** l'amendement de cohérence CE 147 du rapporteur, la Commission **adopte** l'article 22 bis ainsi modifié.*

TITRE IV

DE CERTAINES CONCESSIONS ROUTIÈRES

Article 23

Transport routier

Issu du projet de loi initial, le présent article a pour objet de régulariser des modifications contractuelles :

- afin de tenir compte de la convention signée à Lucques le 24 novembre 2006 entre la France et l'Italie, s'agissant du tunnel du Mont-Blanc,

- et afin d'allonger les concessions de l'Autoroute Blanche et du Tunnel de Sainte-Marie aux mines.

LE DROIT EN VIGUEUR : DES RÉFÉRENCES CONVENTIONNELLES DÉSORMAIS OBSOLÈTES

L'article L. 153-7 du code de la voirie routière prévoit que « *les conditions de construction et d'exploitation du tunnel routier sous le Mont-Blanc font l'objet :*

1° De la convention signée à Paris le 14 mars 1953, entre la République française et la République italienne, ratifiée par la loi n° 57-506 du 17 avril 1957 ;

2° De l'avenant à ladite convention en date du 25 mars 1965 ;

3° De l'échange de lettres du 1^{er} mars 1966 entre la France et l'Italie relatif à la constitution d'une commission franco-italienne de contrôle du tunnel sous le Mont-Blanc ».

Ces références sont désormais obsolètes, depuis la signature de la Convention de Lucques (cf. infra).

LE PROJET DE LOI INITIAL : UNE ACTUALISATION DU DROIT EN VIGUEUR

1. Convention de Lucques régissant la construction et l'exploitation du tunnel routier sous le Mont-Blanc

a. Contenu de la convention du 24 novembre 2006

La convention relative au tunnel routier sous le Mont-Blanc signée à Lucques le 24 novembre 2006 entre le ministre français des transports, de

l'équipement, du tourisme et de la mer Dominique Perben et son homologue italien constitue en quelque sorte l'aboutissement des mesures de réorganisation mises en oeuvre pour tirer les conséquences de la catastrophe de 1999.

Cette convention constitue désormais la base juridique pour l'exploitation du tunnel. Elle se substitue à la convention franco-italienne d'origine du 14 mars 1953, mais également à deux accords ultérieurs : l'avenant du 25 mars 1965 qui pérennisait l'exploitation du tunnel par deux sociétés distinctes, et l'échange de lettres du 1^{er} mars 1966 instaurant une commission franco-italienne de contrôle du tunnel.

Par rapport à la convention de 1953 la nouvelle convention se caractérise par trois modifications majeures. Elle consacre le principe de l'exploitation par une structure unique. Elle définit de manière précise le rôle de la commission intergouvernementale et celui du comité de sécurité placé auprès d'elle. Elle précise également les conditions d'exercice de la police de la circulation dans le tunnel.

L'article 7 de la convention de 1953 stipulait que les sociétés concessionnaires française et italienne confieraient l'exploitation du tunnel « à une société anonyme dont elles souscriront chacune la moitié du capital et dont le conseil d'administration comprendra un nombre égal de représentants de chacune d'elles ».

Cette disposition n'a jamais été mise en oeuvre, du fait des difficultés qu'elle soulevait en matière de droit international privé. Il semble qu'il n'ait pas été possible de mettre d'accord les deux sociétés sur la forme juridique de la future société unique et sur sa gouvernance, une société ne pouvant pas dépendre de deux actionnaires détenant chacun 50 % de son capital.

Aussi un avenant signé le 25 mars 1965 avait-il pris acte de ce que cette société unique n'avait pas encore été constituée, et avait prévu que l'exploitation du tunnel, mis en service en juillet 1965, serait assurée « provisoirement » en commun par les deux sociétés. L'avenant prévoyait simplement la conclusion entre les deux sociétés d'un « accord de collaboration » devant notamment prévoir la constitution d'un comité commun d'administration.

Cet accord de collaboration a été conclu le 27 avril 1966. Le comité commun d'administration était chargé de la coordination entre les deux sociétés. Toutefois, comme l'a précisé le rapport d'expertise franco-italien de juillet 1999, « ce compromis institutionnel, proche dans les faits d'un bicéphalisme, a été à l'origine, depuis 1965, de difficultés dans la coordination des travaux de modernisation dans le tunnel », les investissements ayant souvent été réalisés par chaque société à des dates différentes et avec un contenu technique différent. Aussi le rapport d'expertise avait-il préconisé de réaliser l'unicité d'exploitation prévue dès l'origine, quitte utiliser une autre formule que celle de la société pour contourner les obstacles juridiques qu'elle impliquait.

C'est donc sous la forme d'un groupement européen d'intérêt économique (GEIE), constitué le 18 mai 2000, qu'a été réalisée cette unicité d'exploitation. Le GEIE Tunnel du Mont-Blanc est une structure juridique du droit communautaire associant les deux concessionnaires. Il est inscrit au registre du commerce d'Aoste, son siège principal est à Courmayeur sur la plate-forme italienne du Tunnel, et il dispose d'un établissement sur le territoire français.

Depuis le 9 mars 2002, il est responsable de toutes les activités liées à la gestion opérationnelle du tunnel et des deux aires de régulation du trafic poids lourds d'Aoste versant italien, et de Passy-Le Fayet versant français. Il perçoit les péages, il intervient sur les projets qui concernent la sécurité et il assure la maîtrise d'ouvrage de tous les travaux d'entretien, des grosses réparations et des améliorations, des infrastructures et des installations techniques spécifiques du tunnel. Il est dirigé par un conseil de surveillance constitué de 10 membres nommés paritairement par les deux sociétés concessionnaires

L'article 3 de la convention du 24 novembre 2006 consacre ce principe de l'unicité fonctionnelle. Il stipule que « l'exploitation, l'entretien, le renouvellement et la modernisation de l'ouvrage sont confiés en commun aux sociétés concessionnaires » et qu'en vue « d'atteindre l'unicité fonctionnelle de l'ensemble de ces activités, elles sont exercées par l'exploitant » pour le compte de ces sociétés. L'exploitant est défini comme « la structure dotée de la capacité juridique, telle que le groupement européen d'intérêt économique du tunnel du Mont-Blanc, mise en place par les sociétés concessionnaires pendant la durée de leurs concessions aux fins exclusives d'exploiter, d'entretenir, de renouveler et de moderniser le tunnel et ses annexes ».

L'article 5 précise que les sociétés concessionnaires sont les deux seuls membres statutaires et sociaux de l'exploitant et assurent solidairement et paritairement les droits, obligations, risques et périls découlant de ses missions.

L'article 10 consacre la prorogation de 15 ans des concessions qui prendront fin le 31 décembre 2050. L'article 13 prévoit que lorsque les deux concessions prendront fin, le tunnel, propriété des Etats français et italien, sera exploité en commun à égalité de droits et de charges. Les modalités de la gestion commune feront l'objet d'un accord préalable entre les deux gouvernements.

L'article 8 de la convention de 1953 prévoyait que le contrôle de l'exploitation de l'ouvrage, de son entretien et de sa conservation serait confié à une commission mixte franco-italienne. Par échange de lettres du 1^{er} mars 1966, une commission franco-italienne de contrôle du tunnel sous le Mont-Blanc était ainsi créée.

Le rapport d'expertise de 1999 considérait que cette commission de contrôle avait rencontré des obstacles dans sa mission, du fait d'un mandat trop large et trop ambitieux. Il relevait le formalisme et l'espacement de ses réunions, sa composition fluctuante et notamment l'absence de responsables locaux de la

protection civile et des pompiers, de même que la grande diversité des sujets évoqués en son sein, ce qui ne contribuait pas à favoriser un contrôle régulier et un suivi de la sécurité dans le tunnel. Il préconisait de revoir le fonctionnement de la commission mixte et de créer un comité technique de sécurité assurant le suivi permanent des questions de sécurité.

A la suite de ce rapport, la commission mixte a effectivement institué un comité de sécurité qui fonctionne depuis lors sans que son existence juridique soit consacrée dans les textes.

La convention du 24 novembre 2006 avalise l'existence d'un comité de sécurité, aux côtés de la commission intergouvernementale. Il précise les compétences respectives des deux organes.

Les missions de la **commission intergouvernementale franco-italienne** et ses conditions de fonctionnement sont définies par l'article 7. Elle suit, au nom des deux Etats, l'ensemble des questions liées à la sécurité, l'exploitation, l'entretien, le renouvellement et la modernisation de l'ouvrage. Elle fixe les règles techniques applicables au tunnel et approuve les documents fixant les règles d'exploitation et de sécurité. Elle approuve les propositions de péage présentées par les sociétés concessionnaires. Elle veille au respect des dispositions de la convention par l'exploitant et les sociétés concessionnaires.

Elle comprend au plus 16 membres, dont 2 membres issus du comité de sécurité. Chaque Etat désigne la moitié des membres.

Le **comité de sécurité**, aux termes de l'article 8, est chargé d'assister la commission intergouvernementale dans les décisions relatives à la sécurité publique dans le tunnel. Il est consulté sur les décisions techniques prises à cet effet et émet des avis sur toute question relative à la sécurité dans le tunnel. Il est composé au plus de 8 membres nommés pour moitié par chaque Etat.

L'article 9 de la convention définit les conditions dans lesquelles s'exerce la **police de la circulation dans la « zone de contrôle »**, c'est-à-dire dans *« l'ensemble formé par le tunnel proprement dit et les ouvrages, installations, équipements et biens divers situés à proximité immédiate et nécessaires à son exploitation, à son entretien et à la sécurité de la circulation à l'intérieur de celui-ci »*. Au-delà du génie civil du tunnel, cette zone de contrôle couvre toutes les installations et équipements nécessaires à son entretien et son exploitation, par exemple les bâtiments et installations situés sur les plates-formes, les usines de ventilation, la gestion technique centralisée, le poste central de commande, les aires de manoeuvre et de stockage des véhicules.

Le service de police de la circulation est aujourd'hui assuré par des **patrouilles mixtes franco-italiennes**, mais **la convention permet sous certaines conditions l'exercice de ce service par des patrouilles nationales composées d'agents d'un seul des deux Etats**, afin d'assurer le respect des règles de la circulation dans le tunnel. Ainsi, une patrouille italienne peut, si l'infraction a été

constatée côté italien, intercepter et verbaliser les contrevenants côté français, sur la plate-forme située à la sortie du tunnel.

Le Conseil d'Etat a été saisi d'une demande d'avis afin de vérifier la constitutionnalité des prérogatives accordées par la nouvelle convention aux patrouilles nationales.

Par un avis rendu en Assemblée générale le 28 septembre 2006, il a rappelé qu'en application de principes constitutionnels, un acte de police, qui implique l'usage de la contrainte et est susceptible de conduire à une privation de liberté, ressortit à l'exercice des conditions essentielles de la souveraineté nationale, lequel n'appartient qu'à l'Etat. Il ne peut donc, en principe, être exécuté que par une autorité publique française ou sous son contrôle.

Le Conseil d'Etat a alors distingué selon que le pouvoir d'interpeller et de verbaliser une personne accordé à un agent relevant d'une autorité étrangère fait suite à une infraction commise et constatée sur le territoire français ou sur un territoire étranger. Ainsi, le pouvoir d'interpeller et de verbaliser une personne à la suite d'une infraction commise et constatée sur le territoire français ne peut être accordé à un agent relevant d'une autorité étrangère, y compris dans le cas spécifique d'un tunnel transfrontalier.

En revanche, le Conseil d'Etat admet des aménagements à ce principe du fait des contraintes afférentes à la nature de l'ouvrage, s'agissant d'infractions aux règles de circulation commises et constatées dans la partie de l'ouvrage transfrontalier relevant de la souveraineté italienne. Le Conseil d'Etat assortit ce tempérament de plusieurs conditions, notamment celle tenant à ce que le lieu d'interception et de verbalisation par les autorités italiennes soit situé dans une zone délimitée à proximité immédiate de la sortie du tunnel.

Ainsi, le paragraphe 4 de l'article 9 de la convention prévoit que « *les patrouilles nationales peuvent, à la condition d'en avoir préalablement informé l'autre Etat, intercepter et verbaliser des contrevenants dans la partie de la zone de contrôle située dans l'autre Etat si l'infraction a été commise dans la partie de la zone de contrôle située sur leur territoire* ».

b. Dispositions du projet de loi

Le **I (alinéas 1 et 2)** prévoit qu'à compter de l'entrée en vigueur de la convention signée à Lucques le 24 novembre 2006 entre la République française et la République italienne, l'article L. 153-7 du code de la voirie routière prévoira que les conditions d'exploitation du tunnel routier sous le Mont-Blanc font l'objet de la convention précitée. L'approbation de cette convention a été approuvée par la loi n° 2008-575 du 19 juin 2008.

Cette convention rappelle que la France et l'Italie « *s'engagent à assurer en commun l'exploitation du tunnel du Mont-Blanc reliant la vallée de Chamonix*

et le Val d'Aoste ». Cette convention se substituerait ainsi aux conventions actuellement citées à l'article L. 153-7.

2. Prolongation de la concession autoroutière de la société ATMB jusqu'à fin 2050

Le **II (alinéa 3)** prolonge jusqu'à la fin de l'année 2050 la durée de la concession autoroutière de la société Autoroute et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB). Il s'agit d'un allongement de 15 ans pour le tunnel et de 35 ans pour l'autoroute.

L'objectif consiste à remédier au déséquilibre financier de la concession du tunnel du Mont-Blanc occasionné par les travaux de mise aux normes de ce tunnel décidés par les autorités françaises et italiennes, à la suite de la catastrophe du 24 mars 1999 (incendie d'un poids lourd). L'Etat pourra ainsi compenser ces travaux auprès des sociétés concessionnaires.

L'allongement de la concession est prévu par la convention de Lucques. Il a été autorisé par une décision de la Commission européenne du 22 février 2006. Celle-ci a décidé de « *ne pas soulever d'objections et de considérer l'aide comme compatible au sens de l'article 86, paragraphe 2 du Traité* », jugeant, ainsi que le rappelle le rapporteur au Sénat, que « *l'allongement de la durée des concessions autoroutières et le montant de la subvention publique étaient nécessaires et proportionnelles à l'accomplissement de sa mission, et que les échanges entre les Etats membres n'étaient pas affectés dans une mesure contraire à l'intérêt de la Communauté* ».

3. Continuité de l'exploitation du réseau entre l'A40 et le tunnel du Mont-Blanc

Le **III (alinéa 4)** a pour objet d'intégrer à la concession autoroutière de la société ATMB précitée la portion de route nationale comprise entre Le Fayet et la rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc. Cette disposition permettrait d'assurer la continuité de l'exploitation du réseau national entre l'autoroute A40 et le tunnel du Mont-Blanc, sans changer le statut de cette route express.

Ainsi que le rappelle, en effet, l'exposé des motifs du projet de loi, « *depuis la récente réorganisation des services routiers de l'Etat, la RN 205, qui se situe dans un site très contraint, ne peut plus être exploitée de façon optimale. Cette disposition vise à rationaliser la gestion de ce tronçon en la confiant à la société concessionnaire des ouvrages directement adjacents, dès la signature entre l'Etat et ATMB d'un avenant en précisant les modalités pratiques. La gratuité sera néanmoins assurée pour les usagers locaux* ».

4. Allongement jusqu'à fin 2068 de la durée de la convention du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines

Le **IV (alinéa 5)** allonge jusqu'au 31 décembre 2068 la durée de la convention du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines, afin de « compenser les importants travaux de sécurisation décidés par l'Etat à la suite de l'accident du tunnel du Mont-Blanc » précité. Cet allongement a également été approuvé par la Commission européenne.

POSITION DU SÉNAT ET POSITION DU RAPPORTEUR

Le Sénat n'a adopté qu'un amendement rédactionnel de son rapporteur, M. Francis Grignon.

Votre Rapporteur propose l'adoption de cet article sans modification de fond.

*
* *

*La Commission **adopte** l'amendement CE 99 du rapporteur, visant à supprimer une précision inutile, de même que l'amendement rédactionnel CE 100, du même auteur.*

Elle examine ensuite l'amendement CE 11 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. J'ai déposé plusieurs amendements relatifs au tunnel du mont Blanc. Après la catastrophe de 1999, on a effectué des réparations extrêmement coûteuses qui ont nécessité une fermeture pendant plusieurs années. Je rappelle que les usagers ont contribué à l'effort national moyennant, en 2002, une augmentation de plus de 15 % des péages de l'autoroute Blanche et du tunnel du mont Blanc. À cette époque, la Société du tunnel du mont Blanc était presque en cessation de paiement.

Après les lois de décentralisation, l'État a souhaité conserver la RN 205, qui sera peut-être intégrée à la concession dans le cadre de la prolongation de celle-ci. Son coût d'entretien annuel s'élevant à environ 2 millions d'euros (notamment pour le déneigement), l'État ne fera pas forcément une mauvaise affaire. De plus, cette montée comprend le grand viaduc du Fayet, dont la remise en état reviendra à environ 50 millions d'euros.

Par ailleurs, le Gouvernement a demandé au concessionnaire une étude paysagère ne portant que sur la route nationale 205. Enfin, le linéaire de cette autoroute comprend des tronçons à péages et des tronçons gratuits.

Il serait souhaitable que l'étude paysagère soit étendue à l'ensemble de l'autoroute. En outre, sa partie haute, qui comprend le tunnel du Mont-Blanc, doit assumer le coût d'entretien et d'investissements qui lui est imputable. L'avenant qui sera signé entre le concessionnaire et l'État ne doit donc pas avoir pour conséquence de faire porter sur les péages de la partie basse le coût de l'entretien de la RN 205. Enfin, il convient de ne pas figer jusqu'en 2050 la partie soumise à péage. En effet, la fin de la concession, prévue initialement en 2015, aurait dû être l'occasion de procéder à une nouvelle répartition entre parties payantes et gratuites.

L'État doit faire preuve de transparence au moment où il se débarrasse à la fois d'une charge de fonctionnement et d'une charge d'investissement.

M. le rapporteur. Bien que ce problème ne relève pas du domaine législatif, il est légitime de s'interroger sur l'avenir à long terme de ce tronçon de voies.

M. le secrétaire d'État. Nous sommes favorables à une discussion entre la société des Autoroutes et tunnels du Mont-Blanc et les collectivités sur la répartition des péages et leur équité. Je suggère donc que la Commission adopte l'amendement CE 4 et qu'une concertation ait lieu avant l'examen du texte en séance afin de régler les autres points soulevés.

M. le rapporteur. Je suis favorable à l'adoption de l'amendement CE 4 sous réserve d'en modifier ainsi la rédaction : « Cet avenant comporte une étude paysagère sur l'ensemble du réseau de l'A 40 conduite par le concessionnaire. »

M. Martial Saddier. Je suis d'accord pour le rectifier dans ce sens. Par ailleurs, compte tenu des engagements du secrétaire d'État, je retire mes autres amendements : CE 11, CE 5, CE 12 et CE 13.

*La Commission **adopte** l'amendement CE 4 **rectifié**.*

*Puis, elle **rejette** les amendements identiques CE 49 de M. Daniel Paul et CE 80 de M. Maxime Bono, tendant à supprimer l'alinéa 4.*

*Elle **adopte** ensuite l'amendement de précision CE 101 présenté par le rapporteur.*

*Elle **adopte** enfin l'article 23 ainsi modifié.*

TITRE IV BIS

DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Article 23 bis (nouveau)

Encadrement de l'activité de cabotage routier

Issu d'un amendement du Gouvernement ayant recueilli l'avis favorable de la Commission des affaires économiques du Sénat, le présent article a pour objet de mieux encadrer les possibilités de cabotage routier sur le territoire français. Il transpose pour ce faire des dispositions de l'accord politique du Conseil européen du 13 juin 2008 (« paquet routier ») qui fixe les possibilités de cabotage dans l'Union européenne.

LE DROIT EN VIGUEUR

La notion de cabotage se définit comme une activité de transport intérieur à la suite d'un transport international.

• **Le cabotage routier de marchandises est autorisé** entre la France et 24 Etats membres de l'Union européenne : Allemagne, Autriche, Belgique, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République Slovaque, République Tchèque, Royaume Uni, Slovaquie et Suède.

Cette autorisation s'étend aux pays suivants aux termes de l'accord sur l'Espace Economique Européen : Islande, Liechtenstein et Norvège.

• **Le cabotage routier de marchandises n'est pas autorisé** entre la France et 2 Etats membres de l'Union européenne pendant une période transitoire maximale de cinq ans :

Etat membre de l'Union européenne	Date d'adhésion à l'Union européenne	Date d'expiration de la période d'interdiction en cours	Possibilité de renouvellement
Bulgarie	1er janvier 2007	31 décembre 2009	Renouvelable 2 ans
Roumanie	1er janvier 2007	31 décembre 2009	Renouvelable 2 ans

• **Le cabotage routier de marchandises est interdit** aux transporteurs ressortissant de pays extérieurs à l'Espace Economique Européen.

LE TEXTE ADOPTÉ PAR LE SÉNAT

1. Le paquet routier de juin 2008

Dans un contexte de crise du transport routier, l'Union européenne a adopté en juin 2008 un « paquet routier », déjà transposé en droit national par l'Allemagne et l'Italie. Le paquet routier consiste, à travers trois propositions de règlement, à simplifier et à moderniser la législation sur l'accès à la profession de transporteur par route, au marché du transport de marchandises et au marché du transport de voyageurs.

2. Modifications apportées à la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI)

Le **I**, le **I bis** et le **I ter** de l'article 23 *bis* (**alinéas 1 à 9**) modifient la LOTI du 30 décembre 1982.

Le **I** concerne le cabotage de marchandises, le **I bis**, le cabotage de personnes, et le **I ter**, le chronotachygraphe.

Conditions pour exercer une activité de cabotage de marchandises

L'**alinéa 3 du I** subordonne l'activité de cabotage routier de marchandises à la réalisation préalable d'un transport routier international. Dès lors, elle pourrait être pratiquée à titre temporaire par tout transporteur routier pour compte d'autrui établi dans un Etat partie à l'Espace Economique Européen (EEE) et titulaire d'une licence communautaire, aux fins de rationalisation du transport international aux plans économique, énergétique et environnemental, sous réserve des dispositions transitoires prévues par les traités d'adhésion en matière de cabotage routier de marchandises.

Cabotage de marchandises à destination du territoire français

L'**alinéa 4** encadre le cabotage à destination du territoire français. Dès lors celui-ci est autorisé, après déchargement des marchandises :

- dans la limite de trois opérations sur le territoire français ;
- achevées dans un délai de sept jours à compter du déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international.

Le cabotage doit être effectué avec le même véhicule que celui qui a servi au transport international ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules, avec le même véhicule moteur.

Cabotage de marchandises n'ayant pas pour destination le territoire français

L'**alinéa 5** encadre le cabotage, lorsqu'il n'a pas pour destination le territoire français. Dès lors celui-ci est autorisé, après déchargement des marchandises :

- dans la limite d'une seule opération sur le territoire français,
- dans un délai maximum de trois jours suivant l'entrée à vide du véhicule sur le territoire national.

Cette opération doit être achevée dans le délai de sept jours à compter du déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international.

Documents de contrôle

L'**alinéa 6** précise que tout véhicule effectuant en France une opération de cabotage routier de marchandises doit être accompagné des documents permettant de justifier du respect de ces dispositions.

Ces documents attestent le transport international préalable auquel cette activité est subordonnée ainsi que chaque opération de cabotage réalisée.

Ces documents sont la « lettre de voiture » qui comprend le nom de l'expéditeur, du destinataire, la nature de la marchandise et son poids.

Cabotage de personnes

Le **I bis (alinéas 7 et 8)** encadre le cabotage de personnes. Il prévoit que dans le cas de services occasionnels un véhicule utilisé par une entreprise de transport de personnes non résidente pour effectuer sur le territoire français des opérations de cabotage ne peut rester sur ce territoire plus de trente jours consécutifs, ni plus de quarante-cinq jours sur une période de douze mois.

La notion de services occasionnels est définie par le règlement (CE) n° 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997 fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre. Le règlement dispose en effet que les « services occasionnels » sont les services qui ne répondent pas à la définition des services réguliers, y compris les services spécialisés, et qui sont notamment caractérisés par le fait qu'ils transportent des groupes constitués à l'initiative d'un donneur d'ordre ou du transporteur lui-même. Ces services ne perdent pas le caractère de services occasionnels par le fait qu'ils sont effectués avec une certaine fréquence.

Les services réguliers se définissent comme les services qui assurent le transport de voyageurs selon une fréquence et sur un trajet déterminés, les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés. Les services réguliers sont accessibles à tout le monde, nonobstant, le cas échéant, l'obligation de réserver.

L'article 1^{er} du règlement précité prévoit en effet que tout transporteur de voyageurs par route pour compte d'autrui, titulaire de la licence communautaire prévue à l'article 3 bis du règlement (CEE) n° 684/92 du Conseil, du 16 mars 1992, établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus, est admis, selon les conditions fixées par le présent règlement et sans discrimination en raison de sa nationalité ou de son lieu d'établissement, à effectuer, à titre temporaire, des transports nationaux de voyageurs par route pour compte d'autrui dans un autre État membre, ci-après dénommé «État membre d'accueil», sans y disposer d'un siège ou d'un autre établissement.

L'article 5 de ce règlement prévoit que la licence communautaire ou une copie certifiée conforme doit se trouver à bord du véhicule et être présentée à la demande des agents chargés du contrôle.

L'article 6 de ce même règlement dispose que les transports de cabotage sous forme de services occasionnels sont exécutés sous le couvert d'un document de contrôle, feuille de route, qui doit se trouver à bord du véhicule et être présenté à la demande des agents chargés du contrôle.

La feuille de route doit comporter les éléments d'information suivants:

- a) les points de départ et de destination du service;
- b) les dates de départ et de fin de service.

Mesure de l'activité de cabotage à l'aide d'un chronotachygraphe

Le **I ter (alinéa 9)** prévoit, pour contrôler l'activité de cabotage routier de marchandises et de personnes, le recours au chronotachygraphe, appareil de contrôle permettant d'enregistrer les données d'activité. Cet appareil de contrôle est prévu par le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985.

3. Relèvement des sanctions en cas de cabotage illégal

Le **II (alinéas 10 à 13)** de l'article 23 *bis* modifie l'article 25 de la loi n° 52-401 du 14 avril 1952 de finances pour l'exercice 1952, afin :

1° (**alinéas 11 et 12**) de prévoir que les contrôleurs des transports terrestres peuvent se faire présenter tous documents relatifs aux transports effectués, notamment pour le contrôle du cabotage ;

2° (**alinéa 13**) de doubler la pénalité en cas de cabotage illégal : celle-ci passerait de 7500 euros à 15 000 euros.

<p>Dans le droit en vigueur, l'article 25 de la loi de 1952, tel que modifié par l'article 92 de la loi n° 2005-882 du 2 août 2005, prévoit que les infractions aux dispositions législatives et réglementaires en matière de coordination et d'harmonisation des transports ferroviaires et routiers sont constatées :</p>

a) par les agents ayant qualité pour constater les infractions en matière de police de la circulation et du roulage, notamment par la gendarmerie ;

b) par des fonctionnaires assermentés désignés par le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme ;

c) par des agents assermentés dits "contrôleurs des transports terrestres" dont les conditions de désignation et les attributions sont fixées par décret ;

d) par les fonctionnaires et agents assermentés du service des enquêtes économiques, par les agents de la police économique et par les agents des régies financières ayant qualité pour verbaliser.

Ces fonctionnaires et agents ont droit de visiter la cargaison et ont accès aux lieux de chargement et de déchargement des véhicules tant ferroviaires que routiers.

Les contrôleurs des transports terrestres peuvent également constater les infractions de faux et d'usage de faux prévues par le code pénal portant sur des titres administratifs de transport.

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende :

a) Le fait d'exercer une activité de transporteur public de voyageurs, de transporteur public routier de marchandises, de déménageur, de loueur de véhicules industriels avec conducteur ou de commissionnaire de transport, alors que l'entreprise n'y a pas été autorisée en application, selon le cas, du I de l'article 7 ou du I de l'article 8 et du premier alinéa de l'article 36 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992, d'un accord bilatéral conclu avec un Etat tiers ou, à défaut d'un tel accord, d'une décision expresse de l'autorité administrative. Le tribunal peut, en outre, prononcer la peine complémentaire d'interdiction d'effectuer des opérations de transport sur le territoire national pendant une durée d'un an au plus ;

b) Le fait d'utiliser une autorisation, une licence ou un duplicata de ce titre délivré pour l'exercice d'une activité réglementée de transport, de location de véhicules industriels ou de commissionnaire de transport, alors que ce titre est périmé, a été suspendu ou est utilisé bien qu'il ait fait l'objet d'une déclaration de perte et ait été remplacé par un titre de même nature ;

c) Le fait de méconnaître les dispositions relatives à l'assurance des voyageurs transportés ;

d) Le fait de refuser d'exécuter une sanction administrative prononcée en application de l'article 37 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, au titre de l'activité de transporteur, de déménageur, de loueur de véhicules industriels ou de commissionnaire de transport.

e) Le fait de mettre en circulation un véhicule pendant la période d'immobilisation administrative en méconnaissance des dispositions du II de l'article 37 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée. Le tribunal peut, en outre, prononcer les peines complémentaires suivantes :

1° L'immobilisation pendant une durée d'un an au plus du véhicule objet de l'infraction ou d'un véhicule d'un poids maximum autorisé équivalent ;

2° L'affichage ou la diffusion de la décision dans les conditions prévues par l'article 131-35 du code pénal ;

f) Le fait, pour une entreprise de transport routier de marchandises non résidente ou, dans le cas de services occasionnels, pour une entreprise de transport de personnes non résidente, d'effectuer, sans y être admise, un transport intérieur dit de cabotage au sens des règlements (CEE) n° 3118/93 du Conseil, du 25 octobre 1993, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux

transports nationaux de marchandises par route dans un Etat membre et (CE) n° 12/98 du Conseil, du 11 décembre 1997, fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre ; le tribunal peut, en outre, prononcer la peine complémentaire d'interdiction d'effectuer des opérations de transport sur le territoire national pendant une durée d'un an au plus.

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 euros d'amende le fait de refuser de présenter aux agents et fonctionnaires mentionnés au I du présent article les documents ou de communiquer les renseignements ou de laisser effectuer les contrôles ou investigations prévus par les règlements.

Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende le fait de présenter sciemment de faux renseignements à l'occasion d'enquêtes relatives aux conditions d'inscription aux registres ou à la délivrance des titres administratifs d'exploitation des véhicules.

Est puni de 7 500 euros d'amende le fait, pour une entreprise de transport routier de marchandises non résidente ou, dans le cas de services occasionnels, pour une entreprise de transport de personnes non résidente, admise à effectuer des transports intérieurs dits de cabotage, de réaliser ces transports avec un véhicule demeurant sur le territoire national plus de trente jours consécutifs ou plus de quarante-cinq jours sur une période de douze mois.

III. - Les véhicules en infraction aux dispositions prévues au a, au f ou au dernier alinéa du II sont immobilisés, par les agents mentionnés au I, jusqu'à ce que cesse l'infraction.

4. Conditions de détachement des salariés d'une entreprise non résidente

Les **III (alinéa 14)** et **IV (alinéa 15)** de cet article prévoient de renvoyer à un décret en Conseil d'Etat la détermination des conditions de détachement des salariés d'entreprises de transport routier ou fluvial établies hors de France qui, à la demande de leur employeur, exécutent des opérations de cabotage sur le sol français pendant une durée limitée.

Selon les informations fournies au rapporteur, les dispositions prévues par le décret consisteront à actualiser et à améliorer les conditions d'application du régime social du détachement aux salariés des entreprises qui réalisent des opérations de cabotage dans les transports routiers et fluviaux.

Le texte prévoira en particulier :

1 – que l'obligation de déclaration prévue aux articles R. 1263-3 à R. 1263-5 du code du travail ne s'applique pas aux employeurs des entreprises de transport routier ou fluvial établies hors de France qui exécutent sur le sol français des opérations de cabotage d'une durée inférieure à huit jours consécutifs. Le seuil de huit jours exonèrera ainsi les opérations de cabotage routier de marchandises qui doivent s'effectuer, aux termes de l'article 23 bis (nouveau), dans un délai maximum de sept jours après un transport international. En revanche, le dispositif s'appliquera, à partir d'une durée de huit jours, au transport routier de voyageurs et au transport fluvial.

2 – une adaptation de la déclaration de détachement « de droit commun » aux spécificités du transport de cabotage. Elle précisera par exemple les lieux de chargement et de déchargement des marchandises ou les points de départ ou de destination des services de transport de voyageurs. Des travaux sont actuellement en cours pour permettre d'effectuer la déclaration de détachement par voie électronique à une adresse unique, à charge pour le logiciel mis en place par le ministère chargé du Travail d'orienter la déclaration vers le service de l'inspection du travail territorialement compétent.

LA POSITION DU RAPPORTEUR

Le rapporteur propose l'adoption d'amendements rédactionnels, sans modification de fond.

*

* *

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission **rejette** l'amendement CE 50 de M. Daniel Paul tendant à supprimer l'article.*

*Puis, elle **adopte** l'amendement rédactionnel CE 102 du rapporteur.*

Elle examine ensuite l'amendement CE 51 de M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. L'autorisation du cabotage ne doit pas remettre en cause le respect de la législation adoptée en ce domaine par notre pays.

M. le rapporteur. Avis défavorable.

La Commission rejette l'amendement.

*Elle **adopte** ensuite l'amendement de coordination CE 104 du rapporteur.*

Puis elle examine l'amendement CE 52 de M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. La mise en place de la nouvelle législation relative au cabotage routier de marchandises exige une application immédiate de la taxe sur les poids lourds. Dans le cas contraire, le pavillon routier français, qui réalise 90 % de ses flux en trafic interne, risque de connaître des moments difficiles.

M. le rapporteur. Vous vous méprenez sur le sens de l'article 23 *bis*, qui réglemente beaucoup plus sévèrement le cabotage que ne le faisait le droit français antérieur. Avis défavorable, donc.

M. le secrétaire d'État. L'article durcit en effet le droit applicable au cabotage, désormais autorisé par une directive européenne. Or l'adoption de votre amendement conduirait à différer de quatre ans l'effet de ce durcissement, jusqu'à la date d'application de l'écotaxe, en 2011.

M. Daniel Paul. C'est pourquoi nous proposons de l'appliquer tout de suite !

La Commission rejette l'amendement.

Elle adopte ensuite l'article 23 bis modifié.

Article 23 ter (nouveau)

Transposition du règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route

Issu d'un amendement du Gouvernement ayant recueilli l'avis favorable de la Commission des affaires économiques du Sénat, le présent article transpose en droit pénal français le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, entré en vigueur le 11 avril 2007.

LE RÈGLEMENT COMMUNAUTAIRE N° 561/2006

Le règlement CE n° 561/2006 prévoit que tout Etat membre de l'Union européenne doit être en mesure, à compter du 1^{er} janvier 2009, d'infliger une sanction à une entreprise et/ou à un conducteur pour toute infraction à la législation sociale des transports par route constatée sur son territoire, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'un autre Etat membre, que l'auteur soit de nationalité française ou ressortissant d'un Etat membre de l'Union européenne. Le rapporteur en rappellera ici les principaux éléments.

Objet

L'article 1^{er} du règlement précise son objet : fixer les règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos qui doivent être observés par les conducteurs assurant le transport de marchandises et de voyageurs par route afin d'harmoniser les conditions de concurrence entre les modes de transport terrestre, en particulier en ce qui concerne le secteur routier, et d'améliorer des conditions de travail et la sécurité routière. Le règlement vise également à

promouvoir de meilleures pratiques de contrôle et d'application des règles par les États membres et de meilleures méthodes de travail dans le secteur du transport routier.

Applicabilité

L'article 2 du règlement précise à quels véhicules de transport routier il s'applique, et l'article 3, à quels véhicules de transport routier il ne s'applique pas.

Équipages, durées de conduite, pauses et temps de repos

Les articles 5 à 8 du règlement prévoient un certain nombre de règles.

S'agissant de l'équipage :

1. L'âge minimal des receveurs est fixé à dix-huit ans.
2. L'âge minimal des convoyeurs est fixé à dix-huit ans. Les États membres peuvent, toutefois, ramener à seize ans l'âge minimal des convoyeurs pour autant que les conditions suivantes soient remplies:
 - a) le transport par route est effectué à l'intérieur d'un État membre dans un rayon de cinquante kilomètres autour du point d'attache du véhicule, et sur le territoire des communes dont le centre est situé dans ce rayon;
 - b) la limite d'âge est abaissée à des fins de formation professionnelle; et
 - c) la mesure est conforme aux limites imposées par les lois nationales de l'État membre en matière d'emploi.

S'agissant des durées de conduite :

1. La durée de conduite journalière ne dépasse pas neuf heures.

La durée de conduite journalière peut, toutefois, être prolongée jusqu'à dix heures maximum, mais pas plus de deux fois au cours de la semaine.
2. La durée de conduite hebdomadaire ne dépasse pas cinquante-six heures ni n'entraîne un dépassement de la durée maximale de travail hebdomadaire définie dans la directive 2002/15/CE.
3. La durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives ne doit pas dépasser quatre-vingt-dix heures.
4. Les durées de conduite journalières et hebdomadaires comprennent toutes les durées de conduite accomplies sur le territoire de la Communauté ou d'un pays tiers.

5. Un conducteur enregistre comme autre tâche, tout temps tel que défini à l'article 4, point e), ainsi que tout temps passé à conduire un véhicule utilisé pour des opérations commerciales n'entrant pas dans le champ d'application du présent règlement, et enregistre toute période de disponibilité, telle que définie à l'article 15, paragraphe 3, point c), du règlement (CEE) no 3821/85, depuis son dernier temps de repos journalier ou hebdomadaire. Cet enregistrement est inscrit manuellement sur une feuille d'enregistrement, sur une sortie imprimée ou à l'aide de la fonction de saisie manuelle offerte par l'appareil de contrôle.

S'agissant du temps de pause :

Après un temps de conduite de quatre heures et demie, un conducteur observe une pause ininterrompue d'au moins quarante-cinq minutes, à moins qu'il ne prenne un temps de repos.

Cette pause peut être remplacée par une pause d'au moins quinze minutes suivie d'une pause d'au moins trente minutes réparties au cours de la période de manière à se conformer aux dispositions du premier alinéa.

S'agissant du temps de repos :

1. Le conducteur prend des temps de repos journaliers et hebdomadaires.

2. Dans chaque période de vingt-quatre heures écoulées après la fin de son temps de repos journalier ou hebdomadaire antérieur, le conducteur doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier.

Si la partie du temps de repos journalier qui tombe dans cette période de vingt-quatre heures est de neuf heures au moins, mais de moins de onze heures, le temps de repos journalier en question est considéré comme un temps de repos journalier réduit.

3. Un temps de repos journalier peut être prolongé pour devenir un temps de repos hebdomadaire normal ou un temps de repos hebdomadaire réduit.

4. Un conducteur ne peut pas prendre plus de trois temps de repos journaliers réduits entre deux temps de repos hebdomadaires.

5. Par dérogation au paragraphe 2, un conducteur qui participe à la conduite en équipage d'un véhicule doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier d'au moins neuf heures dans les trente heures qui suivent la fin d'un temps de repos journalier ou hebdomadaire.

6. Au cours de deux semaines consécutives, un conducteur prend au moins:

- deux temps de repos hebdomadaires normaux, ou

- un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins vingt-quatre heures. Toutefois, la réduction est compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.

Un temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de six périodes de vingt-quatre heures à compter du temps de repos hebdomadaire précédent.

7. Tout repos pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire est rattaché à un autre temps de repos d'au moins neuf heures.

8. Si un conducteur en fait le choix, les temps de repos journaliers et temps de repos hebdomadaires réduits loin du point d'attache peuvent être pris à bord du véhicule, à condition que celui-ci soit équipé d'un matériel de couchage convenable pour chaque conducteur et qu'il soit à l'arrêt.

9. Un temps de repos hebdomadaire à cheval sur deux semaines peut être comptabilisé dans l'une ou l'autre semaine, mais pas dans les deux.

Procédures de contrôle et sanctions

Les articles 16 à 25 du règlement concernent les procédures de contrôle et de sanction.

Ils prévoient notamment :

- que les États membres adoptent les mesures nécessaires à l'application du règlement (article 18) ;

- que les États membres établissent des règles concernant les sanctions pour infraction au règlement. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires (article 19) ;

- que les États membres s'accordent mutuellement assistance pour l'application du règlement et le contrôle du respect de celui-ci (article 22).

Autres dispositions

Les chapitres suivants du règlement concernent : la responsabilité de l'entreprise de transport, les dérogations et des dispositions finales.

LE DISPOSITIF ADOPTÉ PAR LE SÉNAT

Le **I (alinéas 1 et 2)** de l'article 23 *ter* s'insère après le deuxième alinéa de l'article 113-6 du code pénal.

L'article 113-6 du code pénal dans le droit en vigueur

Il dispose que la loi pénale française est applicable à tout crime commis par un Français hors du territoire de la République.

Elle est applicable aux délits commis par des Français hors du territoire de la République si les faits sont punis par la législation du pays où ils ont été commis.

Il est fait application du présent article lors même que le prévenu aurait acquis la nationalité française postérieurement au fait qui lui est imputé.

L'article 23 *ter* complète le droit actuel et dispose que la loi pénale est applicable aux dispositions du règlement CE n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route commises dans un autre Etat membre de l'Union européenne et constatées en France, sous réserve des dispositions de l'article 692 du code de procédure pénale ou de la justification d'une sanction administrative qui a été exécutée ou ne peut plus être mise à exécution.

L'article 692 du code de procédure pénale

Il apporte une réserve aux facultés de poursuite par les autorités françaises, en prévoyant qu'aucune poursuite ne peut être exercée contre une personne justifiant qu'elle a été jugée définitivement à l'étranger pour les mêmes faits et, en cas de condamnation, que la peine a été subie ou prescrite.

Le **II (alinéa 3)** est une disposition de coordination à l'article 689 du code de procédure pénale.

L'article 689 du code de procédure pénale dans le droit en vigueur

Il dispose que les auteurs ou complices d'infractions commises hors du territoire de la République peuvent être poursuivis et jugés par les juridictions françaises soit lorsque, conformément aux dispositions du livre Ier du code pénal ou d'un autre texte législatif, la loi française est applicable, soit lorsqu'une convention internationale donne compétence aux juridictions françaises pour connaître de l'infraction.

Le **III (alinéa 4)** insère un article 689-11 dans le code de procédure pénale.

Article 689-11 du code de procédure pénale

Poursuites et jugement des auteurs d'infractions au règlement CE n° 561/2006

Ce nouvel article du code de procédure pénale complète la liste des conventions internationales en application desquelles des personnes en situation d'infraction peuvent être poursuivies et jugées par les autorités françaises.

L'article 689-1 du code de procédure pénale

Il dispose qu'en application des conventions internationales visées aux articles suivants [du code de procédure pénale], peut être poursuivie et jugée par les juridictions françaises, si elle se trouve en France, toute personne qui s'est rendue coupable hors du territoire de la République de l'une des infractions énumérées par ces articles. Les dispositions du présent article sont applicables à la tentative de ces infractions, chaque fois que celle-ci est punissable.

Le III de l'article 23 *ter* du projet de loi prévoit que pour l'application du règlement communautaire précité, peut être poursuivie et jugée dans les conditions prévues à l'article 689-1 de ce code toute personne coupable d'infractions au temps de conduite et de repos au sens du règlement précité, commises dans un Etat membre de l'Union européenne.

LA POSITION DU RAPPORTEUR

Le rapporteur propose l'adoption d'amendements rédactionnels, sans modification de fond.

*
* *

*La Commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CE 106 et CE 105 du rapporteur, puis elle **adopte** ensuite l'article 23 *ter* ainsi modifié.*

Article 23 quater (nouveau)

Droit de passage sur les ouvrages d'art reliant les îles au continent

La Commission examine l'amendement CE 2 de M. Jean-Louis Léonard.

M. Jean-Louis Léonard. Cet amendement vise à protéger de la congestion automobile les îles reliées au continent par un ouvrage d'art, en incitant les visiteurs à utiliser les transports en commun, routiers ou ferroviaires. En effet, lorsque la redevance liée à l'ouvrage d'art est supprimée, les usagers ne paient que le montant de l'écotaxe, plafonnée à 3,05 euros par véhicule, qui n'est donc pas dissuasive. Nous proposons de modifier le dispositif de façon à ce que le montant cumulé de la taxe et de la redevance soit de l'ordre de 17 euros.

M. le rapporteur. Il s'agit d'un excellent amendement.

M. Maxime Bono. Il est vrai que des mesures doivent être prises pour tenir compte de la fin de la redevance exigée pour le franchissement de certains ouvrages. Certains parlent de sélection par l'argent, mais il n'existe que trois

moyens pour préserver un espace : la file d'attente, le tirage au sort et le péage. Or ce dernier est souvent la meilleure des solutions. Mon opposition à cet amendement n'a donc rien d'idéologique.

Concernant surtout l'île de Ré, il prévoit de porter le montant de l'écotaxe à 20 euros multipliés par un coefficient compris entre 0,2 et 3, soit entre 4 et 60 euros ! Comment nos concitoyens accepteraient-ils de payer une telle somme pour accéder à un territoire, aussi extraordinaire soit-il ?

Par ailleurs, il serait de bonne pratique que le produit d'une augmentation de l'écotaxe soit affecté au transport public. Or l'amendement prévoit d'affecter cette somme au développement de transports en commun fonctionnant avec des énergies propres, ce qui exclut les bus roulant au diesel. Cet amendement n'est donc pas une bonne façon de répondre au vrai problème de la préservation des espaces insulaires. Si vous êtes attentif aux territoires, à la paix sociale, à la pédagogie et aux transports publics, monsieur le secrétaire d'État, vous devez vous y opposer.

M. Jean-Louis Léonard. Il n'aurait pas de sens d'assujettir le chauffeur d'un véhicule particulier au paiement d'une taxe de soixante euros ; simplement, le montant est modulé selon la classe du véhicule.

Cette taxe aurait un effet régulateur et son produit permettrait aux communes concernées de protéger leur territoire.

L'amendement ne concernerait d'ailleurs pas que l'île de Ré, mais tous les espaces insulaires reliés au continent. Aujourd'hui, nous en connaissons deux, situés en Charente-Maritime, mais il y en aura peut-être d'autres.

M. le secrétaire d'État. En l'absence de péage, il est important de pouvoir protéger les espaces. Je comprends par ailleurs que M. Léonard ait prévu une modulation de la taxe, afin d'envisager avec souplesse toutes les situations, y compris futures. Enfin, cet amendement a pour avantage de prévoir que le produit de cette taxe bénéficierait à deux politiques : la protection de l'environnement et le transport public. Or nous savons qu'à partir de 2012, le transport public terrestre de voyageurs emploiera de plus en plus des véhicules à énergie propre.

M. Maxime Bono. Je comprends la nécessité de moduler la taxe, mais la fourchette proposée me semble excessive.

Je ne mets pas en cause la démarche : c'est une bonne chose que l'écotaxe soit déplafonnée et que les communes puissent en bénéficier. En revanche, je trouve regrettable de limiter la disposition aux transports publics à énergie propre, ce qui exclut les bus traditionnels.

M. le secrétaire d'État. C'est incitatif.

M. Maxime Bono. Les usagers auront le sentiment que la politique qu'ils financent est détournée de sa finalité. À mes yeux, cette limitation disqualifie l'amendement.

La Commission adopte l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CE 107 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement reprend pour le transport routier de personnes les dispositions sur le cabotage à l'occasion d'un service de transport ferroviaire international. Il permettra notamment à Eurolines de prévoir des arrêts sur le territoire national entre le point d'origine et la destination.

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CE 108 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement durcit les règles du cabotage et tend à responsabiliser les donneurs d'ordre en prévoyant une forte amende pour ceux qui ne respecteraient pas la réglementation.

La Commission adopte l'amendement.

Article 23 quinquies (article additionnel)

Régime d'autorisation de services réguliers routiers d'intérêt national

La Commission adopte l'amendement CE 107 du rapporteur, portant article additionnel, définissant le régime d'autorisation de services réguliers routiers d'intérêt national exploités à l'occasion de services réguliers routiers de transport international de voyageurs. Le dispositif reprend, pour le transport routier de personnes, les dispositions, introduites à l'article 1er du projet de loi, sur le cabotage à l'occasion d'un service de transport ferroviaire international.

L'autorisation de prendre et de déposer des voyageurs à des arrêts situés en France sur le trajet d'un service international pourra être délivrée à condition que ces dessertes intérieures « de cabotage » présentent un caractère « accessoire » au regard de l'ensemble du trajet et qu'elles ne portent pas atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public de transport de personnes. L'Etat, le cas échéant sur saisine d'une collectivité intéressée, pourra limiter, voire interdire des services de cabotage s'ils compromettent l'équilibre économique d'un contrat de service public de transport de personnes.

Un décret définira la procédure d'autorisation et notamment les modalités de consultation des autorités organisatrices de transport pouvant être concernées (régions, départements, Syndicat des transports d'Ile de France et, le cas échéant, leurs délégataires de compétence).

Article 23 sexies (article additionnel)

Règles applicables aux donneurs d'ordres

La Commission adopte l'*amendement CE 108* du rapporteur, portant article additionnel, ayant pour objet de fixer les règles applicables aux donneurs d'ordres lorsqu'ils commandent des transports de cabotage et d'introduire des mesures pénales lorsqu'ils ne respectent pas la réglementation. Il permet également aux agents de contrôle de disposer des moyens de vérifier chez les chargeurs le respect de ces modalités.

TITRE V

DISPOSITIONS RELATIVES À L'AVIATION CIVILE

Le titre V est issu du projet de loi initial et regroupe l'ensemble des dispositions du projet de loi relatives à l'aviation civile. Il comportait deux articles dans sa version initiale :

- l'article 24, relatif à la durée du travail et au régime de travail du personnel navigant de l'aéronautique civile. Cet article a été enrichi au Sénat d'une définition de la notion de « mission » pour un équipage ;

- et l'article 25 qui, par coordination avec l'article 24, supprime des dispositions du droit en vigueur rendues redondantes par cet article.

En outre, le Sénat a adopté trois amendements du Gouvernement portant articles additionnels :

- l'article 26, qui a pour objet de réformer le dispositif de sanctions aux infractions environnementales prononcées par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires ;

- l'article 27, dont l'objet est d'adapter les dispositions du code de l'aviation civile aux exigences du règlement (CE) n° 2006/2004 du 27 octobre 2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs ;

- et l'article 28, visant à permettre la saisie conservatoire des aéronefs en cas d'aides d'Etat indûment perçues par des transporteurs aériens.

Article 24

Définition de la mission d'un équipage, durée du travail et régime de travail du personnel navigant de l'aéronautique civile

Issu du projet de loi initial, le présent article a pour objet :

- de définir la notion de « mission » regroupant un ensemble d'opérations aériennes réalisées par un même équipage ;

- la durée du travail du personnel navigant dans l'aviation civile ;

- et le régime de travail de ce personnel.

Ainsi que le rappelle l'exposé des motifs du projet de loi, « *deux éléments fondamentaux caractérisent [le décompte de la durée du travail du personnel navigant de l'aéronautique civile] :*

- l'absence d'un horaire collectif de travail ;
- et une limitation de fait de l'activité de ce personnel par les heures de vol, pour des raisons relevant, d'une part, de la sécurité, et, d'autre part, d'une activité aérienne variable des entreprises selon les modes d'exploitation.

Le pouvoir réglementaire national a par conséquent tenté de concilier les exigences du droit commun telles que définies dans le code du travail avec ces spécificités mais aussi avec le mode particulier d'exploitation des entreprises concernées, touchant à la singularité de l'organisation du transport aérien et à la sécurité.

LE DROIT EN VIGUEUR

1. L'absence de définition de la notion de « mission »

S'agissant tout d'abord de la notion de mission, définie au paragraphe I de l'article 24, il n'en existe actuellement aucune définition légale, alors même que le code de l'aviation civile le mentionne à plusieurs reprises. Ainsi, dans la partie législative du code :

- l'article L. 422-2 prévoit que le commandant de bord est responsable de l'exécution de la *mission* ;
- l'article L. 422-3 dispose que le commandant de bord (...) assure le commandement de l'aéronef pendant toute la durée de la *mission* ;
- l'article L. 422-4 cite également le terme ;
- l'article L. 423-1 précise que le contrat de travail d'un membre du personnel navigant précise notamment le lieu de destination final et le moment à partir duquel la *mission* est réputée accomplie si le contrat est conclu pour une *mission* déterminée ;
- l'article L. 423-2 précise que le contrat de travail à durée déterminée et dont le terme survient au cours d'une *mission* est prorogé jusqu'à l'achèvement de la *mission*. Le contrat de travail à durée indéterminée résilié au cours d'une *mission* prend fin à l'expiration du délai de préavis, qui commence à courir du jour de l'achèvement de la *mission*. Tout membre du personnel navigant débarqué pour quelque cause que ce soit en cours de *mission* est rapatrié aux frais de l'exploitant jusqu'au lieu d'engagement ;
- l'article L. 423-3 prévoit que l'interruption de la *mission* décidée par le commandant de bord pour un motif de sécurité ne constitue pas un cas de rupture de contrat de travail.

Le terme est également cité dans la partie réglementaire du code (articles R. 423-2, R. 211-10 et R. 330-21) ainsi que dans ses annexes (règles de l'air,

services de circulation aérienne militaire, ...) ainsi que dans l'instruction du 29 octobre 1984 relative aux conditions de participation des moyens aériens privés aux opérations de recherches et de sauvetage.

2. La définition de la durée annuelle du temps de service

Le droit commun

Dans le droit commun régi par le code du travail, la durée légale du travail effectif des salariés est fixée à trente-cinq heures par semaine. Le législateur distingue en outre entre temps de travail effectif (pour lequel la loi fixe une durée légale) et temps de loisir (pendant lequel la personne est libre de ses activités et de ses mouvements).

Or, les conditions de travail tout à fait particulières qui sont celles des personnels navigants de l'aéronautique fait que cette distinction n'est pas pertinente, dans la mesure où cette activité alterne périodes de temps de vol et périodes de réserve. Pendant les périodes de réserve, en effet, le personnel ne travaille pas de manière effective mais n'est pas non plus libre de ses activités et de ses mouvements.

Son adaptation au secteur aérien

La directive 2000/79/CE du Conseil du 27 novembre 2000 concernant la mise en œuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile, prévoit que le temps de travail annuel maximal comprenant certaines périodes de réserve pour prise de service, définies par la législation en vigueur, sera de 2000 heures dans lesquelles le temps de vol total sera limité à 900 heures. La directive définit en outre le temps de travail comme toute période durant laquelle le travailleur est au travail, à la disposition de l'employeur et dans l'exercice de son activité ou de ses fonctions. La directive prévoit en outre des périodes de repos, libres de tout service ou de réserve, représentant au moins 7 jours par mois civil et 96 jours par année civile.

Ce dispositif, qui vise à protéger la santé et la sécurité des travailleurs, a été transposé en droit français à l'article L. 422-5 du code de l'aviation civile, qui régit par ailleurs la durée annuelle du temps de service du personnel navigant⁽¹⁾ de l'aviation civile.

(1) Ainsi que le rappelle M. Francis Grignon, rapporteur au Sénat, les personnels navigants concernés par ces règles sont visés à l'article L. 421-1 du code précité. Cet article définit en effet la qualité de navigant professionnel de l'aéronautique civile : il s'agit des personnes exerçant de façon habituelle et principale, soit pour leur propre compte, soit pour le compte d'autrui, dans un but lucratif ou contre rémunération :

- le commandement et la conduite d'aéronefs ;
- le service à bord des moteurs, machines et instruments divers nécessaires à la navigation de l'aéronef ;
- le service à bord des autres matériels montés sur aéronefs, notamment les appareils photographiques et météorologiques, les appareils destinés au travail agricole et les appareils destinés à la manœuvre des parachutes ;

Le temps de service se distingue du temps de vol :

- le temps de vol comprend le temps passé entre le décollage et l'atterrissage, ce qui inclut les trajets depuis ou vers le lieu de stationnement ;

- tandis que le temps de service comprend le temps de vol ainsi que le temps consacré aux activités connexes ainsi que la totalité du « temps de réserve au terrain ». Cette notion correspond à une période fixée par l'employeur, pendant laquelle le salarié est susceptible à tout moment d'être appelé pour accomplir un vol ou une tâche relevant de son contrat de travail en vue de parer à des besoins du service. A cette fin, il est obligatoirement présent dans un local « approprié, tranquille et confortable », non accessible au public, dans lequel il a la possibilité de se restaurer.

En outre, ainsi que le rappelle l'exposé des motifs du projet de loi, « *des décrets successifs pris en application du code du travail mais codifiés dans le code de l'aviation, ont, d'une part, établi une correspondance entre temps de vol et durée légale du travail, et, d'autre part, fixé le volume de cette correspondance en heures de vol au mois, au trimestre ou à l'année* » : ainsi, l'article D. 422-4 du code du travail prévoit que la durée légale du temps de travail correspond à un temps de travail exprimé en heures de vol pour le personnel navigant employé par les entreprises utilisant des aéronefs d'une masse maximale au décollage supérieure ou égale à dix tonnes, ou d'une capacité supérieure ou égale à vingt sièges.

Le temps de travail exprimé en heures de vol est :

- soit d'une durée mensuelle résultant de l'application du premier alinéa de l'article D. 422-8,

- soit d'une durée de 740 heures à l'année.

L'article D. 422-8 précise que les heures de vol sont comptabilisées à la fin de chaque mois. Elles sont considérées comme heures supplémentaires à compter de la 76^e heure, à l'exclusion des heures effectuées pour prévenir des accidents imminents et organiser les mesures de sauvetage. Elles donnent lieu à une majoration de 25 % portant sur les éléments de rémunération, à l'exclusion des remboursements de frais. Toutefois, ce seuil est modulé en fonction du nombre d'étapes sur un mois selon la formule : $75 - (n \text{ étapes effectuées en fonction} - 20 \times 1/6)$, sans pour autant être inférieur à 67 heures.

En outre, les heures de vol sont comptabilisées à la fin de chaque année. Elles sont considérées, à partir de la 741^e heure, comme heures supplémentaires, à l'exclusion de celles effectuées pour prévenir des accidents imminents et organiser

- les services complémentaires de bord qui comprennent, notamment, le personnel navigant commercial du transport aérien.

les mesures de sauvetage, et rémunérées dans les conditions de l'alinéa précédent si elles n'ont pas déjà donné lieu à majoration.

LE PROJET DE LOI INITIAL

Le texte du projet de loi initial, qui correspond désormais au II de l'article 24, modifie l'article L. 422-5 du code précité en le complétant par trois alinéas.

Décompte de la durée du travail et rémunération des heures supplémentaires

Le premier alinéa concerne le décompte de la durée du travail et la rémunération des heures supplémentaires.

Le décompte de la durée du travail des personnels navigants de l'aéronautique : une disposition d'ordre réglementaire qui serait élevée au niveau législatif

Afin d'assurer une plus grande lisibilité ainsi qu'une plus grande sécurité juridique des règles applicables, le projet de loi porte au niveau législatif le dispositif réglementaire.

Ainsi que le souligne en effet l'exposé des motifs, « *l'articulation entre code du travail et code de l'aviation [est] devenue peu claire, ce qu'illustre le fait qu'elle a suscité des contentieux* ».

C'est pourquoi la **première phrase du 2° du paragraphe II** de l'article 24 prévoit qu'il est admis, dans les conditions d'exploitation des entreprises de transport et de travail aériens, qu'à la durée légale du travail effectif, telle que définie par le code du travail, correspond un temps de travail exprimé en heures de vol d'une durée déterminée par décret en Conseil d'Etat par mois ou trimestre ou année civils.

La rémunération des heures supplémentaires

Comme l'indique l'exposé des motifs du projet de loi, « *par un arrêt du 19 mars 2003, le Conseil d'Etat a jugé, dans le cadre de l'examen du décret organisant la durée du travail du personnel navigant, que seule la loi pouvait fixer les principes encadrant la rémunération des heures supplémentaires* ».

C'est la raison pour laquelle la **deuxième phrase du 2° du paragraphe II** reprend les dispositions du décret relatif à la durée du travail du personnel navigant, qui ont été annulées au contentieux : elle dispose que les heures supplémentaires de vol donneront lieu à une majoration de 25 % portant sur les éléments de rémunération pris en compte pour la détermination du salaire minimum mensuel garanti.

Temps de pause, travail de nuit et repos quotidien

Le régime de travail du personnel navigant tient compte des exigences inhérentes à l'activité aérienne, et organise un mode spécifique de compensation des sujétions qui lui sont liées : ainsi le personnel navigant est-il exclu de l'application des articles du code du travail relatifs au repos quotidien, au temps de pause et au travail de nuit.

Dans le droit actuel, ces exclusions résultent de plusieurs articles de loi ⁽¹⁾, que le projet de loi codifie.

Ainsi, le projet de loi prévoit-il que ne s'appliquent pas aux personnels précités :

- l'article L. 3121-33 du code du travail ;
- les articles L. 3122-29 à L. 3122-45 du même code ;
- et les articles L. 3131-1 et L. 3131-2.

Congé parental, passage à temps partiel, aménagement pour la pratique du sport et travail à temps partiel, création et reprise d'entreprise, et congé sabbatique

Le troisième alinéa du II renvoie à un décret en Conseil d'Etat le soin d'adapter aux contraintes propres des personnels navigants :

- le congé parental d'éducation et le passage à temps partiel ;
- l'aménagement pour la pratique du sport ;
- le travail à temps partiel ;
- le congé et la période de travail à temps partiel pour la création et la reprise d'entreprise et le congé sabbatique.

LES MODIFICATIONS INTRODUITES PAR LE SÉNAT

Le Sénat a adopté un amendement de M. Yvon Collin, ayant recueilli l'avis favorable du Gouvernement et du rapporteur.

Définition de la « mission »

L'objectif premier de cet amendement était de définir la notion de « mission », afin, non seulement, d'en préciser le contenu, mais également de s'assurer, dans le respect des mesures prises pour assurer la sécurité des vols, du

(1) Cf. *infra* le commentaire de l'article 25 du projet de loi.

respect des droits des passagers afin de permettre que ces derniers puissent être rapatriés en cas de nécessité dans les meilleurs délais.

Le **paragraphe I** de l'article prévoit ainsi qu'afin de permettre l'organisation du transport public aérien, l'équipage est tenu d'assurer l'intégralité des opérations aériennes qui constitue une mission.

Celle-ci s'entend comme une succession préalablement définie d'opérations aériennes entre deux temps de repos qui débute et se termine à la base d'affectation.

Précisions relatives à la rémunération des heures supplémentaires

En outre, l'amendement adopté modifie le 2° du II, afin de prévoir qu'il est admis, dans les conditions d'exploitation des entreprises de transport et de travail aériens, qu'à la durée légale du travail effectif, telle que définie par le code du travail ⁽¹⁾, correspond un temps de travail exprimé en heures de vol d'une durée déterminée par décret en Conseil d'Etat par mois ou trimestre ou année civils.

Par exception aux dispositions du code du travail, les heures supplémentaires de vol donneront lieu à une majoration portant sur les éléments de rémunération, à l'exclusion des remboursements de frais.

L'objectif poursuivi par l'auteur de l'amendement est de prendre en compte la totalité des éléments de rémunération qui affectent l'heure de vol, et non les seuls éléments du salaire minimum mensuel garanti.

LA POSITION DU RAPPORTEUR

Le rapporteur constate tout d'abord que si la notion de mission est citée à de nombreuses occasions dans le code de l'aviation civile, elle n'est définie nulle part par le législateur ni par voie réglementaire.

Il souligne en outre que cette proposition sénatoriale de définition semble faire suite à un contentieux sur le droit de grève des pilotes, et en particulier à l'arrêt du 23 juin 2006 de l'assemblée plénière de la Cour de Cassation.

L'arrêt du 23 juin 2006 de la Cour de Cassation (assemblée plénière)

L'assemblée plénière de la Cour de cassation s'est prononcée par un arrêt du 23 juin 2006 sur les conditions d'exercice du droit de grève d'un pilote d'avion, commandant de bord. A la suite de sa participation à un mouvement de grève, un commandant de bord avait été sanctionné, la compagnie aérienne lui ayant reproché d'avoir interrompu son service au terme d'un vol Paris –

(1) L'article L. 3121-10 du code du travail dispose que la durée légale du travail effectif des salariés est fixée à trente-cinq heures par semaine civile

Pointe-à-Pitre alors que ses obligations de service, qu'il avait acceptées, devaient, selon la compagnie, le conduire à effectuer un vol Pointe-à-Pitre – Paris.

Subsidiairement, il lui était reproché d'avoir abusé du droit de grève, en ne prévenant que tardivement son employeur de sa participation au mouvement, en cause. Saisie du litige, la cour d'appel de Paris avait, en référé, considéré que la sanction infligée était constitutive d'un trouble manifestement illicite.

La Cour de cassation a rejeté le pourvoi formé par la compagnie aérienne. Rappelant que le droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le réglemente et qu'aucun salarié ne peut être sanctionné en raison de l'exercice normal de ce droit, elle a approuvé la cour d'appel d'avoir déduit des faits de l'espèce, dont il résultait que le pilote avait cessé son service entre deux vols distincts séparés par un temps de repos, que la sanction était illicite. En effet, ni la mission spécifique du commandant de bord et la nécessité d'assurer la continuité des vols résultant du code de l'aviation civile ni les dispositions du code du travail ne prohibaient l'exercice du droit de grève par le commandant de bord dans les conditions dans lesquelles il en avait fait usage.

En outre, la Cour de cassation a approuvé la cour d'appel d'avoir jugé qu'aucun abus dans l'exercice du droit de grève n'était caractérisé, dès lors que le salarié n'a pas l'obligation d'informer son employeur de son intention de participer à la grève avant le déclenchement de celle-ci, que la signature d'un planning de rotation ne valait pas engagement de ne pas cesser le travail et que le commandant de bord avait avisé la compagnie suffisamment tôt pour être remplacé.

Cet arrêt a été rendu sur l'avis non conforme de l'avocat général.

Le rapporteur relève par ailleurs que les organisations représentatives des pilotes de ligne se sont inquiétées de la nouvelle définition de la notion de mission. Elles estiment en effet qu'« en portant obligation à l'équipage d'assurer l'intégralité des opérations aériennes entre deux temps de repos qui débutent et se terminent à la base d'affectation, cette disposition porte clairement atteinte au droit de grève, ainsi qu'au droit de retrait ». Elles estiment du moins qu'une telle mesure aurait mérité de faire l'objet d'une concertation avec les professionnels concernés. Enfin, elles considèrent qu'elle pourrait avoir des conséquences sur la sécurité des vols.

Ces mêmes organisations jugent trop restrictive la correspondance établie entre durée légale du travail effectif et temps de travail exprimé en heures de vol. Elles estiment que les personnels sont tenus d'accomplir de multiples tâches ou activités qui s'ajoutent aux heures de vol en question : préparation des vols, temps passé au simulateur, formation, visites médicales, etc.

En tout état de cause, le rapporteur propose une solution alternative à la proposition du Sénat. Sans définir la mission, il propose de prévoir que « *dans le respect des dispositions prises pour assurer la sécurité des vols, le personnel navigant est tenu, sauf cas de force majeure ou impossibilité médicale, d'assurer son service programmé entre deux passages à l'une des bases d'affectation* ».

*

* *

La Commission examine l'amendement CE 53 de M. Daniel Paul tendant à supprimer l'article.

M. Daniel Paul. Par une confusion de sens entre les mots « mission » et « rotation », l'article remet en cause certains droits sociaux des personnels navigants, en particulier le droit de grève.

M. le rapporteur. Avis défavorable. Une grande partie de l'article 24 consiste à transcrire dans l'ordre législatif certaines dispositions réglementaires relatives à l'aviation civile. Qui plus est, je vous proposerai dans un instant de supprimer le mot « mission ».

La Commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CE 81 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. L'amendement est défendu.

M. le rapporteur. Avis défavorable car il me semble en partie satisfait par l'amendement 109, qui suit immédiatement.

La Commission rejette l'amendement.

Puis, elle adopte l'amendement CE 109 du rapporteur.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette l'amendement CE 82 de M. Maxime Bono.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CE 110 du rapporteur.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CE 111 du rapporteur.

M. le rapporteur. Pour éviter tout vide juridique, nous proposons de maintenir à titre transitoire les dispositions législatives relatives au décompte du temps de travail du personnel navigant.

La Commission adopte l'amendement.

Elle adopte l'article 24 ainsi modifié.

Article 24 bis (article additionnel)

Représentativité syndicale des personnels navigants techniques

LES CONSÉQUENCES DE LA LOI SUR LA DÉMOCRATIE SOCIALE ⁽¹⁾

La loi du 20 août 2008 portant rénovation de la démocratie sociale et réforme du temps de travail réforme le cadre des relations professionnelles, en leur donnant une assise électorale fondée sur les suffrages exprimés lors des élections des représentants du personnel, régulièrement mesurés à chaque cycle électoral. Les nouvelles règles introduites dans le Code du travail concernent uniquement les organisations de salariés, à l'exception des dispositions sur le financement qui concernent toutes les organisations professionnelles et syndicales.

1. Une légitimité accrue tirée des élections et de la mesure de la représentativité

Les règles de négociation du protocole préélectoral préalables à l'élection sont adaptées aux nouvelles règles de représentativité, afin de renforcer la légitimité de l'accord trouvé et de faciliter sa conclusion avec des conditions de majorité mieux sécurisées juridiquement. L'attention doit donc être appelée sur ces nouvelles règles de validité des protocoles électoraux, qui modifient les conditions de l'intervention de l'administration, en cas de désaccord.

La loi intègre la jurisprudence pour préciser les critères de représentativité et ouvre à tous les syndicats légalement constitués le premier tour des élections professionnelles, qui est systématiquement dépouillé et constitue le fondement de la mesure de l'audience.

Elle sécurise la question du vote et de l'éligibilité des salariés mis à disposition d'une entreprise utilisatrice, en garantissant le droit à participation et le libre choix de la représentation. Elle organise des modalités spécifiques de représentativité à chaque niveau avec un seuil spécifique aux niveaux interprofessionnel, de branche et de l'entreprise la représentativité aux niveaux supérieurs étant acquise par l'agrégation des résultats au niveau de l'entreprise, dans une logique démocratique ascendante.

La loi tient compte du paysage syndical français existant, en prévoyant notamment des dispositions spécifiques pour le syndicalisme interprofessionnel catégoriel (les cadres).

Le syndicat représentatif dans l'entreprise doit satisfaire aux nouveaux critères de représentativité suivants :

- respect des valeurs républicaines ;

(1) Source : Liaisons sociales, n° 250/2008, le 24 novembre 2008.

- indépendance ;
- transparence financière ;
- ancienneté d’au moins deux ans (appréciée à compter de la date de dépôt légal des statuts), dans le champ géographique et professionnel de l’entreprise ;
- audience : au moins 10 % des suffrages exprimés au premier tour des dernières élections du comité d’entreprise, de la délégation unique du personnel ou, à défaut des délégués du personnel ;
- une influence caractérisée par l’activité et l’expérience ;
- les effectifs d’adhérents et les cotisations.

Seul le premier tour des élections professionnelles est pris en compte, que le quorum soit atteint ou pas. En l’absence de quorum, ce premier tour doit donc être dépouillé. Le syndicat n’est représentatif que si sa liste a recueilli 10 % des suffrages exprimés (hors blancs et nuls) à ce premier tour. Les résultats des élections au comité d’entreprise ou bien de la délégation unique du personnel, si elle est mise en place, sont pris en compte.

À défaut de comité d’entreprise, les résultats des élections des délégués du personnel servent de base à la détermination de la représentativité. En d’autres termes, la représentativité se mesure en priorité au niveau du comité d’entreprise ou du comité d’établissement, s’il existe. Les élections partielles sont prises en compte dans l’appréciation de la représentativité ; elles peuvent conduire à modifier celle-ci. Ainsi, un calcul de représentativité consolidé doit avoir lieu après chaque élection partielle, afin de déterminer les nouveaux pourcentages, qui fonderont la mesure pour la validité des accords.

Lorsqu’une liste commune est établie, à défaut de répartition des suffrages entre organisations lors de son dépôt, la répartition se fait à parts égales. Cette répartition ne peut ensuite changer qu’à compter du nouveau dépôt de liste, c’est-à-dire lors de la nouvelle élection.

Le cas des entreprises à établissements multiples :

Dans une entreprise avec un seul comité d’entreprise, mais composée de plusieurs établissements distincts dans lesquels se déroulent des élections de délégués du personnel, ce sont les élections au comité d’entreprise qui sont prises en compte pour déterminer les syndicats représentatifs dans l’entreprise et l’ensemble des établissements. Dans une entreprise composée de plusieurs établissements distincts dans lesquels se déroulent des élections au comité d’établissement :

- la représentativité au niveau des établissements se fonde sur les résultats des élections des comités d’établissements ;

– la représentativité d’un syndicat au niveau de l’entreprise (pour la désignation d’un délégué syndical central par exemple ou la négociation d’un accord au niveau central de l’entreprise) se calcule par l’addition de l’ensemble des suffrages obtenus par le syndicat dans l’ensemble des établissements, quel que soit le pourcentage qu’il a obtenu par établissement. Lorsque les élections des différents établissements d’une entreprise sont échelonnées dans le temps, sont comptabilisés les suffrages des dernières élections de chaque établissement.

Le point de départ est celui de l’établissement qui organise les élections en premier (pour la première mesure, à compter de la première réunion du protocole d’accord préélectoral postérieure à la publication de la loi). Le point d’arrivée est constitué par la dernière élection d’établissement permettant de connaître l’ensemble des suffrages pour la détermination de la représentativité sur l’ensemble de l’entreprise. Par la suite s’ouvre un nouveau cycle d’élections dans les établissements permettant la mesure de la représentativité au sein de l’entreprise.

2. La représentativité spécifique dans certains collèges

Deux cas particuliers sont prévus :

- Les organisations syndicales catégorielles

L’audience des syndicats catégoriels, affiliés à une confédération catégorielle interprofessionnelle nationale, est mesurée dans les seuls collèges dans lesquels ils ont vocation à présenter des candidats. Dans le paysage syndical actuel, seule la CFE-CGC est visée par ce dispositif. La représentativité du syndicat catégoriel s’apprécie au regard des suffrages recueillis dans les collèges dans lesquels ses statuts lui donnent vocation à présenter des candidats.

- Les syndicats représentatifs dans le collège des journalistes

L’audience des syndicats représentant les journalistes et assimilés est mesurée dans le seul collège « journaliste » lorsqu’il est créé. À titre d’exemple, dans une entreprise donnée, si un syndicat de journalistes obtient 20 % dans le collège journaliste, il est représentatif et a vocation à négocier des accords concernant les journalistes, même si, sur l’ensemble de l’entreprise, ses résultats aux élections lui confèrent une audience inférieure à 10 %.

3. Les règles de validité des accords conclus

L’article L. 2232-12 du Code du travail prévoit qu’un accord d’entreprise ou d’établissement est valable :

– s’il est signé par un ou des syndicats représentatifs qui ont recueilli 30 % des suffrages exprimés au premier tour des élections professionnelles ;

ET

– s’il ne fait pas l’objet de l’opposition d’un ou de plusieurs syndicats représentatifs qui ont recueilli la majorité des suffrages exprimés au premier tour des élections professionnelles.

Cette opposition majoritaire doit être exprimée dans les huit jours suivant la notification de l’accord.

Les modalités de décompte de ces suffrages sont identiques aux modalités de décompte des suffrages pour la détermination de la représentativité. Alors qu’au niveau de la branche et au niveau interprofessionnel ne sont décomptés, pour la validité des accords, que les suffrages qui se sont portés sur les organisations reconnues représentatives, les suffrages obtenus par les syndicats dans l’entreprise, aux élections professionnelles, sont directement comptabilisés pour mesurer la validité des accords.

La validité d’un accord catégoriel (concernant les salariés d’un collège donné) est subordonnée à sa signature, par une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives, ayant recueilli au moins 30 % des suffrages exprimés dans ce collège et à l’absence d’opposition de syndicats représentatifs qui ont recueilli la majorité des suffrages.

Les nouvelles règles de validité des accords de groupe s’appliquent dès le 1^{er} janvier 2009, comme pour les entreprises. Le pourcentage de 30 % se calcule par consolidation des résultats des dernières élections de chacune des entreprises ou établissements concernés composant le groupe, mesurés pour un cycle électoral considéré.

LA PROPOSITION DU RAPPORTEUR : UN PARALLÉLISME AVEC LE STATUT DE CADRE TEL QUE PRÉVU PAR LA POSITION COMMUNE ET LA LOI DU 20 AOÛT 2008

La loi du 20 août 2008 portant rénovation de la démocratie sociale et réforme du temps de travail a modifié les critères de représentativité des organisations syndicales.

Les dispositions de cet article additionnel, qui créent notamment les articles L. 423-7 et L. 423-10 du code de l’aviation civile, visent à introduire dans le code de l’aviation civile pour le personnel navigant technique, les dispositions du code du travail applicables aux cadres.

Il apparaît en effet nécessaire de maintenir une représentativité propre aux personnels navigants techniques qui sans relever de la catégorie « cadre » répondent à la définition des cadres établie par le Bureau International du Travail, c’est-à-dire une personne qui a terminé une formation professionnelle de niveau supérieur et qui exerce en qualité de salarié des fonctions à caractère intellectuel prédominant, comportant l’application à un haut degré des facultés de jugement et d’initiative et impliquant un niveau relativement élevé de responsabilité.

L'amendement présenté propose la création d'un collège spécial constitué par les personnels navigants techniques pour les élections des représentants du personnel au sein des entreprises de transport et de travail aériens dès lors que cette catégorie du personnel atteint un seuil de 25.

La représentativité des syndicats du personnel navigant technique sera déterminée sur la base des résultats obtenus au sein de ce collège.

*

* *

La Commission examine l'amendement CE 112 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement, dont la rédaction fait suite à des discussions avec les syndicats des personnels navigants, notamment chez Air France, vise à résoudre certaines difficultés relatives aux critères de représentativité des organisations syndicales.

M. le président Patrick Ollier. Cet amendement devrait être de nature à apaiser les tensions et à régler les problèmes.

M. le secrétaire d'État. Le Gouvernement l'approuve.

*La Commission **adopte** l'amendement. En conséquence, l'amendement CE 84 de M. Jean Dionis du Séjour **devient sans objet**.*

Article 25

Suppression de dispositions redondantes

Issu du projet de loi initial, le présent article a pour objet de tirer les conséquences de la création par l'article 24 des deuxième et troisième alinéas du II de l'article L. 422-5 du code de l'aviation civile, en abrogeant les dispositions législatives d'origine, devenues redondantes s'agissant des personnels navigants de l'aviation civile.

Les dispositions abrogées sont les suivantes :

- la loi n° 84-4 du 3 janvier 1984 pour le congé pour la création d'entreprise et le congé sabbatique ;

- la loi n° 84-9 du 4 janvier 1984 pour le congé parental d'éducation et le travail à mi-temps des parents d'un jeune enfant.

Ces deux lois avaient pour objet d'instituer des régimes de travail particuliers, adaptant le droit du travail aux conditions particulières du travail dans le secteur de la navigation aérienne.

Le présent article abroge également l'article 7 de la loi n° 98-461 du 13 juin 1998 d'orientation et d'incitation relative à la réduction de la durée du temps de travail, qui prévoit que les dispositions du code du travail relatives au repos quotidien, ne s'appliquent pas aux personnels navigants de l'aviation civile.

*
* *

La Commission rejette l'amendement CE 54 de M. Daniel Paul tendant à supprimer l'article 25.

*Puis, elle **adopte** l'article sans modification.*

Article 26

Réforme du dispositif de sanctions aux infractions environnementales prononcées par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires

Issu d'un amendement du Gouvernement ayant recueilli l'avis favorable de la Commission des affaires économiques du Sénat, le présent article a pour objet de substituer à la Commission nationale de prévention des nuisances (CNPN), l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, pour l'édition de sanctions administratives à l'encontre des compagnies aériennes ne respectant pas les règles de prévention des nuisances aéroportuaires.

En effet, c'est actuellement la CNPN qui propose les sanctions, et l'ACNUSA qui prononce ces amendes.

LE DROIT EN VIGUEUR

1. La Commission nationale de prévention des nuisances : un rôle d'instruction et de proposition de sanctions

La Commission nationale de prévention des nuisances (CNPN) a été créée par le décret n° 97-534 du 27 mai 1997 instituant des sanctions administratives, en vue de sanctionner les compagnies aériennes qui ne respectent pas les règles permettant un usage des aéroports respectueux de l'environnement. A l'origine, ses propositions de sanction étaient transmises au ministre. Depuis l'entrée en vigueur de la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) et de son décret d'application, le décret n° 2000-126 du 16 février 2000, elle transmet ses propositions à cette instance.

La CNPN est le lieu de l'instruction des dossiers d'infraction. Cette instruction est effectuée à partir d'un rapport présenté aux membres de la Commission par un rapporteur. Les compagnies sont appelées à présenter à la

Commission leurs observations par écrit ainsi qu'en se présentant pour être auditionnées lors des réunions de la Commission. La CNPN est chargée de proposer les sanctions financières qu'appellent les infractions commises par les compagnies dans la limite de 20 000 euros actuellement.

2. L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires : une autorité qui prononce des amendes

Instituée par la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) dispose de compétences générales, applicables à l'ensemble des aéroports civils français, et de missions particulières pour les dix principaux aéroports, c'est-à-dire les aéroports soumis à la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA).

Ses compétences sont notamment les suivantes :

- elle émet « des recommandations sur toute question relative à la mesure du bruit et notamment à la définition d'indicateurs de mesure adéquats, à l'évaluation de la gêne sonore, à la maîtrise des nuisances sonores du transport aérien et de l'activité aéroportuaire, et à la limitation de leur impact sur l'environnement », ainsi que le prévoit l'article L. 227-3 du code de l'aviation civile ;

- sur proposition de la Commission nationale de prévention des nuisances, elle prononce les amendes administratives sanctionnant les infractions aux règles fixées par le ministre chargé de l'aviation civile pour la protection de l'environnement sonore des aéroports, ainsi que le prévoit l'article L. 227-4 du même code ;

- l'autorité s'est aussi vu confier des missions particulières pour les dix principaux aéroports français : en particulier, elle définit les prescriptions applicables aux stations de mesure de bruit, dont leur nombre et leur emplacement ; elle établit un programme de diffusion des informations sur le bruit auprès du public ; elle est obligatoirement consultée sur les projets de plan de gêne sonore et de plan d'exposition au bruit, et recommande leur révision quand elle l'estime nécessaire, ainsi que le prévoit l'article L. 227-5 du code précité.

3. La procédure

Les aéroports concernés

Il s'agit de Bâle-Mulhouse ; Lyon-Saint Exupéry ; Marseille-Provence ; Nantes-Atlantique ; Nice-Côte d'Azur ; Paris-Charles de Gaulle ; Paris-Orly ; Toulouse-Blagnac ; de même que Beauvais-Tillé et Paris-Le Bourget.

Les manquements sanctionnables

Les manquements sanctionnables sur un aéroport donné sont définis par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Le procès-verbal

Il relève :

- l'identité du propriétaire ou de l'exploitant de l'appareil ;
- le lieu, la date et l'heure du manquement ;
- l'identification de l'appareil ;
- l'exposé des faits (nature et conditions du manquement).

Pour chaque procès verbal, un rapporteur de la commission nationale de prévention des nuisances établit un dossier comprenant les observations du contrevenant ainsi que tous documents aidant à la compréhension des faits (relevés radars, transcription radio, données météorologiques...)

Montant des amendes

Il est au maximum de 1 500 euros pour une personne physique et de 20 000 euros pour une personne morale depuis le 21 avril 2005. Le montant de l'amende dépend des circonstances à l'origine du manquement constaté et du comportement des compagnies que la CNPN, puis l'ACNUSA prennent en compte.

Après examen de la proposition de la CNPN et des éventuelles observations écrites de la compagnie, l'ACNUSA peut décider en réunion plénière de ne pas prononcer d'amende si le manquement n'est pas constitué, de demander le réexamen de l'affaire à la CNPN ou de baisser le montant de l'amende proposé par la CNPN.

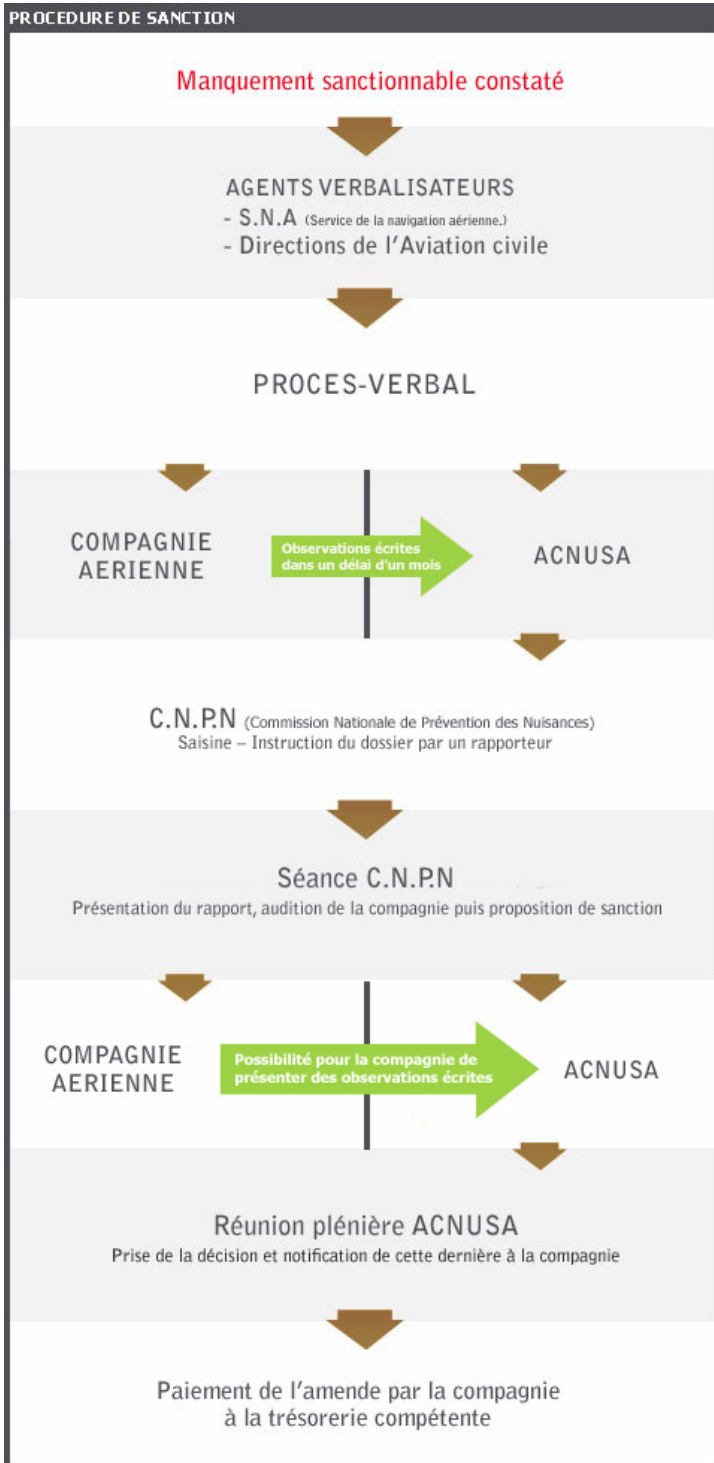
Depuis l'entrée en vigueur de la réglementation, le montant moyen de l'amende a progressivement augmenté à chaque nouvelle saison aéronautique, qu'il s'agisse de départs de nuit sans créneau et des déviations de trajectoire.

Circonstances et comportements des compagnies prises en compte pour moduler le montant de l'amende

L'ACNUSA propose à titre d'exemple une liste indicative des circonstances et comportements des compagnies qui sont prises en compte pour moduler le montant de l'amende (il s'agit d'exemples et non de règles que l'Autorité s'imposerait à elle-même) :

- faible écart de trajectoire ;

- très faible dépassement horaire ;
- conditions météo ;
- problèmes techniques ;
- problèmes médicaux ;
- retards liés à des questions de sécurité et de sûreté ;
- récidive ;
- attitude constructive de la compagnie.



LE TEXTE ADOPTÉ PAR LE SÉNAT

L'article 26 est issu d'un amendement du Gouvernement, qui modifie les articles L. 227-1 à L. 227-9 du code de l'aviation civile. Les modifications portent sur la réforme du dispositif de sanction aux infractions environnementales. En effet, dans un arrêt de 2007, le Conseil d'Etat a jugé que la procédure actuelle ne garantissait pas les droits à la défense.

L'arrêt *Compagnie Corse Air International (Corsair)* du Conseil d'Etat du 31 janvier 2007

Dans un arrêt de section du 31 janvier 2007, le Conseil d'Etat a estimé qu'« *il résulte des dispositions de l'article L. 227-4 du code de l'aviation civile que la personne à laquelle il est envisagé d'infliger une amende doit avoir connaissance de l'ensemble des éléments de son dossier, durant toute la procédure qui se déroule successivement devant deux organismes collégiaux, la Commission nationale de prévention des nuisances puis l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires. Ces dispositions impliquent, afin de garantir le respect des droits de la défense, que la personne intéressée ait connaissance de la proposition de sanction de la Commission pour être en mesure de présenter, le cas échéant, des observations devant l'Autorité (Compagnie Corse Air International (CORSAIR))* ».

Auditionnée par votre rapporteur, l'ACNUSA a également souligné que la procédure actuelle rendait le processus de sanction relativement long (entre un an et un an et demi). Elle a également souligné le paradoxe tenant au fait qu'une autorité administrative indépendante soit liée par les propositions d'une commission consultative qui n'a qu'un pouvoir de proposition.

Transfert de toutes les compétences de sanctions aux infractions environnementales à l'ACNUSA

La réforme proposée à l'article 26 s'appuie sur un transfert à l'Autorité de l'ensemble de la procédure et sur la suppression, au I de l'article, de la commission nationale de prévention des nuisances (CNPN).

Le **1° du I**, qui modifie l'article L. 227-1, est d'ordre rédactionnel, rappelant notamment que l'ACNUSA est une autorité administrative indépendante.

Le **2°** modifie l'article L. 227-4.

Le **a) du 2° du I (alinéa 7)** supprime la CNPN, ainsi que son pouvoir de proposition. L'ACNUSA serait donc seule compétente pour proposer des sanctions.

Le **b) du 2° du I (alinéa 8)** est d'ordre rédactionnel : il s'agit de préciser que les sanctions s'adressent aux personnes et non aux aéronefs.

Création d'une nouvelle procédure de sanction

Le **c) du 3° du I (alinéas 9 à 30)** instaure une nouvelle procédure de sanction.

Cette nouvelle procédure, tout en donnant toute garantie quant à l'indépendance de l'Autorité dans l'exercice de son pouvoir de sanction, tiendrait compte de l'aspect collégial de la procédure actuelle, et, tout particulièrement, de la participation des associations des riverains à celle-ci : ces associations seront représentées à l'audition des contrevenants et pourront présenter leurs points de vue et leurs commentaires, avant prononcé des sanctions. Pour l'Etat, cette participation permet de renforcer auprès des riverains, la volonté de transparence et de respect de l'application de la réglementation environnementale.

Collégialité

Les **alinéas 10 à 16** précisent que pour l'exercice de son pouvoir de sanction, l'Autorité bénéficiera donc du concours de sept membres associés :

- deux représentants des professions aéronautiques ;
- deux représentants d'associations de riverains d'aérodromes ;
- un représentant d'associations de protection de l'environnement agréées au niveau national ;
- un représentant d'activités riveraines des aéroports impactées par l'activité aéroportuaire ;
- un représentant du ministre chargé de l'aviation civile.

Le projet de loi précise que ces membres associés et leurs deux suppléants respectifs seront nommés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile pour une période de trois ans renouvelable.

Constat des infractions

L'alinéa 17 dispose que les manquements aux mesures de lutte contre les infractions environnementales seront constatés par les fonctionnaires et agents suivants : agents techniques des eaux et forêts ou des douanes, les gendarmes, les ingénieurs de l'armement, affectés à l'aéronautique, les techniciens d'études et de fabrication des constructions aéronautiques, les ingénieurs des ponts et chaussées, les ingénieurs des travaux publics de l'Etat (ponts et chaussées) chargés des bases aériennes, les ingénieurs des mines, les ingénieurs des travaux publics de l'Etat (mines), les inspecteurs de la sûreté nucléaire, les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile, les personnels navigants effectuant des contrôles en vol pour le compte de l'administration, les militaires, marins et agents de l'autorité militaire ou maritime, commissionnés à cet effet et assermentés.

Ces manquements feront l'objet de procès verbaux qui seront notifiés, tout comme le montant de l'amende encourue, à la personne concernée, et seront communiqués à l'ACNUSA.

Classement sans suite

L'**alinéa 18** précise qu'à l'issue de l'instruction, le président de l'ACNUSA pourra classer sans suite la procédure, dès lors que les circonstances particulières à la commission des faits le justifient ou que ceux-ci ne sont pas constitutifs d'un manquement pouvant donner lieu à sanction.

Caractère contradictoire et instruction de la procédure

L'article 26 prévoit explicitement le caractère contradictoire de la procédure (**alinéas 19 à 25**).

L'instruction sera assurée par les fonctionnaires et agents mentionnés ci-dessus, mais il s'agira d'autres fonctionnaires et agents que ceux ayant constaté le manquement. Ils pourront entendre toutes personnes susceptibles de contribuer à l'information et se faire communiquer tous documents nécessaires.

Un rapporteur permanent et son suppléant seront placés auprès de l'autorité. Au terme de l'instruction, le rapporteur devra notifier le dossier complet d'instruction à la personne concernée, qui pourra présenter ses observations au rapporteur.

L'Autorité devra mettre la personne concernée en mesure de se présenter devant elle ou de se faire représenter. Elle devra délibérer valablement au cas où la personne concernée néglige de comparaître ou de se faire représenter. Après avoir entendu le rapporteur et, le cas échéant, la personne concernée ou son représentant, l'Autorité sera tenue de délibérer hors de leur présence. Les membres associés participeront à la séance, afin de pouvoir éclairer l'Autorité sur tous les aspects des dossiers, mais pas aux délibérations. En outre, ils ne pourront prendre part au vote.

Les **alinéas 26 et 27** précisent qu'aucune poursuite ne peut être engagée plus de deux ans après la commission d'un manquement.

Les **alinéas 28 et 29** de l'article 26 prévoient que ses conditions d'application seront déterminées par décret en Conseil d'État.

Le **3° du I (alinéa 31)** est une mesure de coordination, précisant que l'ACNUSA définit les indicateurs de mesure du bruit et des « nuisances sonores » et non plus de la « gêne sonore ».

Le **4° du I (alinéas 32 à 34)** est d'ordre rédactionnel.

Le **5° du I (alinéas 35 à 39)** modifie l'article L. 227-9.

Le **a) du 5° du I (alinéas 36 et 37)** vise à préciser que c'est le président de l'ACNUSA qui nomme son rapporteur permanent et son suppléant.

Le **b) du 5° du I (alinéas 38 et 39)** précise que pour l'exécution de ses missions, l'ACNUSA établit un règlement publié au *Journal officiel*.

Durée de validité du mandat des actuels membres de l'ACNUSA

Le **II** de l'article 26 prévoit que les membres de l'ACNUSA nommés à la date de la promulgation de la loi exerceront leur mandat jusqu'au terme de celui-ci, y compris le président qui conserve sa fonction.

Dispositions transitoires

Le **III** de l'article 26 prévoit que pour les manquements ayant fait l'objet d'une proposition de la Commission nationale de prévention des nuisances avant le premier jour du quatrième mois suivant la date de publication de la présente loi, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires devra se prononcer au vu de ces propositions. Elle devra s'assurer que ces propositions sont communiquées à la personne concernée.

LA POSITION DU RAPPORTEUR

Le rapporteur approuve cette simplification.

*
* *

*La Commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CE 113, CE 114 et CE 115 du rapporteur.*

*Elle **adopte** ensuite l'article 26 ainsi modifié.*

Article 26 bis (article additionnel)

Volumes de protection environnementale

Dans le droit en vigueur, les volumes de protection environnementale sont définis par un arrêté qui prévoit que :

- le volume de protection environnementale est un volume de l'espace aérien associé à une procédure de départ ou une procédure d'arrivée portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, dans lequel le vol doit être contenu pour des raisons environnementales ;

- le commandant de bord d'un aéronef volant selon les règles de vol aux instruments conduit son vol à l'intérieur du volume de protection environnementale qui est associé à la procédure déclarée en service par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne ;

- le commandant de bord ne peut déroger aux règles précitées que s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité ou s'il a reçu une instruction de contrôle délivrée par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne pour des motifs de sécurité des vols ;

- les avions à hélices ne sont pas concernés par les dispositions relatives aux volumes de protection environnementale associés aux procédures de départ initial.

Le rapporteur propose d'inscrire au niveau législatif la notion de volume de protection environnementale, qui deviendrait obligatoire, afin de limiter autant que faire se peut les nuisances à l'environnement qui sont occasionnées par le décollage ou l'atterrissage des aéronefs.

*

* *

La Commission est saisie de l'amendement CE 116 du rapporteur.

M. le rapporteur. Il s'agit d'inscrire dans la loi la notion de volume de protection environnementale (VPE).

M. le secrétaire d'État. Deux avions qui se suivent ne passent jamais exactement au même endroit. C'est pourquoi il est compliqué de déterminer les limites du volume de l'espace aérien dans lequel les vols doivent être contenus. Les VPE sont appliqués, notamment à Roissy et à Orly, sur des bases réglementaires, et l'amendement propose de leur donner une définition légale en partant du VPE de Roissy. Or je ne suis pas sûr que ces VPE, utiles pour l'Île-de-France, soient adaptés à toutes les situations. Leur définition n'est pas forcément la même dans tous les aéroports.

Je suis donc réservé à propos de cet amendement, mais je propose, avant l'examen en séance publique, de rechercher avec le rapporteur une solution acceptable.

M. le rapporteur. L'amendement ne vise aucun aéroport en particulier ; il consiste seulement à inscrire dans la loi la définition du VPE. L'application se fait ensuite aéroport par aéroport. Elle relève du Gouvernement et de la Direction de l'aviation civile.

M. le secrétaire d'État. Je ne suis pas sûr que la définition adoptée par l'arrêté concernant Roissy puisse s'appliquer ailleurs.

La Commission adopte l'amendement.

*

* *

La Commission examine l'amendement CE 117 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement vise à étendre aux riverains d'un aéroport dont le trafic n'atteint pas le seuil à partir duquel ils peuvent bénéficier d'une aide pour l'insonorisation de leurs logements, le bénéfice de cette aide. Pourraient ainsi être considérés comme riverains de Roissy ceux du Bourget qui subissent en réalité les nuisances des deux aéroports, la piste du Bourget, réorientée est-ouest, servant d'ailleurs de cinquième piste pour Roissy. Certains objecteront certes qu'on accroît la dépense publique, mais le produit de la TNSA est aujourd'hui excédentaire par rapport aux besoins. Il n'y avait qu'à Orly où un manque s'était fait ressentir, mais la TNSA y a été augmentée, et tous les besoins sont désormais couverts.

M. Michel Piron. Ces arguments me semblent tout à fait pertinents, en continuité avec le débat sur les nuisances provoquées par les lignes ferroviaires à grande vitesse.

M. le président Patrick Ollier. Cette discussion était intéressante, mais j'avais oublié que l'amendement était irrecevable !

Article 27 (nouveau)

Adaptation des dispositions du code de l'aviation civile aux exigences du règlement (CE) n° 2006/2004 du 27 octobre 2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs

Issu d'un amendement du Gouvernement ayant recueilli l'avis favorable de la Commission des affaires économiques du Sénat, le présent article a pour objet l'adaptation du code de l'aviation civile au règlement (CE) n° 2006/2004 qui vise à la protection des consommateurs, et qui s'applique notamment au règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol.

LE DROIT EN VIGUEUR

Le règlement (CE) n° 261/2004

Objet

Le règlement (CE) n° 261/2004 vise à reconnaître des droits minimum aux passagers dans les situations suivantes:

- a) en cas de refus d'embarquement contre leur volonté;
- b) en cas d'annulation de leur vol;
- c) en cas de vol retardé.

Champ d'application

Il s'applique :

a) aux passagers au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité;

b) aux passagers au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers et à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité, à moins que ces passagers ne bénéficient de prestations ou d'une indemnisation et d'une assistance dans ce pays tiers, si le transporteur aérien effectif qui réalise le vol est un transporteur communautaire.

Il s'applique à condition que les passagers :

a) disposent d'une réservation confirmée pour le vol concerné et se présentent, sauf en cas d'annulation, à l'enregistrement:

- comme spécifié et à l'heure indiquée à l'avance et par écrit (y compris par voie électronique) par le transporteur aérien, l'organisateur de voyages ou un agent de voyages autorisé,

ou, en l'absence d'indication d'heure,

- au plus tard quarante-cinq minutes avant l'heure de départ publiée, ou

b) aient été transférés par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages, du vol pour lequel ils possédaient une réservation vers un autre vol, quelle qu'en soit la raison.

Cas visés par le règlement

Le règlement règle les cas suivants :

- le refus d'embarquement (article 4 du règlement) ;
- les annulations de vol
- les retards ;
- le surclassement et le déclassement des passagers.

Il prévoit, sous certaines conditions :

- un droit à indemnisation ;
- une assistance sous forme de droit au remboursement ou au réacheminement ;
- un droit à prise en charge ;
- une priorité pour les personnes à mobilité réduite et autres personnes ayant des besoins particuliers ;
- un droit à la réparation des dommages ;
- une obligation d'informer les passagers de leurs droits.

Violations

Le règlement prévoit que

1. Chaque État membre désigne un organisme chargé de l'application du présent règlement en ce qui concerne les vols au départ d'aéroports situés sur son territoire ainsi que les vols à destination de ces mêmes aéroports et provenant d'un pays tiers. Le cas échéant, cet organisme prend les mesures nécessaires au respect des droits des passagers. Les États membres notifient à la Commission l'organisme qui a été désigné en application du présent paragraphe.

2. Sans préjudice de l'article 12, tout passager peut saisir tout organisme désigné en application du paragraphe 1, ou tout autre organisme compétent désigné par un État membre, d'une plainte concernant une violation du présent règlement survenue dans tout aéroport situé sur le territoire d'un État membre ou concernant tout vol à destination d'un aéroport situé sur ce territoire et provenant d'un pays tiers.

3. Les sanctions établies par les États membres pour les violations du présent règlement sont efficaces, proportionnées et dissuasives.

Le règlement (CE) n° 2006-2004

Objectif

Le règlement (CE) n° 2006/2004 fixe les conditions dans lesquelles les autorités compétentes des États membres, désignées comme responsables de l'application des lois protégeant les intérêts des consommateurs, coopèrent entre elles et avec la Commission afin de garantir le respect de ces lois et le bon fonctionnement du marché intérieur et afin d'améliorer la protection des intérêts économiques des consommateurs.

Le règlement s'applique aux infractions communautaires, entendues comme tous actes ou omissions contraires aux lois protégeant les intérêts des consommateurs - que sont les directives telles que transposées dans l'ordre juridique interne des Etats-membres - qui portent ou sont susceptibles de porter atteinte aux intérêts collectifs des consommateurs résidant dans un ou plusieurs États membres autres que celui où l'acte ou l'omission en question a son origine ou a eu lieu, ou sur le territoire duquel le vendeur ou le fournisseur responsable est établi, ou dans lequel se trouvent des preuves ou des actifs en rapport avec l'acte ou l'omission.

Autorités compétentes

Chaque État membre désigne les autorités compétentes et le bureau de liaison unique responsables de l'application du présent règlement.

Chaque autorité compétente dispose des pouvoirs d'enquête et d'exécution nécessaires à l'application du règlement et les exerce conformément à la législation nationale.

Les États membres veillent à ce que les autorités compétentes disposent des ressources nécessaires à l'application du règlement. Les agents habilités satisfont à des normes professionnelles et sont soumis à des procédures ou à des règles de conduite internes appropriées, garantissant notamment la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel, l'équité des procédures et le respect voulu des dispositions prévues en matière de confidentialité et de secret professionnel.

LE TEXTE ADOPTÉ PAR LE SÉNAT : L'ADAPTATION AU DROIT COMMUNAUTAIRE DU CODE DE L'AVIATION CIVILE EN MATIÈRE DE PROTECTION DES CONSOMMATEURS

L'article 27 a pour objet d'adapter le code de l'aviation civile aux exigences communautaires posées par les deux règlements précités. Il insère pour ce faire, dans son **I**, trois articles dans le code de l'aviation civile, afin de renforcer les pouvoirs des agents de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC)

Article L. 330-10-1 (nouveau) du code de l'aviation civile

Pouvoirs d'enquête et d'exécution des agents de la Direction générale de l'aviation civile

Les **alinéas 2 à 8** de l'article 27 insèrent dans le code l'aviation civile un nouvel article L. 330-10-1 relatif aux pouvoirs d'enquête des agents et fonctionnaires de la DGAC.

Il s'agit ainsi de répondre aux exigences posées par l'article 4 du règlement (CE) n° 2006/2004.

Ce même article, tel qu'adopté au Sénat, prévoit un dispositif de visite de locaux professionnels, qui reprend celui prévu pour les agents de la Commission nationale informatique et libertés (CNIL) par l'article 44 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

Ainsi, dans le cas d'un différend sur le paiement d'une indemnité due, au titre du règlement 261/2004, par la compagnie à un passager, la DGAC pourrait aller vérifier dans les livres comptables si le paiement a été effectivement effectué.

L'alinéa 2 dispose que les agents de la DGAC sont chargés de veiller au respect des dispositions prévues par les textes communautaires entrant dans le champ de compétence de l'autorité administrative chargée de l'aviation civile et mentionnés à l'annexe du règlement (CE) n° 2006/2004 du Parlement européen et du Conseil du 27 octobre 2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs. A cette fin, ils disposent des pouvoirs énumérés à l'article 4 du règlement précité.

L'alinéa 3 prévoit que pour l'exercice de leurs missions, ces agents ont accès, lorsqu'ils sont à usage professionnel, aux locaux, terrains, aéronefs, à l'exclusion des domiciles et de la partie des locaux servant de domicile. Ils ne peuvent y accéder qu'entre huit heures et vingt heures, ou en dehors de ces heures, lorsque l'accès au public est autorisé ou lorsqu'une activité est en cours.

L'alinéa 4 précise qu'en cas d'opposition du responsable des lieux, la visite ne peut se dérouler qu'avec l'autorisation du juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel sont situés les locaux à visiter.

L'alinéa 5 indique que ce magistrat est saisi à la requête de l'autorité administrative chargée de l'aviation civile. Il statue par une ordonnance motivée, conformément aux dispositions prévues aux articles 493 à 498 du code de procédure civile. La procédure est sans représentation obligatoire.

Les articles 493 à 498 du code de procédure civile : l'ordonnance sur requête

Les articles 493 à 498 du code de procédure civile ont trait à l'ordonnance sur requête. Ils prévoient que :

- l'ordonnance sur requête est une décision provisoire rendue non contradictoirement dans les cas où le requérant est fondé à ne pas appeler de partie adverse (article 493) ;

- la requête est présentée en double exemplaire. Elle doit être motivée. Elle doit comporter l'indication précise des pièces invoquées. Si elle est présentée à l'occasion d'une instance, elle doit indiquer la juridiction saisie. En cas d'urgence, la requête peut être présentée au domicile du juge (article 494) ;

- l'ordonnance sur requête est motivée. Elle est exécutoire au seul vu de la minute. Copie de la requête et de l'ordonnance est laissée à la personne à laquelle elle est opposée (article 495) ;

- s'il n'est pas fait droit à la requête, appel peut être interjeté à moins que l'ordonnance n'émane du premier président de la cour d'appel. Le délai d'appel est de quinze jours. L'appel est formé, instruit et jugé comme en matière gracieuse. S'il est fait droit à la requête, tout intéressé peut en référer au juge qui a rendu l'ordonnance (article 496) ;

- le juge a la faculté de modifier ou de rétracter son ordonnance, même si le juge du fond est saisi de l'affaire (article 497) ;

- le double de l'ordonnance est conservé au secrétariat (article 498).

L'**alinéa 6** prévoit que la visite s'effectue sous l'autorité et le contrôle du juge qui l'a autorisée. Celui-ci peut se rendre dans les locaux durant l'intervention. A tout moment, il peut décider l'arrêt ou la suspension de la visite.

L'**alinéa 7** dispose que sous réserve du respect des données à caractère personnel, le secret professionnel ne peut être opposé aux agents et fonctionnaires agissant dans le cadre des pouvoirs visés au présent article.

Enfin, l'**alinéa 8** précise qu'à l'issue de leurs opérations, les agents et fonctionnaires dressent procès-verbal, dont copie est remise aux parties intéressées.

Article L. 330-10-2 (nouveau) du code de l'aviation civile

Pouvoir d'injonction des agents de la DGAC

Les **alinéas 9 et 10** visent les pouvoirs d'injonction des agents de la DGAC.

L'**alinéa 9** précise que les agents et fonctionnaires habilités à constater les manquements aux textes mentionnés à l'article L. 330-10-1 peuvent enjoindre aux parties intéressées, en leur impartissant un délai raisonnable, de se conformer aux obligations résultant des textes mentionnés à l'article L. 330-10-1 ou de faire cesser les manquements à ces textes.

L'**alinéa 10** prévoit que l'autorité administrative chargée de l'aviation civile peut agir devant la juridiction civile, pour demander au juge d'ordonner, s'il y a lieu sous astreinte, toute mesure de nature à mettre un terme aux manquements mentionnés aux textes figurant à l'article L. 330-10-1.

Article L. 330-10-3 (nouveau) du code de l'aviation civile

Communication aux autorités compétentes des Etats-membres de l'Union européenne des informations détenues par les agents de la DGAC

L'**alinéa 11** insère un article L. 330-10-3 nouveau dans le code de l'aviation civile qui prévoit que les dispositions relatives au secret professionnel

ne font pas obstacle à la communication aux autorités compétentes des États membres de l'Union européenne, par l'autorité administrative chargée de l'aviation civile, selon les conditions et modalités du Règlement (CE) n° 2006/2004 du Parlement et du Conseil du 27 octobre 2004, d'informations et de documents détenus et recueillis dans l'exercice de leurs missions par les agents et fonctionnaires habilités à constater et rechercher des manquements aux dispositions entrant dans l'application dudit règlement. »

Le **II** de l'article 27 (**alinéa 12**) est une disposition de coordination rédactionnelle, permettant de prévoir que les conditions d'application des articles L. 330-10-1 à L. 330-10-3 du code de l'aviation civile seront déterminées par décret en Conseil d'État.

LA POSITION DU RAPPORTEUR

Le rapporteur propose l'adoption de deux amendements rédactionnels.

*

* *

*La Commission **adopte** les amendements rédactionnels CE 118 et CE 119 puis l'article 27 ainsi modifié.*

Article 28 (nouveau)

Saisie conservatoire des aéronefs en cas d'aides d'Etat indûment perçues par des transporteurs aériens

Issu d'un amendement du Gouvernement ayant recueilli l'avis favorable de la Commission des affaires économiques du Sénat, le présent article a pour objet de permettre de requérir auprès du juge la saisie conservatoire d'aéronefs exploités par des transporteurs aériens n'ayant pas reversé des aides d'Etat indûment perçues.

LE DROIT EN VIGUEUR

Créé par l'article 12 de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports, l'article L. 123-4 du code de l'aviation civile prévoit actuellement qu'en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des redevances aéroportuaires, de la redevance de route, de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne ou des amendes administratives prononcées par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, l'exploitant d'aérodrome ou l'autorité administrative de l'Etat compétente peuvent, après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation, requérir la saisie conservatoire d'un aéronef

exploité par le redevable ou lui appartenant auprès du juge du lieu d'exécution de la mesure.

L'ordonnance du juge de l'exécution est transmise aux autorités responsables de la circulation aérienne de l'aérodrome aux fins d'immobilisation de l'aéronef. L'ordonnance est notifiée au redevable et au propriétaire de l'aéronef lorsque le redevable est l'exploitant.

Les frais entraînés par la saisie conservatoire sont à la charge du redevable.

Le paiement des sommes dues entraîne la mainlevée de la saisie conservatoire.

LE TEXTE ADOPTÉ PAR LE SÉNAT

En vertu de l'article 10 du Traité instituant la Communauté européenne, tout Etat membre prend toutes les mesures générales ou particulières propres à assurer l'exécution des obligations découlant du traité ou résultant des actes des institutions de la Communauté.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement a jugé « *souhaitable de disposer de voies de droit [permettant de contraindre] les transporteurs aériens à reverser les aides d'Etat qu'ils auraient indûment perçues.* »

Il a en conséquence modifié l'article L. 123-4 du code de l'aviation civile, en vue d'en étendre les dispositions.

Il substitue à l'actuelle rédaction du premier alinéa de l'article L. 123-4 trois alinéas nouveaux (alinéas 2 à 4 de l'article 28).

Ainsi l'exploitant d'un aérodrome ou l'autorité administrative de l'Etat compétent pourrait, après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation, requérir la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant auprès du juge du lieu d'exécution de la mesure dans les situations suivantes :

- non seulement, comme c'est le cas dans le droit en vigueur, en cas de non paiement des redevances mentionnées plus haut,

- mais également en cas de non restitution d'une aide d'Etat ayant fait l'objet d'une décision de récupération de la part de la Commission européenne ou d'un arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes.

LA POSITION DU RAPPORTEUR ET DE LA COMMISSION

Le rapporteur propose un amendement précisant chacune des autorités compétentes pour requérir la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par un

redevable selon le cas de non paiement, d'insuffisance de paiement ou de non restitution concerné. Il s'agit :

- soit du ministre chargé des transports ;
- soit de l'exploitant d'aérodrome ;
- soit de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA).

S'agissant des aides d'Etat, il est précisé que la compétence dévolue par ce texte au ministre chargé des transports ne vide pas la compétence dévolue par d'autres textes aux préfets (autorités mentionnées aux articles L.1511-1-1 du code général des collectivités territoriales et R.712-8-1 du code de commerce).

*

* *

La Commission examine l'amendement CE 120 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement permet à l'ACNUSA de procéder à la saisie conservatoire d'aéronefs de compagnies n'ayant pas réglé leurs amendes.

*La Commission **adopte** l'amendement, de même que l'article 28 **ainsi modifié**.*

Article 28 bis (article additionnel)

Mise à disposition des agents affectés à la concession de la CCI de Nantes pour la construction, l'entretien et l'exploitation des aérodromes de Nantes-Atlantique et de Saint-Nazaire-Montoir

La Commission examine l'*amendement CE 15* de M. Serge Poignant portant article additionnel, prévoyant qu'à l'échéance de la concession détenue par la chambre de commerce et d'industrie de Nantes pour la construction, l'entretien et l'exploitation des aérodromes de Nantes-Atlantique et de Saint-Nazaire-Montoir, les agents publics affectés à cette concession sont mis, pour une durée de dix ans, à la disposition du délégataire désigné par l'État à cette date pour la concession ayant pour objet les aérodromes de Nantes-Atlantique et de Saint-Nazaire-Montoir ainsi que le nouvel aérodrome du Grand Ouest Notre-Dame-des-Landes.

Pendant la durée de cette période de mise à disposition, chaque agent est pris en charge par le nouveau délégataire aux mêmes conditions que celles dont il bénéficiait dans la concession précédente et peut à tout moment demander que lui soit proposé par le nouveau délégataire un contrat de travail. La conclusion de ce contrat emporte radiation des cadres.

Au terme de la durée de dix ans prévue au premier alinéa, le délégataire propose à chacun des agents publics un contrat de travail, dont la conclusion

emporte radiation des cadres. Les agents publics qui refusent ce contrat sont réintégrés de plein droit au sein de la chambre de commerce et d'industrie dont ils relèvent.

*

* *

*Sur avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement.*

TITRE VI

DISPOSITIONS RELATIVES À LA MARINE MARCHANDE

Issu du Sénat, ce nouveau titre comprend un article unique, adopté par le biais d'un amendement du Gouvernement, et dont l'objet est la création de l'Ecole nationale supérieure maritime.

Article 29 (nouveau)

Création de l'Ecole nationale supérieure maritime

Issu d'un amendement du Gouvernement ayant recueilli l'avis favorable de la Commission des affaires économiques du Sénat, le présent article a pour objet de créer une Ecole nationale supérieure maritime, regroupant plusieurs établissements.

LE DROIT EN VIGUEUR

Les écoles de la marine marchande (ENM) implantées au Havre, à Saint-malo, à Nantes et à Marseille, sont des établissements publics nationaux, dotés de l'autonomie financière, qui assurent des missions d'enseignement supérieur. Elles ont pour objet de préparer aux carrières d'officier de la marine marchande. Les études durent de trois à cinq ans, selon le niveau visé, et sont ponctuées d'embarquements interscolaires.

Le législateur a transformé ces écoles en établissements publics régionaux dont l'investissement et le fonctionnement ont été confiés à la région, mais certaines dispositions relatives aux établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel – qui constitue un statut propre aux établissements d'enseignement supérieur – s'appliquent à ces écoles. C'est pourquoi l'Etat a conservé la tutelle pédagogique ainsi que la compétence en matière de rémunération des enseignants.

Ainsi, depuis l'entrée en vigueur de la loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, l'article L. 577-1 du code de l'éducation prévoit que les écoles de la marine marchande ont pour objet de préparer aux carrières d'officier de la marine marchande. Elles constituent des établissements publics régionaux.

Les régions intéressées participent au service public de la formation des officiers de la marine marchande et des personnels appelés à des fonctions techniques, de sécurité et de sûreté en matière maritime et portuaire, en prenant en charge le financement du fonctionnement et de l'investissement des écoles de la marine marchande, à l'exception des dépenses pédagogiques prises en charge par

l'Etat. Par convention avec l'Etat, elles assurent les formations des personnes appelées à des fonctions techniques, de sécurité et de sûreté en matière maritime et portuaire.

L'Etat fixe les conditions d'accès aux formations des officiers de la marine marchande, ainsi que des personnels appelés à des fonctions techniques, de sécurité et de sûreté en matière maritime et portuaire. Il détermine les programmes de formation, l'organisation des études, les modalités d'évaluation des étudiants. Il délivre les diplômes ou les attestations suivant la nature de la formation.

Les règles d'administration des écoles de la marine marchande sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

LE TEXTE ADOPTÉ PAR LE SÉNAT

Selon le Gouvernement, auteur de l'amendement créant l'article 29, « de nombreuses difficultés, notamment juridiques, pour concilier les statuts d'établissement public régional et d'établissement public à caractère scientifique, culturel et professionnel, constatées dans l'élaboration du texte, ainsi que la publication de nombreux rapports ou avis, ont relancé la réflexion sur l'intérêt de la création d'une grande école des métiers de la mer. Ce projet répond en effet à une attente forte de la profession qui souhaite la mise en œuvre d'une politique de formation ambitieuse dans le domaine maritime, en particulier dans le contexte actuel de pénurie d'officiers. En outre, la conservation d'un statut national faciliterait le recentrage des moyens, indispensable corollaire de toute réforme d'envergure. »

C'est pourquoi l'amendement gouvernemental, qui réécrit l'article L. 757-1 du code de l'éducation, revient sur la régionalisation des écoles de la marine marchande décidée en 2004 et propose la création d'un seul établissement, se substituant aux quatre écoles de la marine marchande existant actuellement, suivant un calendrier et des modalités qui seraient définis par voie réglementaire.

Les **alinéas 1 à 3** de l'article transforment l'intitulé du chapitre VII du livre V du livre VII de la troisième partie du code de l'éducation. L'intitulé « Les écoles de la marine marchande » deviendrait « L'école nationale supérieure maritime ».

Les **alinéas 4 à 6** de l'article 29 proposent une nouvelle rédaction de l'article L. 757-1 précité, disposant que l'Ecole nationale supérieure maritime est un établissement public d'enseignement supérieur placé sous la tutelle du ministre chargé de la mer. Elle aurait notamment pour objet de préparer aux carrières d'officier de la marine marchande. Les règles d'organisation et de fonctionnement de l'Ecole seraient fixées par décret en Conseil d'Etat.

Comme dans le droit en vigueur, les dispositions de l'article L. 421-21 du code de l'éducation seraient applicables aux élèves de l'École nationale supérieure maritime.

L'article L. 421-21 du code de l'éducation

Il dispose que les élèves des lycées professionnels maritimes sont assurés, en cas d'accident, de maladie, de maternité et d'invalidité, par la caisse générale de prévoyance des marins, dans des conditions et selon des modalités fixées par arrêté du ministre chargé de la mer.

Les périodes de présence des élèves dans les lycées professionnels maritimes entrent en compte pour la détermination des droits des marins et de leurs familles à l'assurance de la caisse générale de prévoyance.

Avec l'avis favorable du Gouvernement et de sa commission des affaires économiques, le Sénat a adopté un sous-amendement de Mme Mireille Schurch à l'amendement gouvernemental, visant à préciser que la nouvelle école aurait notamment pour objet de préparer *dans plusieurs sites* aux carrières d'officier de la marine marchande.

Le rapporteur propose l'adoption de cet article sans modification.

*

* *

M. Frédéric Cuvillier. Il m'étonne qu'un article aussi important arrive ainsi à la fin du présent texte. Il méconnaît totalement le Grenelle de la mer actuellement en cours.

M. le président Patrick Ollier. Vous pouviez déposer un amendement de suppression.

M. Frédéric Cuvillier. Nous ne savions pas précisément quand la question serait abordée mais pensions en tout état de cause qu'on attendrait les conclusions du Grenelle de la mer. J'observe d'ailleurs qu'une circulaire du Premier ministre réformant toute l'administration maritime est également intervenue le 15 juin alors que le Grenelle de la mer est en cours.

M. le secrétaire d'État. Maire du plus grand port de pêche de notre pays, vous connaissez parfaitement ces questions, Monsieur Cuvillier. Le sujet fait néanmoins consensus. On avait, à tort, décentralisé, l'enseignement maritime. Après avoir discuté avec les présidents des régions littorales et les maires des villes où sont implantées les écoles maritimes, nous avons convenu que le nouveau dispositif ne fonctionnait pas et que si nous voulions avoir davantage d'officiers et, d'une manière générale, de personnels français à bord de nos navires et développer notre transport maritime, il fallait « renationaliser » l'enseignement maritime et avoir un seul établissement sur plusieurs sites Le Havre, Nantes, Marseille et Saint-Malo. Notre objectif est pour l'heure de préparer la rentrée

2010, en liaison avec les élus locaux concernés. Mais soyez rassuré, cet article n'est pas du tout en contradiction avec le Grenelle de la mer. L'amélioration de l'enseignement maritime est un objectif largement partagé entre les armateurs, les personnels et les élus. Restera à mettre en place l'excellent outil créé par cet article, et toute la place nécessaire sera laissée à la concertation.

M. Frédéric Cuvillier. Ne vous méprenez pas, nous considérons que ce texte manque d'ambition. Les actuels lycées maritimes pourraient devenir des lycées de la mer si les recommandations du Grenelle étaient suivies et des passerelles établies dans le cadre d'un dispositif global de formation aux métiers de la mer. Il est dommage d'avoir cette vision isolée au sein de ce texte, alors que des textes plus adaptés, je pense notamment à la loi relative aux équipages de navires, auraient pu en traiter.

M. le secrétaire d'État. Il ne s'agit là que d'un début pour engager un combat dont je souhaite que nous le menions en commun.

La Commission adopte l'article 29 sans modification.

*
* *

La Commission adopte l'ensemble du projet de loi ainsi modifié.

TABLEAU COMPARATIF

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Projet de loi</p> <p style="text-align: center;">relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et guidés et portant diverses dispositions relatives aux transports</p> <p style="text-align: center;">TITRE I^{ER}</p> <p style="text-align: center;">DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS FERROVIAIRES ET GUIDÉS</p> <p style="text-align: center;">Article 1^{er}</p> <p>La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifiée :</p> <p>1° Le huitième alinéa de l'article 5 est complété par les dispositions suivantes :</p> <p>« Pour l'exercice de ces missions, l'État et les autres personnes publiques précédemment mentionnées ont accès aux informations relatives au trafic ferroviaire et aux données économiques nécessaires à la conduite d'études et de recherches de nature à faciliter la réalisation des objectifs assignés au système de transports. L'utilisation de ces informations est faite dans le respect du secret des affaires sous peine des sanctions prévues à l'article 226-13 du code pénal. » ;</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Projet de loi</p> <p style="text-align: center;">relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports</p> <p style="text-align: center;">TITRE I^{ER}</p> <p style="text-align: center;">DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS FERROVIAIRES ET GUIDÉS</p> <p style="text-align: center;">Article 1^{er}</p> <p><u>I.-</u> La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifiée :</p> <p>1° Le huitième alinéa de l'article 5 est complété par <u>trois phrases</u> ainsi rédigées :</p> <p>« Pour l'exercice de ces missions, l'État et les autres personnes publiques précédemment mentionnées ont accès aux informations relatives au trafic ferroviaire et aux données économiques nécessaires à la conduite d'études et de recherches de nature à faciliter la réalisation des objectifs assignés au système de transports. <u>Lorsque la divulgation de ces informations est susceptible de porter atteinte au secret des affaires, leur détenteur peut demander que leur diffusion à ces personnes publiques soit assurée par le ministre chargé des transports. Dans ce cas, celui-ci désigne les services habilités à procéder à cette diffusion, en précise les conditions et modalités garantissant le respect de ce secret et arrête la nature des informations pouvant être rendues publiques.</u> »</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Projet de loi</p> <p style="text-align: center;">relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports</p> <p style="text-align: center;">TITRE I^{ER}</p> <p style="text-align: center;">DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS FERROVIAIRES ET GUIDÉS</p> <p style="text-align: center;">Article 1^{er}</p> <p>I. - Alinéa sans modification</p> <p>1° Sans modification</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>2° L'article 13-1 est modifié comme suit :</p> <p>a) Le premier alinéa est complété par la phrase suivante :</p> <p>« Les dispositions du présent alinéa ne concernent pas la construction ou la modification substantielle des véhicules de transport public guidé ou ferroviaire. » ;</p> <p>b) Au deuxième alinéa, les mots : « Leur mise en exploitation commerciale » sont remplacés par les mots : « La mise en exploitation commerciale de ces systèmes » ;</p> <p>c) Après le deuxième alinéa, il est inséré l'alinéa suivant :</p> <p>« L'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un véhicule de transport ferroviaire ou guidé délivrée par l'autorité compétente d'un autre État membre de l'Union européenne ou celle d'un État appliquant, en vertu d'accords auxquels la France ou l'Union européenne sont parties, des règles techniques et de sécurité équivalentes à celles de l'Union européenne, emporte autorisation de son exploitation commerciale dès lors qu'elle a été délivrée en application de règles communautaires ou de règles reconnues par l'autorité compétente comme étant de nature à garantir la sécurité. » ;</p> <p>d) À la fin du cinquième alinéa sont ajoutés les mots suivants : « ainsi que les modalités de reconnaissance des règles mentionnées au troisième alinéa. » ;</p>	<p>2° L'article 13-1 est <u>ainsi</u> modifié :</p> <p>a) Le premier alinéa est complété par <u>une phrase ainsi rédigée</u> :</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>b) <u>Au début de la première phrase du</u> deuxième alinéa, les mots : « Leur mise en exploitation commerciale » sont remplacés par les mots : « La mise en exploitation commerciale de ces systèmes » ;</p> <p>c) Après le deuxième alinéa, il est inséré <u>un alinéa ainsi rédigé</u> :</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>d) <u>Le quatrième alinéa est complété par</u> les mots : « ainsi que les modalités de reconnaissance des règles mentionnées au troisième alinéa. » ;</p>	<p>2° Sans modification</p>
<p>3° Les articles 13-1 et 13-2 sont <u>ainsi modifiés</u> :</p>	<p>3° <u>À la première phrase du premier alinéa des</u> articles 13-1 et 13-2, les mots : « un expert ou un organisme » sont remplacés par les mots : « un organisme » ;</p>	<p>3° Sans modification</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>a) Aux articles 13-1 et 13-2, les mots : « un expert ou un organisme » sont remplacés par les mots : « un organisme » ;</p>		
<p>b) À l'article 13-1, les mots : « ouvrages » et « de l'ouvrage » sont respectivement remplacés par les mots : « systèmes » et « du système » ;</p>	<p><u>4° À la seconde phrase du premier alinéa de l'article 13-1, le mot : « ouvrages » est remplacé par le mot : « systèmes » et à la fin de la deuxième phrase du deuxième alinéa du même article, les mots : « de l'ouvrage » sont remplacés par les mots : « du système ».</u></p>	<p>4° Sans modification</p>
<p>e) Au premier alinéa de l'article 13-2, les mots : « ces ouvrages » sont remplacés par les mots : « ces systèmes » ;</p>	<p><u>5° À la seconde phrase du premier alinéa de l'article 13-2, les mots : « ces ouvrages » sont remplacés par les mots : « ces systèmes » ;</u></p>	<p>5° Sans modification</p>
<p>4° L'intitulé de la section I du chapitre I du titre II est remplacé par l'intitulé suivant : « De l'organisation du transport ferroviaire » ;</p>	<p><u>6° La section I du chapitre I^{er} du titre II est ainsi modifiée :</u></p> <p><u>a) L'intitulé est ainsi rédigé : « De l'organisation du transport ferroviaire et du service public ferroviaire » ;</u></p>	<p>6° Alinéa sans modification</p> <p>a) Sans modification</p>
<p>5° À la section I du chapitre I^{er} du titre II, il est inséré deux articles 17-1 et 17-2 ainsi rédigés :</p> <p>« Art. 17-1. - I. - Au sens du présent article, le réseau ferroviaire est composé du réseau ferré national et des lignes ferroviaires ouvertes à la circulation publique qui lui sont reliées, y compris les lignes d'accès aux ports et aux terminaux desservant ou pouvant desservir plus d'un utilisateur final.</p>	<p><u>b) Avant l'article 18, sont insérés trois articles 17-1, 17-2 et 17-3 ainsi rédigés :</u></p> <p><u>« Art. 17-1. - I. - Sans modification</u></p>	<p>b) Alinéa sans modification</p>
<p>« Au sens du présent article, on entend par « capacités de l'infrastructure », la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un segment de l'infrastructure pendant une certaine période, et on entend par « sillon », la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné.</p>	<p>« Art. 17-1. - I. - Sans modification</p>	<p>« Art. 17-1. - I. - Sans modification</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>« II. - La gestion de l'infrastructure ferroviaire est comptablement séparée de l'exploitation des services de transport des entreprises ferroviaires. Aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.</p>	« II. - Sans modification	« II. - Sans modification
<p>« III. - En ce qui concerne les entreprises ferroviaires, des comptes de profits et pertes et, soit des bilans, soit des bilans financiers annuels décrivant l'actif et le passif sont tenus et publiés pour les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret.</p>	« III. - Sans modification	« III. - Sans modification
<p>« Les concours publics reçus par les entreprises ferroviaires au titre des missions de service public de voyageurs qui leur sont confiées ne peuvent être affectés à d'autres activités et doivent figurer dans les comptes correspondants.</p>		
<p>« IV. - Les entreprises ferroviaires autorisées à exploiter des services de transport ont un droit d'accès à l'ensemble du réseau ferroviaire, dans des conditions équitables et sans discrimination, comprenant l'accès aux infrastructures y compris aux infrastructures de services lorsqu'il n'existe pas d'autre possibilité économiquement viable, ainsi qu'à la fourniture de prestations complémentaires ou connexes.</p>	<p>« IV. - Les entreprises ferroviaires autorisées à exploiter des services de transport ont, dans des conditions équitables et sans discrimination, un droit d'accès à l'ensemble du réseau ferroviaire, <u>y compris pour l'accès par le réseau</u> aux infrastructures de services, <u>ainsi que,</u> lorsqu'il n'existe pas d'autre possibilité <u>d'accès dans des conditions économiques raisonnables, aux services que ces infrastructures permettent de leur fournir.</u></p>	« IV. - Alinéa sans modification
		<p><u>L'utilisation par une entreprise ferroviaire des gares et de toutes autres infrastructures de service donne lieu à la passation d'un contrat.</u> (amendement n° CE 124)</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
—	<p>« <u>Un décret en Conseil d'État précise pour les gares et toutes autres infrastructures de services la nature des prestations minimales ou complémentaires dont toute entreprise ferroviaire autorisée à réaliser des services de transport peut demander la fourniture et, en tant que de besoin, les principes de tarification applicables à ces prestations.</u></p>	Alinéa sans modification
<p>« L'utilisation de l'infrastructure donne lieu à la passation d'un contrat entre le bénéficiaire d'un sillon et le gestionnaire d'infrastructure et à la perception d'une redevance par ce dernier. Les capacités de l'infrastructure disponible ne peuvent, une fois affectées à un candidat, être transférées par le bénéficiaire à une autre entreprise ou un autre service. Tout transfert de capacités d'infrastructure à titre onéreux ou gratuit est interdit et entraîne l'exclusion de l'attribution ultérieure de capacités.</p>	Alinéa sans modification	Alinéa sans modification
<p>« Toutefois, d'autres personnes que les entreprises ferroviaires peuvent être autorisées à demander l'attribution de sillons, en vue de les mettre à la disposition d'une entreprise ferroviaire. Une telle mise à disposition des sillons qui leur sont attribués à une entreprise ferroviaire ne constitue pas un transfert prohibé au sens de l'alinéa précédent.</p>	Alinéa sans modification	Alinéa sans modification
<p>« Les redevances perçues pour l'accès aux infrastructures de services sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire. Les redevances pour les prestations complémentaires ou connexes offertes par un seul fournisseur sont liées au coût de la prestation calculé d'après le degré d'utilisation réelle.</p>	<p>« Les redevances pour les prestations complémentaires ou connexes offertes par un seul fournisseur sont liées au coût de la prestation calculé d'après le degré d'utilisation réelle.</p>	Alinéa sans modification

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>« V. - Le gestionnaire d'infrastructure publie un document de référence du réseau qui décrit les caractéristiques de l'infrastructure mise à disposition des entreprises ferroviaires et contient les informations nécessaires à l'exercice des droits d'accès au réseau.</p> <p>« Le gestionnaire d'infrastructure d'un réseau sur lequel une seule entreprise circule et n'effectue que des services de marchandises est dispensé d'établir le document de référence du réseau jusqu'à ce qu'un autre candidat demande à utiliser la capacité dudit réseau.</p> <p>« VI. - Tout candidat demandeur de sillons peut conclure avec le gestionnaire d'infrastructure un accord-cadre précisant les caractéristiques des capacités d'infrastructure ferroviaire qui lui sont offertes pour une durée déterminée tenant compte, le cas échéant, de l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.</p> <p>« VII. - Les entreprises ferroviaires qui exploitent des services avant le 1^{er} janvier 2010 peuvent conclure avec le gestionnaire d'infrastructure des accords-cadres pour une durée de cinq ans, renouvelables une fois, sur la base des caractéristiques des capacités utilisées à condition que ces entreprises justifient d'investissements spéciaux ou de contrats commerciaux avant cette date.</p> <p>« Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article.</p>	<p>« V. - Le gestionnaire d'infrastructure publie un document de référence du réseau qui décrit les caractéristiques de l'infrastructure mise à disposition des entreprises ferroviaires, <u>les tarifs des prestations offertes, les règles de répartition des capacités, ainsi que</u> les informations nécessaires à l'exercice des droits d'accès au réseau.</p> <p>« Le gestionnaire d'infrastructure d'un réseau sur lequel une seule entreprise circule et n'effectue que des services de marchandises est dispensé d'établir le document de référence du réseau jusqu'à ce qu'un autre candidat demande à utiliser la capacité dudit réseau.</p> <p>« VI. - Tout candidat demandeur de sillons peut conclure avec le gestionnaire d'infrastructure un accord-cadre précisant les caractéristiques des capacités d'infrastructure ferroviaire qui lui sont offertes pour une durée déterminée tenant compte, le cas échéant, de l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.</p> <p>« VII. - Sans modification</p>	<p>« V. - Alinéa sans modification</p> <p>« Le gestionnaire d'infrastructure d'un réseau sur lequel une seule entreprise circule et n'effectue que des services de marchandises est dispensé d'établir le document de référence du réseau <u>tant qu'il n'existe pas d'autre demandeur de capacité dudit réseau que cette entreprise.</u></p> <p>(amendement n° CE 148)</p> <p>« VI. - Tout demandeur de sillons peut conclure avec le gestionnaire d'infrastructure un accord-cadre précisant les caractéristiques des capacités d'infrastructure ferroviaire qui lui sont offertes pour une durée déterminée tenant compte, le cas échéant, de l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.</p> <p>(amendement n° CE 125)</p> <p>« VII. - Sans modification</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>« Art. 17-2. - À compter du 13 décembre 2009, les entreprises ferroviaires exploitant des services de transport international de voyageurs peuvent, à cette occasion, assurer des dessertes intérieures à condition que l'objet principal du service exploité par l'entreprise ferroviaire soit le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents.</p>	<p>« Art. 17-2. - Alinéa sans modification</p>	<p>« Art. 17-2. - À compter du 13 décembre 2009, les entreprises ferroviaires exploitant des services de transport international de voyageurs peuvent, à cette occasion, assurer des dessertes intérieures à condition que l'objet principal du service exploité par l'entreprise ferroviaire soit le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres <u>de l'Union européenne</u> différents.</p>
<p>« L'autorité administrative compétente peut s'opposer à la création de ces dessertes ou les limiter, sous réserve que la Commission de régulation des activités ferroviaires ait, par un avis motivé, estimé que la condition précitée n'était pas remplie.</p>	<p>« L'autorité administrative compétente peut limiter ces dessertes intérieures, sous réserve que <u>l'Autorité</u> de régulation des activités ferroviaires ait, par un avis motivé, estimé que la condition précitée n'était pas remplie.</p>	<p>(amendement n° CE 16)</p> <p>Alinéa sans modification</p>
<p>« Toute autorité organisatrice de transport ferroviaire compétente peut également s'opposer à la création de ces dessertes ou les limiter, sous réserve que la Commission de régulation des activités ferroviaires ait, par un avis motivé, estimé que ces services compromettent l'équilibre économique d'un contrat de service public.</p>	<p>« Toute autorité organisatrice de transport ferroviaire compétente peut également limiter <u>ou, le cas échéant, interdire</u> ces dessertes <u>intérieures</u>, sous réserve que <u>l'Autorité</u> de régulation des activités ferroviaires ait, par un avis motivé, estimé que ces <u>dessertes</u> compromettent l'équilibre économique d'un contrat de service public.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
<p>« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. » ;</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
	<p><u>« Art. 17-3 (nouveau). – La consistance et les caractéristiques principales du réseau ferré national sont fixées par un décret en Conseil d'État pris en application des principes énoncés par l'article 14 de la présente loi.</u></p>	<p>« Art. 17-3. – Sans modification</p>
	<p><u>« La gestion du réseau ferré national est confiée à Réseau ferré de France qui en assure la responsabilité dans les conditions prévues par la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau ferré de France en vue du <u>renouveau du transport ferroviaire.</u></u></p>	

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>6° Au troisième alinéa de l'article 18 ont été ajoutés les mots : « , sous réserve des dispositions du premier alinéa de l'article 17-2 ; ».</p>	<p><u>« Réseau ferré de France et les titulaires des contrats de partenariat ou de délégations de service public mentionnés aux articles 1^{er}-1 et 1^{er}-2 de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 précitée ont la qualité de gestionnaire d'infrastructure. » ;</u></p>	<p>c) Sans modification</p>
	<p>c) Le troisième alinéa de l'article 18 est complété par les mots : « , sous réserve des dispositions du premier alinéa de l'article 17-2 » ;</p>	<p><u>c bis) Après le quatrième alinéa de l'article 18 est inséré un alinéa ainsi rédigé :</u></p>
	<p>d (nouveau) L'article 24 est complété par un III ainsi rédigé :</p>	<p><u>- de gérer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs qui lui sont confiées par l'État ou d'autres personnes publiques et de percevoir à ce titre auprès des entreprises ferroviaires toute redevance ;</u> (amendement n° CE 137)</p>
	<p><u>« III. – Au sein de la Société nationale des chemins de fer français, un service spécialisé exerce, à compter du 1^{er} janvier 2010, pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par Réseau ferré de France, les missions de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national mentionnées à l'article 1^{er} de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire, dans des conditions assurant l'indépendance des fonctions essentielles ainsi exercées garantissant une concurrence libre et loyale et l'absence de toute discrimination.</u></p>	<p>d) Alinéa sans modification</p>
		<p>« III. – Alinéa sans modification</p>

Texte du projet de loi

Texte du Sénat

Propositions de la Commission

—

« Le directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations ne reçoit aucune instruction qui soit de nature à remettre en cause ou à fausser cette indépendance et veille au caractère non discriminatoire des décisions prises pour l'exécution de ses missions. Il est nommé, pour cinq ans, par décret du Premier ministre sur proposition du ministre chargé des transports et après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. Il ne peut être mis fin de manière anticipée à ses fonctions, le cas échéant à la demande du président de la Société nationale des chemins de fer français, que dans l'intérêt du service et selon des modalités identiques à celles de sa nomination.

« Le directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations ne peut être membre du conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français. Les personnels employés par le service ne peuvent recevoir d'instructions que du directeur ou d'un agent placé sous son autorité.

—

« Le directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations ne reçoit aucune instruction qui soit de nature à remettre en cause ou à fausser cette indépendance et veille au caractère non discriminatoire des décisions prises pour l'exécution de ses missions. Il est nommé, pour cinq ans, par décret du Premier ministre sur proposition du ministre chargé des transports et après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. Il ne peut être mis fin de manière anticipée à ses fonctions, le cas échéant à la demande du président de la Société nationale des chemins de fer français, que dans l'intérêt du service, par décret du Premier ministre et après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

(amendement n° CE 121)

Alinéa sans modification

Texte du projet de loi

Texte du Sénat

Propositions de la Commission

« Les dispositions de l'article 226-13 du code pénal s'appliquent à la divulgation, à toute personne étrangère au service gestionnaire des trafics et des circulations, d'informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique dont la communication serait de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi. Ces dispositions ne s'appliquent pas à la communication des informations nécessaires à l'accomplissement de leurs missions par Réseau ferré de France et par les services gestionnaires des trafics et des circulations sur d'autres réseaux ferroviaires français ou étrangers. Elles ne s'appliquent pas non plus à la communication des informations aux fonctionnaires et agents chargés de la tutelle de la Société nationale des chemins de fer français et de Réseau ferré de France.

« Le service gestionnaire des trafics et des circulations dispose d'un budget propre, dont le financement est assuré par Réseau ferré de France dans le cadre d'une convention passée avec la Société nationale des chemins de fer français, co-signée par le directeur du service gestionnaire. Cette convention fixe, conformément à l'article 1^{er} de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 précitée, les conditions d'exécution et de rémunération des missions exercées par le service, notamment pour ce qui concerne les études techniques d'exécution nécessaires à l'instruction des demandes de sillons et la gestion opérationnelle des circulations.

« Le directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations est seul responsable de la gestion administrative et budgétaire du service. Il dispose, à ce titre, du pouvoir d'engager les dépenses liées à son fonctionnement et à l'accomplissement de ses missions.

« Les dispositions de l'article 226-13 du code pénal s'appliquent à la divulgation, à toute personne étrangère au service gestionnaire des trafics et des circulations, d'informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique dont la communication serait de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi. La liste des informations concernées est déterminée par décret en Conseil d'État. Ces dispositions ne s'appliquent pas à la communication des informations nécessaires à l'accomplissement de leurs missions par Réseau ferré de France et par les services gestionnaires des trafics et des circulations sur d'autres réseaux ferroviaires français ou étrangers. Elles ne s'appliquent pas non plus à la communication des informations aux fonctionnaires et agents chargés de la tutelle de la Société nationale des chemins de fer français et de Réseau ferré de France.

(amendement n° CE 122)

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Texte du projet de loi

Texte du Sénat

Propositions de la Commission

« Aucune décision intéressant directement ou indirectement, la carrière d'un agent affecté au service gestionnaire des trafics et des circulations ne peut être prise sans l'avis du directeur du service, préalablement consulté. Cet avis est communiqué, à sa demande, à l'agent intéressé.

Alinéa sans modification

~~« Un agent du service gestionnaire des trafics et des circulations ayant eu à connaître, dans l'exercice de ses fonctions, d'informations dont la divulgation est sanctionnée au titre du présent article ne peut exercer, en dehors de ce service, des activités dont la liste est définie par décret en Conseil d'État. Ce décret fixe la durée de l'interdiction.~~

Alinéa supprimé.
(amendement n° CE 122)

« Un décret précise, en tant que de besoin, les exigences matérielles d'indépendance auxquelles doit satisfaire le service gestionnaire, notamment en matière de sécurité d'accès aux locaux et aux systèmes d'information.

Alinéa sans modification

« Un décret en Conseil d'État précise, en tant que de besoin, les modalités d'application du présent III, en particulier les règles de fonctionnement du service gestionnaire des trafics et des circulations. » ;

Alinéa sans modification

« IV. - Il est institué une commission qui est obligatoirement consultée lorsqu'un agent du service gestionnaire des trafics et des circulations ayant eu à connaître, dans l'exercice de ses fonctions, des informations dont la divulgation est sanctionnée au III du présent article, souhaite exercer des activités dans le secteur ferroviaire en dehors de ce service.

Texte du projet de loi

Texte du Sénat

Propositions de la Commission

« Cette commission rend un avis. Le cas échéant, elle peut fixer un délai avant l'expiration duquel l'agent ne peut exercer de nouvelles fonctions incompatibles avec ses fonctions précédentes. Pendant ce délai, l'agent est reclassé dans un poste de même niveau qui ne comporte pas d'incompatibilités au regard de ses fonctions précédentes ni de ses fonctions futures.

« Cette commission est présidée par un magistrat de l'ordre judiciaire et comprend, en outre, un membre de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, le président de Réseau ferré de France ou son représentant, le directeur du service de gestion des trafics et circulations ou son représentant et un représentant des agents du service gestionnaire des trafics et des circulations. Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent IV.

(amendement n° CE 122)

e) Le dernier alinéa du II de l'article 24 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est abrogé.

(amendement n° CE 123)

7° Sans modification

7° (nouveau) L'article 30-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Il peut comprendre des syndicats mixtes définis à l'article L. 5711-1 ou à l'article L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales et compétents en matière d'organisation des transports. »

II (nouveau). – Le premier alinéa de l'article 1^{er} de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire est ainsi modifié :

1° À la deuxième phrase, les mots : « de l'infrastructure » sont supprimés ;

II. – Sans modification

Texte du projet de loi

Texte du Sénat

Propositions de la Commission

2° La dernière phrase est ainsi rédigée :

« Il est le gestionnaire du réseau ferré national. »

Article 1^{er} bis (nouveau)

« I. - Nul ne peut assurer la conduite d'un train sur le réseau ferroviaire s'il n'est titulaire d'une licence dont la délivrance est subordonnée à des conditions de formation scolaire, de connaissances professionnelles et d'aptitudes physiques et psychologiques.

« Un recours devant une commission d'aptitudes ferroviaires peut être formé à l'encontre d'une décision du médecin ou du psychologue.

« Le premier alinéa entre en vigueur au 1^{er} décembre 2010 et au 1^{er} décembre 2012 pour les conducteurs n'effectuant que des services intérieurs. Ces dates sont repoussées au 1^{er} décembre 2017 pour les personnes régulièrement habilitées à la conduite de trains avant le 1^{er} décembre 2010.

« La licence délivrée dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un Etat appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci est valable sur le territoire national.

« II. - Le fait de conduire un train sans être titulaire de la licence et des documents requis par la réglementation de sécurité, ou d'affecter à la conduite de trains une personne qui n'est pas titulaire de ces documents est puni d'un emprisonnement de cinq ans et d'une amende de 75 000 euros. L'amende est quintuplée lorsque l'infraction est commise par une personne morale.

Article 1^{er} bis

« I. - Alinéa sans modification

« Un recours devant une commission ferroviaire d'aptitudes peut être formé à l'encontre d'une décision du médecin ou du psychologue.

(amendement n° CE 126)

« Le premier alinéa entre en vigueur au 1^{er} juin 2011 et au 1^{er} juin 2013 pour les conducteurs n'effectuant que des services intérieurs. Ces dates sont fixées au 1^{er} juin 2018 pour les personnes régulièrement habilitées à la conduite de trains avant le 1^{er} juin 2011.

(amendements n°s CE 127 et CE 128)

Alinéa sans modification

« II. - Sans modification

Texte du projet de loi

Texte du Sénat

Propositions de la Commission

« III. - Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article et notamment les conditions d'organisation et de fonctionnement de la commission d'aptitudes ferroviaires. »

Article 1^{er} ter (nouveau)

I. – À compter du 4 décembre 2009, le règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires s'applique aux voyages et services ferroviaires pour lesquels une entreprise doit avoir obtenu une licence conformément à la directive 95/18/CE du Conseil, du 19 juin 1995, concernant les licences des entreprises ferroviaires.

II. – Les services publics de transport ferroviaire de voyageurs organisés par le syndicat des transports d'Île-de-France et par les régions sont soumis à l'application des seuls articles 9, 11, 12, 19, 26 et du 1 de l'article 20 du règlement précité.

Les autres services intérieurs de transport ferroviaire de voyageurs sont soumis à l'application des seuls articles 9, 11, 12, 19, 26 et du 1 de l'article 20 du règlement pour une période de cinq ans. Celle-ci peut être renouvelée, par décret, deux fois par période maximale de cinq ans. À l'issue de cette période, l'ensemble des dispositions du règlement est applicable à ces services.

« III. - Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article et notamment les conditions d'organisation et de fonctionnement de la commission ferroviaire d'aptitudes. »

(amendement n° CE 129)

Article 1^{er} ter

I. – Sans modification

II. – Les services publics de transport ferroviaire de voyageurs urbains, départementaux ou régionaux réalisés sur le réseau ferroviaire tel que défini à l'article 17-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs sont soumis à l'application des seuls articles 9, 11, 12, 19, 26 et du 1 de l'article 20 du règlement précité.

(amendement n° CE 130)

Les autres services intérieurs de transport ferroviaire de voyageurs sont soumis à l'application des seuls articles 9, 11, 12, 19, 26 et du 1 de l'article 20 du même règlement pour une période de cinq ans. Celle-ci peut être renouvelée, par décret, deux fois par période maximale de cinq ans. À l'issue de cette période, l'ensemble des dispositions du même règlement est applicable à ces services.

(amendements n°s CE 17 et CE 18)

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>La loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire est ainsi modifiée :</p> <p>1° À la fin du deuxième alinéa de l'article 1^{er}, il est ajouté la phrase suivante : « Cependant, pour des lignes à faible trafic réservées au transport de marchandises, Réseau ferré de France peut confier par convention ces missions à toute personne selon les mêmes objectifs et principes de gestion. » ;</p> <p>2° À la fin de la deuxième phrase de l'article 1^{er}-1, les mots : « qui demeurent régis par le deuxième alinéa de l'article 1^{er} » sont remplacés par les mots : « qui sont assurés par la Société nationale des chemins de fer français, pour le compte du cocontractant qui la rémunère à cet effet, dans le respect des objectifs et principes de gestion du réseau ferré national définis par Réseau ferré de France » ;</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p><u>Le présent article ne fait pas obstacle à ce que l'autorité compétente pour l'organisation d'un service public ferroviaire de transport de voyageurs décide de l'application de tout ou partie des dispositions non obligatoires du règlement précité.</u></p> <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>1° <u>Le</u> deuxième alinéa de l'article 1^{er} est <u>complété par deux phrases ainsi rédigées</u> :</p> <p>« Cependant, pour des lignes à faible trafic réservées au transport de marchandises, Réseau ferré de France peut confier par convention ces missions à toute personne selon les mêmes objectifs et principes de gestion. <u>Un opérateur de proximité ne peut en aucun cas devenir propriétaire de l'infrastructure ferroviaire qui demeure propriété de Réseau ferré de France, et ce même quand il est composé, pour tout ou partie, de collectivités locales ou d'établissements publics.</u> » ;</p> <p>2° À la fin de la deuxième phrase de l'article 1^{er}-1, les mots : « qui demeurent régis par le deuxième alinéa de l'article 1^{er} » sont remplacés par les mots : « qui sont assurés par la Société nationale des chemins de fer français, pour le compte du cocontractant qui la rémunère à cet effet, dans le respect des objectifs et principes de gestion du réseau ferré national définis par Réseau ferré de France » ;</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>1° Le deuxième alinéa de l'article 1^{er} est <u>ainsi complété</u> : (amendement n° CE 131)</p> <p>« Cependant, pour des lignes à faible trafic réservées au transport de marchandises, Réseau ferré de France peut confier par convention ces missions à toute personne selon les mêmes objectifs et principes de gestion. » ; (amendement n° CE 131)</p> <p>2° L'article 1^{er}-1 est <u>ainsi modifié</u> :</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>3° Le premier alinéa de l'article 2 est complété par la phrase suivante : « Pour l'application à Réseau ferré de France de l'article 5 de cette loi, la personnalité mentionnée au dernier alinéa est choisie parmi les représentants des usagers du service de transport public » ;</p>	<p>3° Le premier alinéa de l'article 2 est complété par deux phrases ainsi rédigées :</p> <p>« Pour l'application à Réseau ferré de France de l'article 5 de cette loi, la personnalité mentionnée au dernier alinéa du même article est choisie parmi les représentants des usagers du service de transport public. <u>Le conseil d'administration comprend également un représentant d'une association de protection de l'environnement agréée au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement exerçant ses activités sur l'ensemble du territoire national, désigné par le ministre chargé de l'écologie.</u> » ;</p> <p>3° bis (nouveau) Après l'article 2, sont insérés deux articles 2-1 et 2-2 ainsi rédigés :</p>	<p>I. - Après le mot : <u>« infrastructure », supprimer la fin de la deuxième phrase de l'article 1^{er}-1 ;</u></p> <p>II. - En conséquence, après la deuxième phrase de l'article 1^{er}-1, insérer la phrase suivante :</p> <p><u>« Lorsque la gestion du trafic et des circulations et le fonctionnement et l'entretien des installations de sécurité sont inclus dans le périmètre du contrat ou de la convention, ces missions sont assurées par la Société nationale des chemins de fer français, pour le compte du cocontractant qui la rémunère à cet effet, dans le respect des objectifs et principes de gestion du Réseau ferré national définis par Réseau ferré de France ».</u></p> <p>(amendement n° CE 152)</p> <p>3° Sans modification</p> <p>3° bis Alinéa sans modification</p>

Texte du projet de loi

Texte du Sénat

Propositions de la Commission

« Art. 2-1. – Les autorités organisatrices de services de transport ferroviaire, les entreprises ferroviaires, les opérateurs de transport combiné, les grands ports maritimes, les chargeurs, les usagers, les milieux professionnels de l'industrie ferroviaire, les associations de protection de l'environnement sont représentés dans un conseil de développement du réseau ferré national.

« Ce conseil est consulté, dans un objectif de promotion du développement durable et d'efficacité économique et sociale, sur les grandes orientations de gestion et de développement de l'infrastructure du réseau ferré national. Il peut émettre toute proposition en la matière.

« Un décret en Conseil d'État, Réseau ferré de France entendu, précise la composition de ce conseil, les modalités de désignation de ses membres et ses règles de fonctionnement.

« Art. 2-2. – Les _____ actes administratifs de Réseau ferré de France sont publiés au bulletin officiel de l'établissement public, diffusé sur son site internet sous forme électronique dans des conditions propres à en garantir la fiabilité. Un arrêté du ministre chargé des transports fixe les catégories d'actes et de délibérations qui sont publiés au bulletin officiel de Réseau ferré de France. » ;

« Art. 2-1. – Les autorités organisatrices de services de transport ferroviaire, les entreprises ferroviaires, les opérateurs de transport combiné, les grands ports maritimes, les chargeurs, les usagers, les milieux professionnels de l'industrie ferroviaire, les associations de protection de l'environnement agrées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont représentés dans un conseil de développement du réseau ferré national.

(amendement n° CE 132)

« Ce conseil est consulté, dans un objectif de promotion du développement durable et d'efficacité économique et sociale, sur les grandes orientations de gestion et de développement de l'infrastructure du réseau ferré national. Il peut émettre toute proposition en la matière, en tenant compte des obligations liées à la protection de l'environnement.

(amendement n° CE 132)

Alinéa sans modification

« Art. 2-2. – Sans modification

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>4° Au sixième alinéa de l'article 13, après les mots : « des conditions de la concurrence intermodale ; » sont insérés les mots : « il tient compte, lorsque le marché s'y prête, de la valeur économique, pour l'attributaire du sillon, de l'utilisation du réseau ferré national, et respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires ; ».</p>	<p>4° L'article 13 <u>est ainsi modifié</u> :</p> <p>a) Au sixième alinéa, après les mots : « concurrence intermodale ; », sont insérés les mots : « il tient compte, lorsque le marché s'y prête, de la valeur économique, pour l'attributaire du sillon, de l'utilisation du réseau ferré national, et respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires ; »</p> <p><u>b (nouveau) L'avant-dernier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :</u></p> <p><u>« Les principes d'évolution de ces redevances sont fixés de façon pluriannuelle. »</u></p>	<p>—</p> <p>4° Sans modification</p> <p><u>Article additionnel</u></p> <p><u>Afin notamment de favoriser la création d'opérateurs ferroviaires de proximité spécialisés dans le fret, le Gouvernement remettra sous six mois à compter de la publication de la présente loi un rapport au Parlement relatif aux modalités et à l'impact d'un transfert à « Réseau ferré de France » des gares de fret, y compris les voies de débord, les entrepôts et les cours de marchandises, dans le but de rendre ce transfert effectif avant le 31 décembre 2010.</u></p> <p>(amendement n° CE 151)</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">TITRE II DISPOSITIONS PARTICULIÈRES</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">TITRE II DISPOSITIONS PARTICULIÈRES</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">TITRE II DISPOSITIONS PARTICULIÈRES</p>
	<p style="text-align: center;"><u>Article 3 A (nouveau)</u></p> <p style="text-align: center;"><u>Avant la fin de l'année 2009, le Gouvernement dépose au Parlement un rapport présentant les solutions envisageables pour que soit rendu possible le remboursement progressif de la dette de Réseau ferré de France.</u></p>	<p style="text-align: center;">Article 3 A</p> <p style="text-align: center;">Avant la fin de l'année 2009, le Gouvernement <u>remet</u> au Parlement un rapport présentant les solutions envisageables pour que soit rendu possible le remboursement progressif de la dette de Réseau ferré de France.</p> <p style="text-align: center;">(amendement n° CE 19)</p>
<p style="text-align: center;">Article 3</p> <p>I. - La dernière phrase du dernier alinéa de l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public s'applique à compter de la publication d'un décret fixant les conditions d'application du présent alinéa et, notamment, la liste des entreprises et établissements publics concernés et les critères de désignation des représentants des consommateurs et des usagers.</p> <p>II. - Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée et des instances en cours avant le 10 septembre 2008, les délibérations prises depuis le 7 janvier 2006 par le conseil d'administration de l'établissement public « Réseau ferré de France » sont validées en tant que leur régularité serait contestée au regard des dispositions figurant à l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public relatives à la représentation des consommateurs ou des usagers.</p>	<p style="text-align: center;">Article 3</p> <p>I. - <u>Le</u> dernier alinéa de l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public s'applique à compter de la publication d'un décret fixant les conditions d'application du <u>présent</u> alinéa et, notamment, la liste des entreprises et établissements publics concernés et les critères de désignation des représentants des consommateurs et des usagers.</p> <p>II. - Sans modification</p>	<p style="text-align: center;">Article 3</p> <p>I. - Le dernier alinéa de l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public s'applique à compter de la publication d'un décret fixant les conditions d'application du <u>même</u> alinéa et, notamment, la liste des entreprises et établissements publics concernés et les critères de désignation des représentants des consommateurs et des usagers.</p> <p style="text-align: center;">(amendement n° CE 20)</p> <p>II. - Sans modification</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>III. - Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée et des instances en cours avant le 10 septembre 2008, les délibérations prises depuis le 16 mai 2001 par les conseils d'administration et de surveillance des autres entreprises publiques et établissements publics auxquels est applicable le dernier alinéa de l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public sont validées en tant que leur régularité serait contestée au regard des dispositions de cet article relatives à la représentation des consommateurs et des usagers.</p>	<p>—</p> <p>III. - Sans modification</p>	<p>—</p> <p>III. - Sans modification</p> <p><u>Article additionnel</u></p> <p><u>L'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 est complété par un alinéa ainsi rédigé:</u></p> <p><u>« 8°- de faire usage du signal d'alarme ou d'arrêt mis à la disposition des voyageurs de manière illégitime et dans l'intention de troubler ou d'entraver la mise en marche ou la circulation des trains. »</u></p> <p>(amendement n° CE 133)</p>
<p>TITRE III</p> <p>DE LA RÉGULATION DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES</p> <p>Article 4</p> <p>La Commission de régulation des activités ferroviaires est une autorité administrative indépendante qui concourt au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire.</p>	<p>TITRE III</p> <p>DE LA RÉGULATION DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES</p> <p>Article 4</p> <p><u>L'Autorité</u> de régulation des activités ferroviaires est une autorité publique indépendante, dotée de la personnalité morale, qui concourt au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire.</p>	<p>TITRE III</p> <p>DE LA RÉGULATION DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES</p> <p>Article 4</p> <p>Alinéa sans modification</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>Elle veille en particulier à ce que les conditions d'accès au réseau ferroviaire par les entreprises ferroviaires n'entravent pas le développement de la concurrence.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
<p>Elle assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferroviaire et peut, à ce titre, après avoir procédé à toute consultation qu'elle estime utile des acteurs du secteur des transports ferroviaires, formuler et publier toute recommandation.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
<p>Elle veille à ce que l'accès aux capacités d'infrastructure sur le réseau et l'accès aux différentes prestations associées soient accordés de manière équitable et non discriminatoire. Elle s'assure de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en oeuvre par les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires, avec leurs contraintes économiques, juridiques et techniques.</p>	<p>Elle veille à ce que l'accès aux capacités d'infrastructure sur le réseau et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire. Elle s'assure de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en oeuvre par les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires, avec leurs contraintes économiques, juridiques et techniques.</p>	<p>Elle veille à ce que l'accès aux capacités d'infrastructure sur le réseau et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire. Elle s'assure de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en oeuvre par les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires, avec leurs contraintes économiques, juridiques et techniques. <u>À ce titre, l'Autorité veille à la bonne application des dispositions de l'article 24-III de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.</u></p>
<p>La commission est compétente pour le réseau ferroviaire défini au I de l'article 17-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, sous réserve des pouvoirs dévolus à la Commission intergouvernementale instituée par le traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe trans-Manche, signé le 12 février 1986.</p>	<p><u>L'autorité</u> est compétente pour le réseau ferroviaire défini au I de l'article 17-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, sous réserve des pouvoirs dévolus à la Commission intergouvernementale instituée par le traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe trans-Manche, signé le 12 février 1986.</p>	<p>L'autorité est compétente pour le réseau ferroviaire défini au I de l'article 17-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 <u>précitée</u>, sous réserve des pouvoirs dévolus à la Commission intergouvernementale instituée par le traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe trans-Manche, signé le 12 février 1986.</p>

(amendement n° CE 134)

(amendement n° CE 135)

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>À la demande du ministre chargé des transports, la commission est associée à la préparation de la position française dans les négociations ou les actions de coopération internationales dans les domaines du transport ferroviaire et participe à la représentation française dans les organisations internationales et communautaires compétentes en ce domaine.</p>	<p>À la demande du ministre chargé des transports, <u>l'autorité</u> est associée à la préparation de la position française dans les négociations ou les actions de coopération internationales dans les domaines du transport ferroviaire et participe à la représentation française dans les organisations internationales et communautaires compétentes en ce domaine.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
<p>Article 5</p>	<p>Article 5</p>	<p>Article 5</p>
<p>I. - La Commission de régulation des activités ferroviaires est composée de sept membres nommés en raison de leur compétence en matière ferroviaire, économique ou juridique, ou pour leur expertise en matière de concurrence. Leur mandat est de six ans non renouvelable.</p>	<p>I. - <u>L'Autorité</u> de régulation des activités ferroviaires est composée de sept membres nommés en raison de leur compétence en matière ferroviaire, économique ou juridique, ou pour leur expertise en matière de concurrence. Leur mandat est de six ans non renouvelable.</p>	<p>I. - Alinéa sans modification</p>
<p>Le président de la commission et les six autres membres sont nommés par décret. Trois des membres autres que le président sont désignés respectivement par le président de l'Assemblée nationale, le président du Sénat et le président du Conseil économique, social et environnemental.</p>	<p>Le président de <u>l'autorité</u> et les six autres membres sont nommés par décret. Trois des membres autres que le président sont désignés respectivement par le président de l'Assemblée nationale, le président du Sénat et le président du Conseil économique, social et environnemental.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
<p>À l'exception du président, les membres du collège sont renouvelés par tiers tous les deux ans.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
<p>En cas de vacance de la présidence de la commission pour quelque cause que ce soit ou en cas d'empêchement constaté par le collège, les fonctions du président sont provisoirement exercées par le doyen d'âge du collège.</p>	<p>En cas de vacance de la présidence de <u>l'autorité</u> pour quelque cause que ce soit ou en cas d'empêchement constaté par le collège, les fonctions du président sont provisoirement exercées par le doyen d'âge du collège.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
<p>En cas de vacance d'un siège de membre du collège, il est procédé à son remplacement pour la durée du mandat restant à courir. Un mandat exercé pendant moins de deux ans n'est pas pris en compte pour l'application de la règle de non renouvellement.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	<p>Alinéa sans modification</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Les membres du collège ne peuvent être nommés au-delà de l'âge de soixante-huit ans.</p> <p>Le collège ne peut délibérer que si cinq au moins de ses membres sont présents. Les avis, décisions et recommandations sont pris à la majorité des membres présents. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.</p> <p>Le président a qualité pour agir en justice au nom de la commission.</p> <p>II. - Pour la constitution du collège, le président est nommé pour six ans. La durée du mandat des membres désignés par les présidents des assemblées parlementaires et du Conseil économique, social et environnemental est fixée, par tirage au sort, à deux, quatre et six ans. La durée du mandat des trois autres membres est fixée par tirage au sort à deux, quatre et six ans.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>Alinéa supprimé</p> <p>Le collège ne peut délibérer que si cinq au moins de ses membres sont présents. Les avis, décisions et recommandations sont pris à la majorité des membres présents. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.</p> <p>Le président a qualité pour agir en justice au nom de <u>l'autorité</u>.</p> <p>II. - Sans modification</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>Suppression maintenue</p> <p>Le collège ne peut délibérer que si <u>quatre</u> au moins de ses membres sont présents. Les avis, décisions et recommandations sont pris à la majorité des membres présents. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.</p> <p>(amendement n° CE 149)</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>II. - Sans modification</p>
<p style="text-align: center;">Article 6</p> <p>Le président de la Commission de régulation des activités ferroviaires exerce cette fonction à plein temps. Sa fonction est incompatible avec toute activité professionnelle, tout mandat électif communal, départemental, régional, national ou européen, avec tout emploi public et toute détention, directe ou indirecte, d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.</p> <p>Les fonctions des autres membres du collège sont incompatibles avec tout mandat électif départemental, régional, national ou européen et toute détention, directe ou indirecte, d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.</p>	<p style="text-align: center;">Article 6</p> <p>Le président de <u>l'Autorité</u> de régulation des activités ferroviaires exerce cette fonction à plein temps. Sa fonction est incompatible avec toute activité professionnelle, tout mandat électif communal, départemental, régional, national ou européen, avec tout emploi public et toute détention, directe ou indirecte, d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.</p> <p>Alinéa sans modification</p>	<p style="text-align: center;">Article 6</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>Alinéa sans modification</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>Les membres du collège ne prennent, à titre personnel, aucune position publique sur des sujets relevant de la compétence de la commission.</p> <p>Sans préjudice de la possibilité, pour tout membre du collège, de se déporter dans toute affaire dans laquelle il l'estimerait nécessaire, aucun membre ne peut délibérer dans une affaire dans laquelle il a ou a eu un intérêt au cours des trois années précédant la délibération ; cette exclusion s'applique également lorsque au cours de la même période, un membre a détenu un mandat ou exercé des fonctions de direction, de conseil ou de contrôle au sein d'une personne morale ayant eu intérêt à cette affaire.</p>	<p>Les membres du collège ne prennent, à titre personnel, aucune position publique sur des sujets relevant de la compétence de <u>l'autorité</u>.</p> <p>Sans préjudice de la possibilité, pour tout membre du collège, de se déporter dans toute affaire dans laquelle il l'estimerait nécessaire, aucun membre ne peut délibérer dans une affaire dans laquelle il a ou a eu un intérêt au cours des trois années précédant la délibération ; cette exclusion s'applique également lorsque au cours de la même période, un membre a détenu un mandat ou exercé des fonctions de direction, de conseil ou de contrôle au sein d'une personne morale ayant eu intérêt à cette affaire.</p>	<p>Alinéa sans modification</p> <p>Sans préjudice de la possibilité, pour tout membre du collège, de se déporter dans toute affaire dans laquelle il l'estimerait nécessaire, aucun membre ne peut délibérer dans une affaire dans laquelle il a ou a eu un intérêt au cours des trois années précédant la délibération ; cette <u>interdiction</u> s'applique également lorsque au cours de la même période, un membre a détenu un mandat ou exercé des fonctions de direction, de conseil ou de contrôle au sein d'une personne morale ayant eu intérêt à cette affaire.</p> <p>(amendement n° CE 21)</p>
<p>Les membres du collège ne sont pas révocables, sous réserve des dispositions suivantes :</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
<p>1° Tout membre qui ne respecte pas les règles d'incompatibilité prévues au présent article est déclaré, après consultation du collège, démissionnaire d'office par décret ;</p>	<p>1° Sans modification</p>	<p>1° Sans modification</p>
<p>2° Il peut être mis fin aux fonctions d'un membre en cas d'empêchement constaté par le collège, dans les conditions prévues par le règlement intérieur de la commission ;</p>	<p>2° Il peut être mis fin aux fonctions d'un membre en cas d'empêchement constaté par le collège, dans les conditions prévues par le règlement intérieur de <u>l'autorité</u> ;</p>	<p>2° Sans modification</p>
<p>3° Il peut également être mis fin aux fonctions d'un membre en cas de manquement grave à ses obligations, par décret pris sur proposition du collège.</p>	<p>3° Sans modification</p>	<p>3° Sans modification</p>
<p>Le président de la commission prend les mesures appropriées pour assurer le respect des obligations définies au présent article.</p>	<p>Le président de <u>l'autorité</u> prend les mesures appropriées pour assurer le respect des obligations définies au présent article.</p>	

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 7</p> <p>Dans le respect des dispositions législatives et réglementaires, la Commission de régulation des activités ferroviaires précise, en tant que de besoin, dans le cadre des missions fixées à l'article 4, les règles concernant :</p> <p>1° Les conditions de raccordement au réseau ferroviaire ;</p> <p>2° Les conditions techniques et administratives d'accès au réseau et de son utilisation ;</p> <p>3° Les périmètres de chacune des activités comptablement séparées, désignées aux II et III de l'article 17-1 de la loi du 30 décembre 1982 mentionnée ci-dessus, les règles d'imputation comptable qui leur sont appliquées ainsi que les principes déterminant les relations financières entre ces activités.</p> <p>Les règles formulées en application du présent article sont transmises pour homologation au ministre chargé des transports, qui se prononce dans les deux mois. L'absence de notification dans ce délai d'une opposition par le ministre vaut homologation. Le refus d'homologation doit être motivé. Les règles homologuées sont publiées au Journal officiel de la République française.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 7</p> <p>Dans le respect des dispositions législatives et réglementaires, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires précise, en tant que de besoin, dans le cadre des missions fixées à l'article 4, les règles concernant :</p> <p>1° Sans modification</p> <p>2° Sans modification</p> <p>« <u>2° bis (nouveau) Les conditions d'accès aux services présentant un caractère de facilités essentielles et leurs conditions d'utilisation :</u> »</p> <p>3° Les périmètres de chacune des activités comptablement séparées, désignées aux II et III de l'article 17-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 <u>précitée</u>, les règles d'imputation comptable qui leur sont appliquées ainsi que les principes déterminant les relations financières entre ces activités.</p> <p>Les règles formulées en application du présent article sont transmises pour homologation au ministre chargé des transports, qui se prononce dans les deux mois. L'absence de notification dans ce délai d'une opposition par le ministre vaut homologation. Le refus d'homologation doit être motivé. Les règles homologuées sont publiées au <i>Journal officiel</i>.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 7</p> <p>Sans modification</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 8</p> <p>I. – La Commission de régulation des activités ferroviaires se prononce, à la demande de l'autorité administrative compétente ou des entreprises ferroviaires concernées, sur le caractère accessoire des services de transport intérieur de voyageurs effectués à l'occasion d'un service international afin de permettre, le cas échéant, à l'autorité administrative compétente de s'opposer à la création d'un service de desserte intérieure ou de le limiter, conformément à l'article 17-2 de la loi du 30 décembre 1982 mentionnée ci-dessus.</p> <p>Elle se prononce également sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par ces services de transports intérieurs, à la demande de l'autorité administrative compétente, de l'autorité qui a attribué ledit contrat, du gestionnaire d'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat afin de permettre à l'autorité organisatrice compétente, le cas échéant, de s'opposer à la création d'un service de desserte intérieure ou de le limiter, conformément à l'article 17-2 de la loi du 30 décembre 1982 mentionnée ci-dessus.</p> <p>II. - La commission est informée par tout gestionnaire d'infrastructure de son intention de négocier des redevances d'utilisation de l'infrastructure avec un demandeur autorisé de capacité d'infrastructure ferroviaire. Les tarifs négociés sont transmis à la commission qui peut s'y opposer s'ils méconnaissent les dispositions des deuxième et quatrième alinéas de l'article 4.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 8</p> <p>I. – <u>Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires vérifie</u>, à la demande de l'autorité administrative compétente ou des entreprises ferroviaires concernées, <u>que le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré</u> afin de permettre, le cas échéant, à l'autorité administrative compétente <u>d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures</u>, conformément à l'article 17-2 de la loi <u>n° 82-1153</u> du 30 décembre 1982 <u>précitée</u>.</p> <p>« Elle se prononce également sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par ces <u>dessertes intérieures</u>, à la demande de l'autorité administrative compétente, de l'autorité qui a attribué ledit contrat, du gestionnaire ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat afin de permettre à l'autorité organisatrice compétente <u>de limiter ou</u>, le cas échéant, <u>d'interdire ces dessertes intérieures</u>, conformément <u>au même</u> article 17-2. ».</p> <p>II. - <u>L'autorité</u> est informée par tout gestionnaire d'infrastructure de son intention de négocier des redevances d'utilisation de l'infrastructure avec un demandeur autorisé de capacité d'infrastructure ferroviaire. Les tarifs négociés sont transmis à <u>l'autorité</u> qui peut s'y opposer s'ils méconnaissent les dispositions des deuxième et quatrième alinéas de l'article 4.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 8</p> <p>I. – Lorsqu'une entreprise ferroviaire <u>effectue</u> des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires <u>s'assure</u>, à la demande de l'autorité administrative compétente ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents constitue l'objet principal du service afin de permettre, le cas échéant, à l'autorité administrative compétente <u>d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures</u>, conformément à l'article 17-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 <u>précitée</u>.</p> <p style="text-align: right;">(amendement n° CE 136)</p> <p style="text-align: center;">Alinéa sans modification</p> <p>II. - L'autorité est informée par tout gestionnaire d'infrastructure de son intention de négocier des redevances d'utilisation de l'infrastructure avec un demandeur autorisé de capacité d'infrastructure ferroviaire. Les tarifs négociés sont transmis à l'autorité qui peut s'y opposer s'ils méconnaissent les dispositions des deuxième et quatrième alinéas de l'article 4. <u>L'absence d'opposition dans un délai de deux mois à compter de la réception des tarifs négociés vaut accord</u>.</p> <p style="text-align: right;">(amendement n° CE 138)</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>III. - La commission autorise l'entrée en vigueur des accords-cadres prévus au VII de l'article 17-1 de la loi du 30 décembre 1982 mentionnée ei-dessus.</p>	<p>III. - <u>L'autorité</u> autorise l'entrée en vigueur des accords-cadres prévus au VII de l'article 17-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 <u>précitée</u>.</p>	<p>III. - L'autorité autorise l'entrée en vigueur des accords-cadres prévus au VII de l'article 17-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée. <u>À la demande des parties, elle émet un avis sur les accords-cadres prévus au VI de l'article 17-1 de la loi du 30 décembre 1982 précitée, notamment sur leur volet tarifaire.</u> (amendements n°s CE 83 et CE 139)</p>
<p>IV. - La commission approuve, après avis de l'Autorité de la concurrence, les règles de la séparation comptable prévue à l'article 17-1 de la loi du 30 décembre 1982 mentionnée ei-dessus, les règles d'imputation, les périmètres comptables et les principes régissant les relations financières entre les activités comptablement séparées, qui sont proposés par les opérateurs. Elle veille à ce que ces règles, périmètres, et principes ne permettent aucune discrimination, subvention croisée ou distorsion de concurrence. Les modifications de ces règles, périmètres et principes sont approuvées dans les mêmes conditions.</p>	<p>IV. - <u>L'autorité</u> approuve, après avis de l'Autorité de la concurrence, les règles de la séparation comptable prévue à l'article 17-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 <u>précitée</u>, les règles d'imputation, les périmètres comptables et les principes régissant les relations financières entre les activités comptablement séparées, qui sont proposés par les opérateurs. Elle veille à ce que ces règles, périmètres et principes ne permettent aucune discrimination, subvention croisée ou distorsion de concurrence. Les modifications de ces règles, périmètres et principes sont approuvées dans les mêmes conditions.</p>	<p>IV. - Sans modification</p>
<p>V. - La commission émet un avis conforme sur la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national au regard des principes et des règles de tarification applicables sur ce réseau tels qu'ils résultent notamment de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 modifiée portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau des transports ferroviaires et des dispositions prises pour son application.</p>	<p>V. - <u>L'autorité</u> émet un avis conforme sur la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national au regard des principes et des règles de tarification applicables sur ce réseau, tels qu'ils résultent notamment de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau <u>du</u> transport ferroviaire et des dispositions prises pour son application.</p>	<p>V. - Sans modification</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>Lorsque, notamment en application d'une convention de délégation de service public prévue aux articles 1^{er}-1 et 1^{er}-2 de la loi du 13 février 1997 mentionnée ci-dessus, les redevances sont fixées conformément à des dispositions tarifaires sur l'application desquelles la commission s'est déjà prononcée dans les conditions et selon les modalités prévues à l'alinéa précédent, l'avis visé à cet alinéa est réputé obtenu.</p>	<p>Lorsque, notamment en application d'une convention de délégation de service public prévue aux articles 1^{er}-1 et 1^{er}-2 de la loi <u>n° 97-135</u> du 13 février 1997 <u>précitée</u>, les redevances sont fixées conformément à des dispositions tarifaires sur l'application desquelles <u>l'autorité</u> s'est déjà prononcée dans les conditions et selon les modalités prévues à l'alinéa précédent, l'avis visé à cet alinéa est réputé obtenu.</p>	<p>V bis. - Sans modification</p>
<p>VI. - À la demande de l'autorité administrative compétente, la commission émet un avis sur les tarifs des services de transport de voyageurs réalisés à titre exclusif par une entreprise ferroviaire à qui l'exploitation en est confiée sans mise en concurrence préalable. Les modalités d'application de ces dispositions sont fixées par décret en Conseil d'État.</p>	<p><u>V bis (nouveau). - L'autorité émet un avis motivé sur le document de référence du réseau dans un délai de deux mois suivant sa publication. Les modifications qui, au vu de cet avis, sont nécessaires pour rendre les dispositions conformes à la réglementation sont apportées sans nouvelle consultation des parties intéressées.</u></p> <p>VI. - À la demande de l'autorité administrative compétente, l'autorité émet un avis sur les tarifs des services de transport de voyageurs réalisés à titre exclusif par une entreprise ferroviaire à <u>laquelle</u> l'exploitation est confiée sans mise en concurrence préalable. <u>Elle se prononce en particulier sur l'équité des politiques tarifaires. Elle veille à l'existence d'un socle commun de tarification applicable à l'ensemble du territoire et de nature à permettre une égalité d'accessibilité aux voyageurs.</u> Elle veille au respect, à ce titre, des <u>tarifications sociales</u> et de la loi <u>sur le handicap</u>. Les modalités d'application de ces dispositions sont fixées par décret en Conseil d'État.</p>	<p>VI. - À la demande de l'autorité administrative compétente, l'autorité émet un avis sur les tarifs des services de transport de voyageurs réalisés à titre exclusif par une entreprise ferroviaire à laquelle l'exploitation est confiée sans mise en concurrence préalable. Elle veille au respect, à ce titre, des <u>tarifs sociaux nationaux</u> et de la loi <u>n° 2005-102</u> du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes <u>handicapées</u>. Les modalités d'application de ces dispositions sont fixées par décret en Conseil d'État.</p> <p>(amendements n°s CE 140, CE 141 et CE 22)</p>
<p>VII. - La commission est consultée sur les projets de textes réglementaires relatifs à l'accès au réseau ferroviaire, à la conception, la réalisation et l'utilisation des infrastructures et des matériels de transport ferroviaire.</p>	<p>VII. - <u>L'autorité</u> est consultée sur les projets de textes réglementaires relatifs à l'accès au réseau ferroviaire, à la conception, la réalisation et l'utilisation des infrastructures et des matériels de transport ferroviaire.</p>	<p>VII. - Sans modification</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 9</p> <p>I. - La Commission de régulation des activités ferroviaires se prononce sur toute réclamation, présentée par une entreprise ferroviaire, un opérateur de transport combiné, une autorité publique organisant un service de transport ferroviaire, un demandeur autorisé de capacité d'infrastructure ferroviaire ou tout demandeur d'autorisation de sécurité s'estimant victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau ferroviaire, en particulier :</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 9</p> <p>I. - <u>Toute personne s'estimant victime de la part de l'Établissement public de sécurité ferroviaire d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de toute autre pratique ayant pour effet de restreindre abusivement l'accès au réseau ferroviaire peut, dans les délais de recours contentieux, solliciter pour avis l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. L'autorité ainsi saisie en informe sans délai l'Établissement public de sécurité ferroviaire qui lui fournit les informations utiles à l'instruction de la saisine. Elle dispose d'un délai maximum de deux mois, à compter de la réception de la saisine, pour formuler son avis, qu'elle peut publier. Le directeur général de l'Établissement public de sécurité ferroviaire prend, au vu de cet avis, toute mesure qu'il juge nécessaire. Il notifie sa décision à l'auteur de la saisine et à l'autorité.</u></p> <p style="text-align: center;"><u>La saisine de l'autorité suspend les délais de recours à l'encontre de la décision de l'Établissement public de sécurité ferroviaire. Ces délais recommencent à courir à compter de la notification au demandeur de l'avis de l'autorité. L'autorité ne peut intervenir au titre des présentes dispositions lorsqu'une procédure est engagée devant une juridiction.</u></p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>VIII. - <u>L'autorité émet un avis sur la nomination et la cessation anticipée des fonctions de directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations de la société nationale des chemins de fer, conformément aux dispositions du III de l'article 24 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée.</u></p> <p style="text-align: center;">(amendement n° 142)</p> <p style="text-align: center;">Article 9</p> <p>I. - <u>Toute personne s'estimant victime de la part de l'Établissement public de sécurité ferroviaire d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de toute autre pratique ayant pour effet de restreindre abusivement l'accès au réseau ferroviaire, y compris les gares, peut, dans les délais de recours contentieux, saisir pour avis l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. L'autorité ainsi saisie en informe sans délai l'Établissement public de sécurité ferroviaire qui lui fournit les informations utiles à l'instruction de la saisine. Elle dispose d'un délai maximum de deux mois, à compter de la réception de la saisine, pour formuler son avis, qu'elle peut publier. Le directeur général de l'Établissement public de sécurité ferroviaire prend, au vu de cet avis, toute mesure qu'il juge nécessaire. Il notifie sa décision à l'auteur de la saisine et à l'autorité dans un délai de deux mois.</u></p> <p style="text-align: center;">(amendements n°s CE 143, CE 23 et CE 153)</p> <p><u>La saisine de l'autorité suspend les délais de recours à l'encontre de la décision de l'Établissement public de sécurité ferroviaire. Ces délais recommencent à courir à compter de la notification au demandeur de l'avis de l'autorité. L'autorité ne peut intervenir au titre du présent I lorsqu'une procédure est engagée devant une juridiction.</u></p> <p style="text-align: center;">(amendement n° CE 24)</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>1° Au contenu du document de référence du réseau ;</p> <p>2° À la procédure de répartition des capacités d'infrastructure et aux décisions afférentes ;</p> <p>3° Au système de tarification, ainsi qu'au niveau et à la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure empruntée ;</p> <p>4° À l'exercice du droit d'accès au réseau, y compris la délivrance des autorisations en matière de sécurité ferroviaire ;</p> <p>5° À la fourniture des prestations minimales, complémentaires ou connexes liées à l'infrastructure ainsi qu'à l'accès aux infrastructures de services ;</p> <p>6° À l'exécution des accords-cadres mentionnés aux VI et VII de l'article 17-1 de la loi du 30 décembre 1982 mentionnée ci-dessus ainsi que des contrats d'utilisation de l'infrastructure ;</p> <p>7° À la création de services intérieurs de voyageurs effectués lors d'un service international de voyageurs.</p>	<p>II. – Toute personne autorisée à demander des capacités d'infrastructures ferroviaires ou tout gestionnaire d'infrastructure peut saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires dès lors qu'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau ferroviaire et en particulier :</p> <p>1° Sans modification</p> <p>2° À la procédure de répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires et aux décisions afférentes ;</p> <p>3° Aux conditions particulières qui lui sont faites ou aux redevances à acquitter en application de la tarification ferroviaire ;</p> <p>4° À l'exercice du droit d'accès au réseau ;</p> <p>5° À la fourniture des prestations minimales, complémentaires ou connexes liées à l'infrastructure ainsi qu'à l'accès aux infrastructures de services y compris les gares ;</p> <p>6° À l'exécution des accords-cadres mentionnés aux VI et VII de l'article 17-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée ainsi que des contrats d'utilisation de l'infrastructure ;</p> <p>7° À la création de services intérieurs de voyageurs effectués lors d'un service international de voyageurs.</p>	<p>II. - Alinéa sans modification</p> <p>1° Sans modification</p> <p>2° Sans modification</p> <p>3° Sans modification</p> <p>4° Sans modification</p> <p><u>4° bis À la surveillance exercée en matière de sécurité ferroviaire ;</u> (amendement n° CE 7)</p> <p>5° Sans modification</p> <p>6° Sans modification</p> <p>7° À la création de services intérieurs de <u>transport</u> de voyageurs effectués lors d'un service international de <u>transport</u> de voyageurs. (amendement n° CE 25)</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>Sa décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde. Lorsque eela est nécessaire pour le règlement du différend, la commission fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation. Sa décision est notifiée aux parties et publiée au Journal officiel de la République française, sous réserve des secrets protégés par la loi.</p>	<p>—</p> <p><u>La</u> décision <u>de l'autorité</u>, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde. Lorsque <u>c'est</u> nécessaire pour le règlement du différend, <u>l'autorité</u> fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation. Sa décision est notifiée aux parties et publiée au <i>Journal officiel</i>, sous réserve des secrets protégés par la loi.</p>	<p>—</p> <p>Alinéa sans modification</p>
<p>En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation, la commission peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès au réseau concerné ou à son utilisation.</p>	<p>En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation, <u>l'autorité</u> peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès au réseau concerné ou à son utilisation.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
	<p><u>III. – L'autorité se prononce dans un délai de deux mois maximum à compter de la réception de l'ensemble des pièces utiles à l'instruction.</u></p>	<p>III. - Sans modification</p>
<p>H. - Les décisions prises par la commission au titre du présent article sont susceptibles de recours en annulation ou en réformation dans un délai d'un mois à compter de leur notification. Ces recours relèvent de la compétence de la cour d'appel de Paris.</p>	<p>Les décisions prises par <u>l'autorité</u> au titre du <u>II</u> sont susceptibles de recours en annulation ou en réformation dans un délai d'un mois à compter de leur notification. Ces recours relèvent de la compétence de la cour d'appel de Paris.</p>	
<p>Le recours n'est pas suspensif. Toutefois, le sursis à exécution de la décision peut être ordonné par le juge, si celle-ci est susceptible d'entraîner des conséquences manifestement excessives ou s'il est survenu, postérieurement à sa notification, des faits nouveaux d'une exceptionnelle gravité.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>Le pourvoi en cassation formé, le cas échéant, contre l'arrêt de la cour d'appel est exercé dans le délai d'un mois suivant la notification ou la signification de cet arrêt.</p>	<p>Le pourvoi en cassation formé contre l'arrêt de la cour d'appel est exercé dans le délai d'un mois suivant la notification ou la signification de cet arrêt.</p>	
<p>Article 10</p>	<p>Article 10</p>	<p>Article 10</p>
<p>I. - La Commission de régulation des activités ferroviaires peut, soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, d'une organisation professionnelle ou de toute autre personne concernée, sanctionner les manquements qu'elle constate de la part des acteurs du secteur du transport ferroviaire, dans les conditions suivantes :</p>	<p>I. - <u>L'Autorité</u> de régulation des activités ferroviaires peut, soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, d'une organisation professionnelle, <u>d'un gestionnaire d'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire</u> ou de toute autre personne concernée, sanctionner les manquements qu'elle constate de la part des acteurs du secteur du transport ferroviaire, dans les conditions suivantes :</p>	<p>I. - Alinéa sans modification</p>
<p>1° En cas de manquement d'un gestionnaire d'infrastructure ou d'une entreprise ferroviaire aux obligations lui incombant, au titre de l'accès au réseau ou de son utilisation, et notamment en cas de méconnaissance par un gestionnaire d'infrastructure ou une entreprise ferroviaire d'une règle édictée par la commission en application de l'article 7 ou d'une décision prise par elle en application des III et IV de l'article 8, la commission met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai qu'elle détermine. Elle peut rendre publique cette mise en demeure.</p>	<p>1° En cas de manquement d'un gestionnaire d'infrastructure ou d'une entreprise ferroviaire aux obligations lui incombant, au titre de l'accès au réseau ou de son utilisation, et notamment en cas de méconnaissance par un gestionnaire d'infrastructure ou une entreprise ferroviaire d'une règle édictée par <u>l'autorité</u> en application de l'article 7 ou d'une décision prise par elle en application des III et IV de l'article 8, <u>l'autorité</u> met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai qu'elle détermine. Elle peut rendre publique cette mise en demeure.</p>	<p>1° Alinéa sans modification</p>
<p>Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, la commission peut prononcer à son encontre, en fonction de la gravité du manquement :</p>	<p>Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, <u>l'autorité</u> peut prononcer à son encontre, en fonction de la gravité du manquement :</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
<p>a) Une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferroviaire pour une durée n'excédant pas un an ;</p>	<p>a) Sans modification</p>	<p>a) Sans modification</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>b) Une sanction pécuniaire, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés, sans pouvoir excéder 3 % du chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice clos réalisé en France, porté à 5 % en cas de nouvelle violation de la même obligation. À défaut d'activité permettant de déterminer ce plafond, le montant de la sanction ne peut excéder 150 000 €, porté à 375 000 € en cas de nouvelle violation de la même obligation. Si le manquement a déjà fait l'objet d'une sanction pécuniaire au titre des dispositions des articles L. 420-1, L. 420-2 et L. 420-5 du code de commerce, la sanction pécuniaire éventuellement prononcée par la commission est limitée de sorte que le montant global des sanctions pécuniaires ne dépasse pas le montant le plus élevé de l'une des sanctions encourues.</p> <p>Les sanctions pécuniaires sont recouvrées comme les créances de l'État étrangères à l'impôt et au domaine ;</p> <p>2° Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire d'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire ne s'est pas conformé dans les délais requis à une décision prise par la commission en application de l'article 9 après mise en demeure de remédier au manquement constaté restée sans effet ;</p>	<p>b) Une sanction pécuniaire, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés, sans pouvoir excéder 3 % du chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice clos réalisé en France, porté à 5 % en cas de nouvelle violation de la même obligation. À défaut d'activité permettant de déterminer ce plafond, le montant de la sanction ne peut excéder 150 000 €, porté à 375 000 € en cas de nouvelle violation de la même obligation. Si le manquement a déjà fait l'objet d'une sanction pécuniaire au titre des dispositions des articles L. 420-1, L. 420-2 et L. 420-5 du code de commerce, la sanction pécuniaire éventuellement prononcée par <u>l'autorité</u> est limitée de sorte que le montant global des sanctions pécuniaires ne dépasse pas le montant le plus élevé de l'une des sanctions encourues.</p> <p>Les sanctions pécuniaires sont recouvrées comme les créances de l'État étrangères à l'impôt et au domaine ;</p> <p>2° Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire d'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire ne s'est pas conformé, dans les délais requis, à une décision prise par <u>l'autorité</u> en application de l'article 9 après mise en demeure de remédier au manquement constaté restée sans effet ;</p>	<p>b) Sans modification</p> <p>Les sanctions pécuniaires sont recouvrées comme les créances de l'État étrangères à l'impôt et au domaine ; <u>les sommes correspondantes sont versées à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France ;</u> (amendement n° CE 144)</p> <p>2° Sans modification</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>3° En cas de manquement soit d'un gestionnaire d'infrastructure, soit d'une entreprise ferroviaire, soit d'une autre entreprise exerçant une activité dans le secteur du transport ferroviaire aux obligations de communication de documents et d'informations prévues à l'article 15 ou à l'obligation de donner accès à leur comptabilité, ainsi qu'aux informations économiques, financières et sociales prévues au même article, la commission met l'intéressé en demeure de s'y conformer dans un délai qu'elle détermine.</p> <p>Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai fixé ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, la commission peut prononcer à son encontre les sanctions prévues au 1°.</p> <p>II. - Les manquements sont constatés par les agents de la commission habilités par le président et font l'objet de procès-verbaux qui, ainsi que les sanctions maximales encourues, sont notifiés à la personne concernée.</p> <p>L'instruction et la procédure devant la commission sont contradictoires. Les sanctions sont prononcées après que la personne concernée a reçu notification des griefs, a été mise à même de consulter le dossier établi par les services de la commission et invitée à présenter ses observations écrites et orales. Elle peut être assistée de la personne de son choix.</p>	<p>3° En cas de manquement soit d'un gestionnaire d'infrastructure, soit d'une entreprise ferroviaire, soit d'une autre entreprise exerçant une activité dans le secteur du transport ferroviaire aux obligations de communication de documents et d'informations prévues à l'article 15 ou à l'obligation de donner accès à leur comptabilité, ainsi qu'aux informations économiques, financières et sociales prévues au même article, <u>l'autorité</u> met l'intéressé en demeure de s'y conformer dans un délai qu'elle détermine.</p> <p>Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai fixé ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, <u>l'autorité</u> peut prononcer à son encontre les sanctions prévues au 1°.</p> <p>II. - Les manquements sont constatés par les agents de <u>l'autorité</u> habilités par le président et font l'objet de procès-verbaux qui, ainsi que les sanctions maximales encourues, sont notifiés à la personne concernée.</p> <p>L'instruction et la procédure devant <u>l'autorité</u> sont contradictoires. Les sanctions sont prononcées après que la personne concernée a reçu notification des griefs, a été mise à même de consulter le dossier établi par les services de <u>l'autorité</u> et invitée à présenter ses observations écrites et orales. Elle peut être assistée de la personne de son choix.</p>	<p>3° Sans modification</p> <p>II. - Alinéa sans modification</p> <p>Alinéa sans modification</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>Sauf dans les cas où la communication ou la consultation de documents est nécessaire à la procédure ou à l'exercice de leurs droits par la ou les parties mises en cause, le président de la commission peut refuser la communication ou la consultation de pièces ou de certains éléments contenus dans ces pièces dont la divulgation porterait atteinte à un secret protégé par la loi. Les pièces considérées sont retirées du dossier ou certaines de leurs mentions occultées.</p> <p>Dans les cas où la communication ou la consultation de ces documents dont la divulgation porterait atteinte à un secret protégé par la loi est nécessaire à la procédure ou à l'exercice des droits d'une ou plusieurs des parties, ces documents sont versés en annexe confidentielle au dossier et ne sont communiqués qu'à la ou aux parties mises en cause pour lesquelles ces pièces ou éléments sont nécessaires à l'exercice de leurs droits.</p>	<p>Sauf dans les cas où la communication ou la consultation de documents est nécessaire à la procédure ou à l'exercice de leurs droits par la ou les parties mises en cause, le président de <u>l'autorité</u> peut refuser la communication ou la consultation de pièces ou de certains éléments contenus dans ces pièces dont la divulgation porterait atteinte à un secret protégé par la loi. Les pièces considérées sont retirées du dossier ou certaines de leurs mentions occultées.</p> <p>Dans les cas où la communication ou la consultation de ces documents dont la divulgation porterait atteinte à un secret protégé par la loi est nécessaire à la procédure ou à l'exercice des droits d'une ou plusieurs des parties, ces documents sont versés en annexe confidentielle au dossier et ne sont communiqués qu'à la ou aux parties mises en cause pour lesquelles ces pièces ou éléments sont nécessaires à l'exercice de leurs droits.</p>	<p>Alinéa sans modification</p> <p>Dans les cas où la communication ou la consultation de documents dont la divulgation porterait atteinte à un secret protégé par la loi est nécessaire à la procédure ou à l'exercice des droits d'une ou plusieurs des parties, ces documents sont versés en annexe confidentielle au dossier et ne sont communiqués qu'à la ou aux parties mises en cause pour lesquelles ces pièces ou éléments sont nécessaires à l'exercice de leurs droits.</p> <p>(amendement n° CE 26)</p>
<p>Est punie des peines prévues à l'article 226-13 du code pénal, la divulgation par l'une des parties des informations concernant une autre partie ou un tiers et dont elle n'a pu avoir connaissance qu'à la suite des communications ou consultations auxquelles il a été procédé.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
<p>Le collège siège à huis clos. Les parties peuvent être présentes, demander à être entendues et se faire représenter ou assister.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
<p>Le collège délibère sur les affaires dont il est saisi hors la présence des agents ayant constaté les manquements et de ceux ayant établi le dossier d'instruction.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	<p>Alinéa sans modification</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>Les décisions de sanction sont notifiées aux parties intéressées et publiées au Journal officiel de la République française. Elles peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction devant le Conseil d'État. Le recours contre des sanctions pécuniaires a un caractère suspensif.</p>	<p>Les décisions de sanction sont notifiées aux parties intéressées et publiées au <i>Journal officiel</i>. Elles peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction devant le Conseil d'État. Le recours contre des sanctions pécuniaires a un caractère suspensif.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
<p>La commission ne peut être saisie de faits remontant à plus de cinq ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, leur constatation ou leur sanction.</p>	<p><u>L'autorité</u> ne peut être saisie de faits remontant à plus de cinq ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, leur constatation ou leur sanction.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
<p>III. - La Commission de régulation des activités ferroviaires adopte et publie un règlement intérieur précisant ses modalités d'instruction et de procédures ainsi que ses méthodes de travail.</p>	<p>III. - <u>L'Autorité</u> de régulation des activités ferroviaires adopte et publie un règlement intérieur précisant ses modalités d'instruction et de procédures ainsi que ses méthodes de travail.</p>	<p>III. - Sans modification</p>
<p>IV. - L'article L. 311-4 du code de justice administrative est ainsi modifié :</p>	<p>IV. - L'article L. 311-4 du code de justice administrative est <u>complété par un 10°</u> ainsi rédigé :</p>	<p>IV. - Sans modification</p>
<p>Après le 9°, il est inséré un 10° ainsi rédigé :</p> <p>« 10° De l'article 10 de la loi n° du..... relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et guidés et portant diverses dispositions relatives aux transports contre les décisions de sanction prises par la Commission de régulation des activités ferroviaires. ».</p>	<p>Alinéa supprimé.</p> <p>« 10° De l'article 10 de la loi n° du..... relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports contre les décisions de sanction prises par <u>l'Autorité</u> de régulation des activités ferroviaires. ».</p>	
<p>Article 11</p> <p>Les propositions, avis et décisions de la Commission de régulation des activités ferroviaires sont motivés.</p>	<p>Article 11</p> <p>Les propositions, avis et décisions de <u>l'Autorité</u> de régulation des activités ferroviaires sont motivés.</p>	<p>Article 11</p> <p>Sans modification</p>
<p>Article 12</p> <p>La Commission de régulation des activités ferroviaires dispose de services qui sont placés sous l'autorité de son président.</p>	<p>Article 12</p> <p><u>L'Autorité</u> de régulation des activités ferroviaires dispose de services qui sont placés sous l'autorité de son président.</p>	<p>Article 12</p> <p>Alinéa sans modification</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>La commission peut employer des magistrats et des fonctionnaires. Elle peut recruter des agents contractuels.</p>	<p>—</p> <p>L'<u>autorité</u> peut employer des magistrats et des fonctionnaires. Elle peut recruter des agents contractuels.</p>	<p>—</p> <p>Alinéa sans modification</p>
<p>Les ministres chargés des transports et du budget arrêtent la rémunération du président de la Commission de régulation des activités ferroviaires et le montant des vacances versées aux autres membres du collège ainsi que leurs modalités d'évolution pour la durée de leur mandat.</p>	<p>Les ministres chargés des transports et du budget arrêtent la rémunération du président de <u>l'Autorité</u> de régulation des activités ferroviaires et le montant des vacances versées aux autres membres du collège ainsi que leurs modalités d'évolution pour la durée de leur mandat.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
<p>Le secrétaire général, nommé par le président, peut, dans les conditions et limites fixées par le collège, recruter les agents, conclure des contrats, conventions et marchés. Il a qualité pour agir en justice pour les affaires relevant du fonctionnement de la commission.</p>	<p>Le secrétaire général, nommé par le président, peut, dans les conditions et limites fixées par le collège, recruter les agents, conclure des contrats, conventions et marchés. Il a qualité pour agir en justice pour les affaires relevant du fonctionnement de <u>l'autorité</u>.</p>	<p>Dans les conditions et limites fixées par le collège, le secrétaire général nommé par le président recrute les agents et peut conclure des contrats, conventions et marchés. Il a qualité pour agir en justice pour les affaires relevant du fonctionnement de l'autorité. (amendement n° CE 27)</p>
<p>Il peut déléguer ses pouvoirs à tout agent de la commission dans des matières et des limites déterminées par le collège.</p>	<p>Il peut déléguer ses pouvoirs à tout agent de <u>l'autorité</u> dans des matières et des limites déterminées par le collège.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
<p>Article 13</p>	<p>Article 13</p>	<p>Article 13</p>
<p>Les membres et agents de la Commission de régulation des activités ferroviaires exercent leurs fonctions en toute impartialité, sans recevoir d'instruction du Gouvernement, ni d'aucune institution, personne, entreprise ou organisme.</p>	<p>Les membres et agents de <u>l'Autorité</u> de régulation des activités ferroviaires exercent leurs fonctions en toute impartialité, sans recevoir d'instruction du Gouvernement, ni d'aucune institution, personne, entreprise ou organisme.</p>	<p>Sans modification</p>
<p>Les membres et agents de la commission sont tenus au secret professionnel pour les faits, actes et renseignements dont ils ont pu avoir connaissance en raison de leurs fonctions.</p>	<p>Les membres et agents de <u>l'autorité</u> sont tenus au secret professionnel pour les faits, actes et renseignements dont ils ont pu avoir connaissance en raison de leurs fonctions.</p>	
<p>Le non-respect du secret professionnel établi par une décision de justice entraîne la cessation d'office des fonctions au sein de la commission.</p>	<p>Le non-respect du secret professionnel établi par une décision de justice entraîne la cessation d'office des fonctions au sein de <u>l'autorité</u>.</p>	

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>L'obligation de secret professionnel ne fait pas obstacle à la communication par la commission des informations ou documents qu'elle détient à la Commission européenne ou à une autorité d'un autre État membre de l'Union européenne ou à une autorité d'un État appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec elle, et exerçant des compétences analogues à celles de la commission, sous réserve de réciprocité et à condition que ses membres et ses agents soient astreints aux mêmes obligations de secret professionnel que celles définies au présent article.</p>	<p>L'obligation de secret professionnel ne fait pas obstacle à la communication par <u>l'autorité</u> des informations ou documents qu'elle détient à la Commission européenne ou à une autorité d'un autre État membre de l'Union européenne ou à une autorité d'un État appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec elle, et exerçant des compétences analogues à celles de <u>l'autorité</u>, sous réserve de réciprocité et à condition que ses membres et ses agents soient astreints aux mêmes obligations de secret professionnel que celles définies au présent article.</p>	
Article 14	Article 14	Article 14
<p>La Commission de régulation des activités ferroviaires propose au ministre chargé des transports et au ministre chargé du budget, lors de l'élaboration du projet de loi de finances, les crédits nécessaires à l'accomplissement de ses missions. Les dispositions de la loi du 10 août 1922 relative à l'organisation du contrôle des dépenses engagées ne sont pas applicables à la gestion de ses crédits.</p>	<p><u>I - L'Autorité</u> de régulation des activités ferroviaires <u>dispose de l'autonomie financière. Elle perçoit le produit du droit fixe établi au II du présent article.</u> La loi du 10 août 1922 relative à l'organisation du contrôle des dépenses engagées ne <u>lui est</u> pas applicable.</p>	I. - Sans modification
<p>La commission perçoit, le cas échéant, des rémunérations pour services rendus.</p>	<p><u>L'autorité</u> perçoit, le cas échéant, des rémunérations pour services rendus.</p>	
<p>Le président de la commission est ordonnateur des recettes et des dépenses.</p>	<p>Le président de <u>l'autorité</u> est ordonnateur des recettes et des dépenses.</p>	
<p>La commission est soumise au contrôle de la Cour des comptes.</p>	<p><u>L'autorité</u> est soumise au contrôle de la Cour des comptes.</p>	
	<p><u>II. - Il est institué, à compter du 1^{er} janvier 2009, un droit fixe dû par les personnes gérant des infrastructures ferroviaires relevant du champ de compétence de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. Le montant de ce droit est fixé par les ministres chargés des transports et du budget sur proposition de l'autorité.</u></p>	II. - Alinéa sans modification

Texte du projet de loi

Texte du Sénat

Propositions de la Commission

—
Ce droit comprend, selon le cas :

1° Une part du produit des redevances d'utilisation perçues par les gestionnaires d'infrastructure du réseau ferré national dans la limite de 5 millièmes de ce produit ;

2° Une somme proportionnelle au nombre de kilomètres de lignes gérées par les personnes autres que celles mentionnées au 1°, dans la limite de 200 € par kilomètre.

Ce droit est déclaré et acquitté par les personnes précitées dans les mêmes conditions que celles prévues pour le droit de sécurité institué par l'article 3 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports auprès du comptable compétent pour le recouvrement des taxes sur le chiffre d'affaires dues par les non-résidents membres de l'Union européenne. Celui-ci reverse tous les mois à l'autorité l'intégralité du produit du droit fixe collecté.

Ce droit est constaté et recouvré dans les mêmes délais et sous les mêmes garanties et sanctions que celles applicables en matière de taxes sur le chiffre d'affaires.

—
Alinéa sans modification

1° Sans modification

2° Alinéa sans modification

Ce droit est déclaré et acquitté par les personnes précitées dans les mêmes conditions que celles prévues pour le droit de sécurité institué par l'article 3 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports auprès du comptable public de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

(amendement n° CE 145)

Alinéa sans modification

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 15</p> <p>I. - Pour l'accomplissement de ses missions, la Commission de régulation des activités ferroviaires dispose d'un droit d'accès à la comptabilité des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises ferroviaires ainsi qu'aux informations économiques, financières et sociales nécessaires.</p> <p>Elle peut recueillir toutes les informations utiles auprès des autorités administratives, de l'établissement public de sécurité ferroviaire, des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises ferroviaires, ainsi qu'auprès des autres entreprises intervenant sur le marché des transports ferroviaires. Elle peut également entendre toute personne dont l'audition lui paraît susceptible de contribuer à son information.</p> <p>Les agents de la commission habilités par le président procèdent aux enquêtes nécessaires à l'accomplissement des missions confiées à la commission. Le président désigne toute personne compétente pour réaliser, le cas échéant, une expertise.</p> <p>Les enquêtes donnent lieu à procès-verbal. Un double en est transmis dans les cinq jours aux parties intéressées.</p> <p>Les agents habilités de la commission reçoivent, à leur demande, communication des documents comptables et factures, de toute pièce ou document utile, en prennent copie, et recueillent, sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications propres à l'accomplissement de leur mission.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 15</p> <p>I. - Pour l'accomplissement de ses missions, <u>l'Autorité</u> de régulation des activités ferroviaires dispose d'un droit d'accès à la comptabilité des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises ferroviaires ainsi qu'aux informations économiques, financières et sociales nécessaires.</p> <p>Elle peut recueillir toutes les informations utiles auprès des <u>services de l'État et des autorités organisant des services de transport ferroviaire</u>, de l'établissement public de sécurité ferroviaire, des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises ferroviaires, ainsi qu'auprès des autres entreprises intervenant sur le marché des transports ferroviaires. Elle peut également entendre toute personne dont l'audition lui paraît susceptible de contribuer à son information.</p> <p>Les agents de <u>l'autorité</u> habilités par le président procèdent aux enquêtes nécessaires à l'accomplissement des missions confiées à <u>l'autorité</u>. Le président désigne toute personne compétente pour réaliser, le cas échéant, une expertise.</p> <p style="text-align: center;">Alinéa sans modification</p> <p>Les agents habilités de <u>l'autorité</u> reçoivent, à leur demande, communication des documents comptables et factures, de toute pièce ou document utile, en prennent copie, et recueillent, sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications propres à l'accomplissement de leur mission.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 15</p> <p style="text-align: center;">Sans modification</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>II. - Les agents habilités de la Commission ont accès entre huit et vingt heures, ou en dehors de ces heures lorsque l'accès au public est autorisé ou lorsqu'une activité professionnelle est en cours, aux locaux, lieux, installations et matériels de transport, à l'exclusion des domiciles et de la partie des locaux servant de domicile. Ils peuvent se faire assister par des experts extérieurs désignés par le président de la Commission et procéder à des visites conjointes avec des agents appartenant aux services de l'État ou de ses établissements publics.</p>	<p>II. - Les agents habilités de l'<u>autorité</u> ont accès entre huit et vingt heures, ou en dehors de ces heures lorsque l'accès au public est autorisé ou lorsqu'une activité professionnelle est en cours, aux locaux, lieux, installations et matériels de transport <u>relevant des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises mentionnées au deuxième alinéa du I</u>, à l'exclusion des domiciles et de la partie des locaux servant de domicile. Ils peuvent se faire assister par des experts extérieurs désignés par le président de l'<u>autorité</u> et procéder à des visites conjointes avec des agents appartenant aux services de l'État ou de ses établissements publics.</p>	
<p>Article 16</p>	<p>Article 16</p>	<p>Article 16</p>
<p>I. - En dehors de ces cas ou lorsque cet accès leur est refusé, les agents habilités ne peuvent procéder aux visites en tous lieux, ainsi qu'à la saisie de pièces et de documents, dans le cadre d'enquêtes demandées par la Commission de régulation des activités ferroviaires, que sur autorisation judiciaire, donnée par ordonnance du juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel sont situés les locaux à visiter. Le ministère d'avocat n'est alors pas obligatoire. Lorsque ces locaux sont situés dans le ressort de plusieurs juridictions et qu'une action simultanée doit être menée dans chacun d'eux, la requête peut être portée auprès de l'une de ces juridictions.</p>	<p>I. - En dehors de ces cas ou lorsque cet accès leur est refusé, les agents habilités ne peuvent procéder aux visites en tous lieux, ainsi qu'à la saisie de pièces et de documents, dans le cadre d'enquêtes demandées par l'<u>Autorité</u> de régulation des activités ferroviaires, que sur autorisation judiciaire donnée par ordonnance du juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel sont situés les locaux à visiter. Le ministère d'avocat n'est alors pas obligatoire. Lorsque ces locaux sont situés dans le ressort de plusieurs juridictions et qu'une action simultanée doit être menée dans chacun d'eux, la requête peut être portée auprès de l'une de ces juridictions.</p>	<p>I. - En dehors des cas <u>prévus au II de l'article 15</u> ou lorsque cet accès leur est refusé, les agents habilités ne peuvent procéder aux visites en tous lieux, ainsi qu'à la saisie de pièces et de documents, dans le cadre d'enquêtes demandées par l'<u>Autorité</u> de régulation des activités ferroviaires, que sur autorisation judiciaire donnée par ordonnance du juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel sont situés les locaux à visiter. Le ministère d'avocat n'est alors pas obligatoire. Lorsque ces locaux sont situés dans le ressort de plusieurs juridictions et qu'une action simultanée doit être menée dans chacun d'eux, la requête peut être portée auprès de l'une de ces juridictions.</p> <p>(amendement n° CE 29)</p>
<p>Le juge vérifie que la demande d'autorisation qui lui est soumise est fondée ; cette demande doit comporter tous les éléments d'information de nature à justifier la visite.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	<p>Alinéa sans modification</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>La visite et la saisie s'effectuent sous l'autorité et le contrôle du juge qui les a autorisées. Il désigne un ou plusieurs officiers de police judiciaire chargés d'assister à ces opérations et de le tenir informé de leur déroulement. Lorsqu'elles ont lieu en dehors du ressort de son tribunal de grande instance, il délivre une commission rogatoire, pour exercer ce contrôle, au juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel s'effectue la visite.</p>	Alinéa sans modification	Alinéa sans modification
<p>Le juge peut, s'il l'estime utile, se rendre dans les locaux pendant l'intervention.</p>	Alinéa sans modification	Alinéa sans modification
<p>Il peut, à tout moment, décider la suspension ou l'arrêt de la visite.</p>	Alinéa sans modification	Alinéa sans modification
<p>L'ordonnance mentionnée au premier alinéa est exécutoire au seul vu de la minute.</p>	Alinéa sans modification	Alinéa sans modification
<p>L'ordonnance est notifiée verbalement et sur place au moment de la visite à l'occupant des lieux ou à son représentant qui en reçoit copie intégrale contre récépissé ou émargement au procès-verbal prévu au III. En l'absence de l'occupant des lieux ou de son représentant, l'ordonnance est notifiée, après la visite, par lettre recommandée avec avis de réception. La notification est réputée faite à la date de réception figurant sur l'avis.</p>	<p>L'ordonnance est notifiée verbalement et sur place au moment de la visite à l'occupant des lieux ou à son représentant qui en reçoit copie intégrale contre récépissé ou émargement au procès-verbal prévu au III. En l'absence de l'occupant des lieux ou de son représentant, l'ordonnance est notifiée, après la visite, par lettre recommandée avec <u>demande</u> d'avis de réception. La notification est réputée faite à la date de réception figurant sur l'avis.</p>	Alinéa sans modification
<p>À défaut de réception, il est procédé à la signification de l'ordonnance par acte d'huissier de justice. Le délai et la voie de recours sont mentionnés dans l'ordonnance.</p>	Alinéa sans modification	Alinéa sans modification
<p>L'ordonnance peut faire l'objet d'un appel devant le premier président de la cour d'appel. Les parties ne sont pas tenues de constituer avoué.</p>	Alinéa sans modification	Alinéa sans modification

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>Suivant les règles prévues par le code de procédure civile, cet appel doit être exclusivement formé par déclaration remise ou adressée, par pli recommandé ou, à compter du 1^{er} janvier 2009, par voie électronique, au greffe de la cour dans un délai de quinze jours. Ce délai court à compter soit de la remise, soit de la réception, soit de la signification de l'ordonnance. Cet appel n'est pas suspensif.</p>	<p>Suivant les règles prévues par le code de procédure civile, cet appel doit être exclusivement formé par déclaration remise ou adressée, par pli recommandé ou par voie électronique, au greffe de la cour dans un délai de quinze jours. Ce délai court à compter soit de la remise, soit de la réception, soit de la signification de l'ordonnance. Cet appel n'est pas suspensif.</p>	Alinéa sans modification
<p>Le greffe du tribunal de grande instance transmet sans délai le dossier de l'affaire au greffe de la cour d'appel où les parties peuvent le consulter.</p>	Alinéa sans modification	Alinéa sans modification
<p>L'ordonnance du premier président de la cour d'appel est susceptible d'un pourvoi en cassation, selon les règles prévues par le code de procédure civile. Le délai du pourvoi en cassation est de quinze jours.</p>	Alinéa sans modification	Alinéa sans modification
<p>II. - La visite, qui ne peut commencer avant six heures ou après vingt-et-une heures, est effectuée en présence de l'occupant des lieux ou de son représentant.</p>	<p>II. - La visite, qui ne peut commencer avant six heures ou après vingt-et-une heures, est effectuée en présence de l'occupant des lieux ou de son représentant. <u>En cas d'impossibilité, l'officier de police judiciaire requiert deux témoins choisis en dehors des personnes relevant de son autorité ou de celle de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.</u></p>	II. - Sans modification
<p>Les enquêteurs, l'occupant des lieux ou son représentant ainsi que l'officier de police judiciaire peuvent seuls prendre connaissance des pièces et documents avant leur saisie.</p>	Alinéa sans modification	
<p>Les inventaires et mises sous scellés sont réalisés conformément à l'article 56 du code de procédure pénale.</p>	Alinéa supprimé	

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>III. - Un procès-verbal relatant les modalités et le déroulement de l'opération et consignait les constatations effectuées est dressé sur-le-champ par les agents enquêteurs. Un inventaire des pièces et documents saisis lui est annexé s'il y a lieu. Le procès-verbal et l'inventaire sont signés par les agents enquêteurs et par l'officier de police judiciaire ainsi que par l'occupant des lieux ou son représentant ; en cas de refus de signer, mention en est faite au procès-verbal.</p>	<p>III. – Un procès-verbal relatant les modalités et le déroulement de l'opération et consignait les constatations effectuées est dressé sur-le-champ par les agents enquêteurs. Un inventaire des pièces et documents saisis lui est annexé s'il y a lieu. Le procès-verbal et l'inventaire sont signés par les agents enquêteurs et par l'officier de police judiciaire ainsi que par les personnes mentionnées au premier alinéa du II ; en cas de refus de signer, mention en est faite au procès-verbal.</p>	<p>III. – Sans modification</p>
<p>Si l'inventaire sur place présente des difficultés, les pièces et documents saisis sont placés sous scellés. L'occupant des lieux ou son représentant est avisé qu'il peut assister à l'ouverture des scellés qui a lieu en présence de l'officier de police judiciaire ; l'inventaire est alors établi.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
<p>Les originaux du procès-verbal et de l'inventaire sont, dès qu'ils ont été établis, adressés au juge qui a autorisé la visite ; une copie de ces mêmes documents est remise à l'occupant des lieux ou à son représentant.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
<p>Les pièces et documents saisis sont restitués à l'occupant des locaux dans les six mois de la visite ; toutefois, lorsque des poursuites pénales sont engagées, leur restitution est autorisée par l'autorité judiciaire compétente.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
<p>Le procès-verbal et l'inventaire mentionnent le délai et la voie de recours.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
<p>Le premier président de la cour d'appel connaît des recours contre le déroulement des opérations de visite ou de saisie. Les parties ne sont pas tenues de constituer avoué.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>Suivant les règles prévues par le code de procédure civile, ce recours doit être exclusivement formé par déclaration remise ou adressée, par pli recommandé ou, à compter du 1^{er} janvier 2009, par voie électronique, au greffe de la cour dans un délai de quinze jours. Ce délai court à compter de la remise ou de la réception soit du procès-verbal, soit de l'inventaire. Ce recours n'est pas suspensif.</p>	<p>Suivant les règles prévues par le code de procédure civile, ce recours doit être exclusivement formé par déclaration remise ou adressée, par pli recommandé ou par voie électronique, au greffe de la cour dans un délai de quinze jours. Ce délai court à compter de la remise ou de la réception soit du procès-verbal, soit de l'inventaire. Ce recours n'est pas suspensif.</p>	
<p>L'ordonnance du premier président de la cour d'appel est susceptible d'un pourvoi en cassation selon les règles prévues par le code de procédure civile. Le délai du pourvoi en cassation est de quinze jours.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
	<p><u>Article 16 bis (nouveau)</u></p> <p><u>Sont qualifiés pour procéder, dans l'exercice de leurs fonctions, à la recherche et à la constatation des manquements aux obligations résultant des dispositions du présent titre et des textes pris pour son application les agents de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires mentionnés à l'article 15, habilités par le président de l'autorité et assermentés dans des conditions similaires à celles applicables aux agents de la Commission de régulation de l'énergie.</u></p>	<p>Article 16 bis</p> <p>Alinéa sans modification</p>
	<p><u>Lorsque le président de l'autorité désigne des personnes pour réaliser un rapport d'expertise ou des experts extérieurs pour assister dans leurs enquêtes les agents habilités de l'autorité, il veille, si les intéressés ne sont pas inscrits sur une liste d'experts judiciaires, à ce qu'ils soient assermentés dans les mêmes conditions.</u></p>	<p>Alinéa sans modification</p>
	<p><u>Le procureur de la République est préalablement informé des opérations d'enquête envisagées en application du III de l'article 15 et de l'article 16.</u></p>	<p>Le procureur de la République est préalablement informé des opérations d'enquête envisagées en application de l'article 16.</p> <p>(amendement n° CE 30)</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 17</p> <p>I. - Le fait de s'opposer de quelque façon que ce soit à l'exercice des fonctions dont les agents de la Commission sont chargés en application des articles 15 et 16, ou de refuser de leur communiquer les éléments mentionnés à ce même article est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende.</p> <p>Les personnes physiques coupables des infractions prévues à l'alinéa précédent encourent également les peines complémentaires suivantes :</p> <p>1° La fermeture temporaire ou à titre définitif de l'un, de plusieurs, ou de l'ensemble des établissements de l'entreprise appartenant à la personne condamnée ;</p> <p>2° L'interdiction d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, suivant les modalités prévues par l'article 131-27 du code pénal ;</p> <p>3° L'affichage ou la diffusion de la décision prononcée, dans les conditions prévues par l'article 131-35 du code pénal.</p> <p>II. - Les personnes morales reconnues pénalement responsables de l'infraction définie au I encourent, outre l'amende, les peines suivantes :</p> <p>1° La fermeture temporaire, pour une durée de cinq ans au plus ou à titre définitif de l'un, de plusieurs, ou de l'ensemble des établissements de l'entreprise appartenant à la personne condamnée ;</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 17</p> <p>I. - Le fait de s'opposer de quelque façon que ce soit à l'exercice des fonctions dont les agents de l'autorité sont chargés en application de l'article 16, ou de refuser de leur communiquer les éléments mentionnés à ce même article est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende.</p> <p>Les personnes physiques coupables des infractions prévues au premier alinéa encourent également les peines complémentaires suivantes :</p> <p>1° Sans modification</p> <p>2° Sans modification</p> <p>3° Sans modification</p> <p>II. - Alinéa sans modification</p> <p>1° Sans modification</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 17</p> <p>I. - Alinéa sans modification</p> <p>Les personnes physiques coupables des infractions prévues au premier alinéa du présent article encourent également les peines complémentaires suivantes :</p> <p style="text-align: center;">(amendement n° CE 28)</p> <p>1° Sans modification</p> <p>2° Sans modification</p> <p>3° Sans modification</p> <p>II. - Sans modification</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>2° L'interdiction, à titre définitif ou pour une durée de cinq ans au plus, d'exercer directement ou indirectement l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise ;</p> <p>3° L'affichage ou la diffusion de la décision prononcée, dans les conditions prévues par l'article 131-35 du code pénal.</p> <p>Lorsque la Commission de régulation des activités ferroviaires a prononcé une sanction pécuniaire devenue définitive avant que le juge pénal ait statué définitivement sur les mêmes faits ou des faits connexes, celui-ci peut ordonner que la sanction pécuniaire s'impute sur l'amende qu'il prononce. Cette imputation est de droit lorsque la sanction pécuniaire prononcée par la commission correspond à l'un des plafonds prévus au b du 1° du I de l'article 10.</p> <p>III.- Sont qualifiés pour procéder, dans l'exercice de leurs fonctions, à la recherche et à la constatation des infractions au présent titre, les agents de la Commission de régulation des activités ferroviaires mentionnés à l'article 15, habilités par le président, et assermentés dans des conditions similaires à celles applicables aux agents de la Commission de régulation de l'énergie.</p> <p>Les infractions pénales prévues au présent titre sont constatées par des procès-verbaux qui sont adressés, sous peine de nullité, dans les cinq jours qui suivent leur clôture, au Procureur de la République. Une copie en est remise dans le même délai à l'intéressé. Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve contraire.</p> <p>Le Procureur de la République est préalablement informé des opérations envisagées en vue de la recherche des infractions. Il peut s'opposer à ces opérations.</p>	<p>2° Sans modification</p> <p>3° Alinéa sans modification</p> <p>Alinéa supprimé.</p> <p>III. - Supprimé</p>	<p>Propositions de la Commission</p> <p>III. – Suppression maintenue</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 18</p> <p>La Commission de régulation des activités ferroviaires établit chaque année un rapport d'activité qui porte à la fois sur l'application des dispositions relatives à l'accès au réseau ferroviaire et à son utilisation, sur l'instruction des réclamations et sur l'observation de l'accès au réseau. Ce rapport rend compte des investigations menées par la commission et évalue les effets de ses décisions sur les conditions d'accès au réseau ferroviaire et sur les conditions de son utilisation. Il est adressé au Gouvernement et au Parlement. Il est rendu public.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 18</p> <p>L'<u>Autorité</u> de régulation des activités ferroviaires établit chaque année un rapport d'activité qui porte à la fois sur l'application des dispositions relatives à l'accès au réseau ferroviaire et à son utilisation, sur l'instruction des réclamations et sur l'observation de l'accès au réseau. Ce rapport rend compte des investigations menées par <u>l'autorité</u> et évalue les effets de ses décisions sur les conditions d'accès au réseau ferroviaire et sur les conditions de son utilisation. Il est adressé au Gouvernement et au Parlement. Il est rendu public.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 18</p> <p>L'Autorité de régulation des activités ferroviaires établit chaque année un rapport d'activité qui porte à la fois sur l'application des dispositions relatives à l'accès au réseau ferroviaire et à son utilisation, sur l'instruction des réclamations et sur l'observation de l'accès au réseau. Ce rapport rend compte des investigations menées par l'autorité et évalue les effets de ses décisions sur les conditions d'accès au réseau ferroviaire et sur les conditions de son utilisation. <u>Il comporte toutes recommandations utiles.</u> Il est adressé au Gouvernement et au Parlement. Il est rendu public.</p> <p style="text-align: right;">(amendement n° CE 146)</p>
<p style="text-align: center;">Article 19</p> <p>Le président de la commission de régulation des activités ferroviaires saisit l'Autorité de la concurrence des abus de position dominante et des pratiques entravant le libre exercice de la concurrence dont il a connaissance dans le secteur du transport ferroviaire, notamment lorsqu'il estime que ces pratiques sont prohibées par les articles L. 420-1 et L. 420-2 du code de commerce. Cette saisine peut être introduite dans le cadre d'une procédure d'urgence, conformément à l'article L. 464-1 du code de commerce. Le président peut également la saisir, pour avis, de toute autre question relevant de sa compétence.</p>	<p style="text-align: center;">Article 19</p> <p>Le président de <u>l'Autorité</u> de régulation des activités ferroviaires saisit l'Autorité de la concurrence des abus de position dominante et des pratiques entravant le libre exercice de la concurrence dont il a connaissance dans le secteur du transport ferroviaire, notamment lorsqu'il estime que ces pratiques sont prohibées par les articles L. 420-1 et L. 420-2 du code de commerce. Cette saisine peut être introduite dans le cadre d'une procédure d'urgence, conformément à l'article L. 464-1 du <u>même</u> code. Le président peut également la saisir, pour avis, de toute autre question relevant de sa compétence.</p>	<p style="text-align: center;">Article 19</p> <p>Sans modification</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>L'Autorité de la concurrence communique à la commission toute saisine entrant dans le champ des compétences de celle-ci. Elle peut également saisir la commission, pour avis, de toute question relative au secteur du transport ferroviaire. Lorsqu'elle est consultée, en application du présent alinéa, par l'Autorité de la concurrence sur des pratiques dont cette dernière est saisie dans le secteur du transport ferroviaire, la commission joint à son avis, dans le délai imparti, tous les éléments utiles à l'instruction de l'affaire qui sont en sa possession.</p>	<p>L'Autorité de la concurrence communique à <u>l'autorité</u> toute saisine entrant dans le champ des compétences de celle-ci. Elle peut également saisir <u>l'autorité</u>, pour avis, de toute question relative au secteur du transport ferroviaire. Lorsqu'elle est consultée, en application du présent alinéa, par l'Autorité de la concurrence sur des pratiques dont cette dernière est saisie dans le secteur du transport ferroviaire, <u>l'autorité</u> joint à son avis, dans le délai imparti, tous les éléments utiles à l'instruction de l'affaire qui sont en sa possession.</p>	
<p>Article 20</p>	<p>Article 20</p>	<p>Article 20</p>
<p>I. - La Commission de régulation des activités ferroviaires peut être consultée par les juridictions sur les pratiques relevées dans les affaires dont elles sont saisies et entrant dans le champ de compétence de la commission ainsi que sur des affaires dont cette dernière a eu à connaître. Le cours de la prescription est suspendu, le cas échéant, par la consultation de la commission.</p>	<p>I. - <u>L'Autorité</u> de régulation des activités ferroviaires peut être consultée par les juridictions sur les pratiques relevées dans les affaires dont elles sont saisies et entrant dans le champ de compétence de <u>l'autorité</u>, ainsi que sur des affaires dont cette dernière a eu à connaître. Le cours de la prescription est suspendu par la consultation de <u>l'autorité</u>.</p>	<p>Sans modification</p>
<p>Les juridictions adressent à la commission copie du jugement portant sur les affaires pour lesquelles elles l'ont consultée.</p>	<p>Les juridictions adressent à <u>l'autorité</u> copie du jugement portant sur les affaires pour lesquelles elles l'ont consultée.</p>	
<p>II. - Lorsque la commission a connaissance de faits qui lui paraissent de nature à justifier des poursuites pénales, elle adresse le dossier au procureur de la République. Cette transmission interrompt la prescription de l'action publique.</p>	<p>II. - Lorsque <u>l'autorité</u> a connaissance de faits qui lui paraissent de nature à justifier des poursuites pénales, elle adresse le dossier au procureur de la République. Cette transmission interrompt la prescription de l'action publique.</p>	
<p>III. - La prescription est également interrompue lorsque les faits visés dans la saisine font l'objet d'un acte tendant à leur recherche, leur constatation ou leur sanction par la Commission européenne ou par une autorité de régulation ferroviaire d'un autre État membre de l'Union européenne.</p>	<p>III. - Sans modification</p>	

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>IV. - Les juridictions d'instruction et de jugement peuvent communiquer à la commission, sur sa demande, les procès-verbaux ou rapports d'enquête ayant un lien direct avec des faits dont la commission est saisie.</p>	<p>IV. - Les juridictions d'instruction et de jugement peuvent communiquer à <u>l'autorité</u>, sur sa demande, les procès-verbaux ou rapports d'enquête ayant un lien direct avec des faits dont <u>l'autorité</u> est saisie.</p>	
<p>Article 21</p>	<p>Article 21</p>	<p>Article 21</p>
<p>Un décret en Conseil d'État précise, en tant que de besoin, les conditions d'application des dispositions du présent titre III.</p>	<p>Un décret en Conseil d'État précise, en tant que de besoin, les conditions d'application du présent titre.</p>	<p>Sans modification</p>
<p>Article 22</p>	<p>Article 22</p>	<p>Article 22</p>
<p>I. - L'article 21-4 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifié :</p>	<p>I. - L'article 21-4 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 <u>précitée</u> est ainsi modifié :</p>	<p>Sans modification</p>
<p>1° Le deuxième alinéa est abrogé ;</p>	<p>1° Le deuxième alinéa est <u>supprimé</u> ;</p>	
<p>2° Au troisième alinéa, les mots : « le contenu de la convention », les modalités de règlement des litiges » sont remplacés par les mots : « le contenu de la convention et les modalités de règlement des litiges » et les mots : « , ainsi que les conditions dans lesquelles le ministre chargé des transports tranche les différends relatifs à l'attribution des sillons ferroviaires » sont supprimés.</p>	<p>2° Au troisième alinéa, les mots : « , les modalités de règlement des litiges » sont remplacés par les mots : « et les modalités de règlement des litiges » et les mots : « , ainsi que les conditions dans lesquelles le ministre chargé des transports tranche les différends relatifs à l'attribution des sillons ferroviaires » sont supprimés.</p>	
<p>II. - Les dispositions du présent titre entrent en vigueur le premier jour du quatrième mois suivant celui de sa publication au Journal officiel de la République française.</p>	<p>II. - Supprimé</p>	
	<p><u>Article 22 bis (nouveau)</u></p> <p><u>Les articles 8 et 9 du présent titre ainsi que l'article 22 entrent en vigueur le premier jour du cinquième mois suivant la promulgation de la présente loi.</u></p>	<p>Article 22 bis</p> <p>Les articles 8, à l'exception du VIII, et 9 du présent titre, ainsi que l'article 22, entrent en vigueur le premier jour du cinquième mois suivant la promulgation de la présente loi.</p> <p>(amendement n° CE 147)</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">TITRE IV DE CERTAINES CONCESSIONS ROUTIÈRES</p> <p style="text-align: center;">Article 23</p> <p>I. - À compter de l'entrée en vigueur de la convention signée à Lucques le 24 novembre 2006 entre la République française et la République italienne, l'article L. 153-7 du code de la voirie routière est ainsi rédigé :</p> <p>« <i>Art. L. 153-7.</i> - Les conditions d'exploitation du tunnel routier sous le Mont-Blanc font l'objet de la convention signée à Lucques le 24 novembre 2006, entre la République française et la République italienne, dont l'approbation a été autorisée par la loi n° 2008-575 du 19 juin 2008, publiée au Journal officiel de la République française le 20 juin 2008. ».</p> <p>II. - La concession pour la construction, l'entretien et l'exploitation de l'autoroute Blanche A 40, entre Chatillon-de-Michaille et Le Fayet, de l'autoroute A 411 entre la frontière suisse à Gaillard et Annemasse et de l'autoroute A 401 entre Saint-Julien-en-Genevois et le raccordement à la route suisse RN 1a prendra fin le 31 décembre 2050. Les autres modifications apportées à la convention et au cahier des charges font l'objet d'un avenant.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">TITRE IV DE CERTAINES CONCESSIONS ROUTIÈRES</p> <p style="text-align: center;">Article 23</p> <p>I. - À compter de l'entrée en vigueur de la convention signée à Lucques le 24 novembre 2006 entre la République française et la République italienne, l'article L. 153-7 du code de la voirie routière est ainsi rédigé :</p> <p>« <i>Art. L. 153-7.</i> - Les conditions d'exploitation du tunnel routier sous le Mont-Blanc font l'objet de la convention signée à Lucques le 24 novembre 2006, entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne, relative au tunnel routier sous le Mont-Blanc, dont l'approbation a été autorisée par la loi n° 2008-575 du 19 juin 2008. »</p> <p>II. - La concession pour la construction, l'entretien et l'exploitation de l'autoroute A 40, entre Chatillon-en-Michaille et Le Fayet, de l'autoroute A 411 entre la frontière suisse à Gaillard et Annemasse et de l'autoroute A 401 entre Saint-Julien-en-Genevois et le raccordement à la route suisse RN 1a prendra fin le 31 décembre 2050. Les autres modifications apportées à la convention et au cahier des charges font l'objet d'un avenant.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">TITRE IV DE CERTAINES CONCESSIONS ROUTIÈRES</p> <p style="text-align: center;">Article 23</p> <p>I. - L'article L. 153-7 du code de la voirie routière est ainsi rédigé : (amendement n° CE 99)</p> <p>« <i>Art. L. 153-7.</i> - Les conditions d'exploitation du tunnel routier sous le Mont-Blanc font l'objet de la convention, <u>relative au tunnel routier sous le Mont-Blanc signée à Lucques le 24 novembre 2006 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne,</u> dont l'approbation a été autorisée par la loi n° 2008-575 du 19 juin 2008. » (amendement n° CE 100)</p> <p>II. - La concession pour la construction, l'entretien et l'exploitation de l'autoroute A 40, entre Chatillon-en-Michaille et Le Fayet, de l'autoroute A 411 entre la frontière suisse à Gaillard et Annemasse et de l'autoroute A 401 entre Saint-Julien-en-Genevois et le raccordement à la route suisse RN 1a prendra fin le 31 décembre 2050. Les autres modifications apportées à la convention et au cahier des charges font l'objet d'un avenant. <u>Cet avenant comporte une étude paysagère sur l'ensemble du réseau de l'A 40 conduite par le concessionnaire.</u> (amendement n° CE 4)</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>III. - Pour assurer la continuité de l'exploitation du réseau routier national entre l'autoroute A 40 et le tunnel du Mont-Blanc, la route nationale RN 205, se situant entre l'échangeur A 40/RN 205, au droit de Le Fayet, et la rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc, est intégrée à l'assiette de la concession mentionnée au II. Les modalités techniques et financières de cette intégration font l'objet d'un avenant qui prévoira une participation du concessionnaire aux travaux d'aménagement de cet itinéraire.</p>	<p>III. - Pour assurer la continuité de l'exploitation du réseau routier national entre l'autoroute A 40 et le tunnel du Mont-Blanc, la route nationale RN 205, se situant entre l'échangeur A 40/RN 205, au droit de Le Fayet, et la rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc, est intégrée à l'assiette de la concession mentionnée au II. Les modalités techniques et financières de cette intégration font l'objet d'un avenant qui prévoira une participation du concessionnaire aux travaux d'aménagement de cet itinéraire.</p>	<p>III. - Pour assurer la continuité de l'exploitation du réseau routier national entre l'autoroute A 40 et le tunnel du Mont-Blanc, la route nationale RN 205, se situant entre l'échangeur A 40/RN 205, au droit de Le Fayet, et la rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc, est intégrée à l'assiette de la concession mentionnée au II. Les modalités techniques et financières de cette intégration font l'objet d'un avenant <u>au contrat de concession</u> qui prévoira une participation du concessionnaire aux travaux d'aménagement de cet itinéraire.</p>
<p>IV. - Pour les besoins de la mise en sécurité du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines, l'article 5 du cahier des charges annexé à la convention passée entre l'État et la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) pour la concession d'exploitation et d'entretien de cet ouvrage est rédigé comme suit : « La concession prendra fin le 31 décembre 2068 ». Les autres modifications apportées à la convention et au cahier des charges font l'objet d'un avenant.</p>	<p>IV. - Sans modification</p>	<p>IV. - Sans modification</p>
	<p style="text-align:center"><u>TITRE IV BIS</u> <u>DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES</u></p>	<p style="text-align:center"><u>TITRE IV BIS</u> <u>DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES</u></p>
	<p style="text-align:center"><u>Article 23 bis (nouveau)</u></p>	<p style="text-align:center"><u>Article 23 bis</u></p>
	<p><u>I. – L'article 6-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifié :</u></p>	<p>I. – Alinéa sans modification</p>
	<p><u>1° Le I est ainsi rédigé :</u></p>	<p>1° Alinéa sans modification</p>

Texte du projet de loi

Texte du Sénat

Propositions de la Commission

« I. – L'activité de cabotage routier de marchandises est subordonnée à la réalisation préalable d'un transport routier international. À cette condition, elle peut être pratiquée à titre temporaire par tout transporteur routier pour compte d'autrui établi dans un État partie à l'Espace économique européen et titulaire d'une licence communautaire, aux fins de rationalisation du transport international aux plans économique, énergétique et environnemental, sous réserve des dispositions transitoires prévues par les traités d'adhésion en matière de cabotage routier de marchandises.

« Lorsque le transport international est à destination du territoire français, le cabotage routier est autorisé, après déchargement des marchandises, dans la limite de trois opérations sur le territoire français. Ces trois opérations de cabotage doivent être achevées dans le délai de sept jours à compter du déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international. Le cabotage doit être réalisé avec le même véhicule que celui qui a servi au transport international ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules, avec le même véhicule moteur.

« Lorsque le transport routier international n'a pas pour destination le territoire français, il ne peut être effectué qu'une seule opération de cabotage sur le territoire français, dans le délai maximum de trois jours suivant l'entrée à vide du véhicule sur le territoire national. Cette opération de cabotage doit être achevée dans le délai de sept jours à compter du déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international.

« I. – L'activité de cabotage routier de marchandises est subordonnée à la réalisation préalable d'un transport routier international. À cette condition, elle peut être pratiquée à titre temporaire par tout transporteur routier pour compte d'autrui établi dans un État partie à l'Espace économique européen et titulaire d'une licence communautaire, aux fins de rationalisation du transport international aux plans économique, énergétique et environnemental, sous réserve des dispositions transitoires prévues par les traités d'adhésion à l'Union européenne en matière de cabotage routier de marchandises.

(amendement n° CE 102)

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
—	<p><u>« Tout véhicule effectuant en France une opération de cabotage routier de marchandises doit être accompagné des documents permettant de justifier du respect des dispositions qui précèdent. Ces documents attestent du transport international préalable auquel cette activité est subordonnée ainsi que de chaque opération de cabotage réalisée. » :</u></p> <p>2° Après le I, sont insérés un <i>I bis</i> et un <i>I ter</i> ainsi rédigés :</p> <p><u>« I bis. – Dans le cas de services occasionnels, un véhicule utilisé par une entreprise de transport de personnes non résidente, pour effectuer sur le territoire français des prestations de cabotage prévues par le règlement (CE) n° 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997 fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un État membre, ne peut rester sur ce territoire plus de trente jours consécutifs, ni plus de quarante-cinq jours sur une période de douze mois.</u></p> <p><u>« I ter. – Le contrôle de l'activité de cabotage routier prévue aux I et I bis s'effectue notamment au regard des données d'activité enregistrées par l'appareil de contrôle prévu par le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route. »</u></p> <p>II. – L'article 25 de la loi n° 52-401 du 14 avril 1952 de finances pour l'exercice 1952 est ainsi modifié :</p> <p>1° Le dernier alinéa du I est complété par une phrase ainsi rédigée :</p> <p><u>« Ils peuvent se faire présenter tous documents relatifs aux transports effectués, notamment pour le contrôle du cabotage. » :</u></p>	<p>Alinéa sans modification</p> <p>2° Sans modification</p> <p>II. – Sans modification</p>

Texte du projet de loi

Texte du Sénat

Propositions de la Commission

2° Au dernier alinéa du II, le montant : « 7 500 euros » est remplacé par le montant : « 15 000 euros » et les mots : « avec un véhicule demeurant sur le territoire national plus de trente jours consécutifs ou plus de quarante-cinq jours sur une période de douze mois » sont remplacés par les mots : « en contrevenant aux conditions fixées par les I et I bis de l'article 6-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ».

III. – Le 12° de l'article 13 de l'ordonnance n° 2007-329 du 12 mars 2007 relative au code du travail (partie législative) est abrogé.

IV. – Un décret en Conseil d'État détermine les conditions particulières d'application de l'article L. 1262-4 du code du travail aux salariés des entreprises de transport routier ou fluvial établies hors de France qui, à la demande de leur employeur, exécutent des opérations de cabotage sur le sol français pendant une durée limitée.

Article 23 ter (nouveau)

I. – Après le deuxième alinéa de l'article 113-6 du code pénal, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Elle est applicable aux infractions aux dispositions du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, commises dans un autre État membre de l'Union européenne et constatées en France, sous réserve des dispositions de l'article 692 du code de procédure pénale ou de la justification d'une sanction administrative qui a été exécutée ou ne peut plus être mise à exécution. »

III. – Le 12° de l'article 13 et l'article 13-1 de l'ordonnance n° 2007-329 du 12 mars 2007 relative au code du travail (partie législative) sont abrogés.

(amendement n° CE 104)

IV. – Sans modification

Article 23 ter

I. – Sans modification

Texte du projet de loi

Texte du Sénat

Propositions de la Commission

II. – À l'article 689 du code de procédure pénale, après les mots : « convention internationale », sont insérés les mots : « ou un acte pris en application du Traité instituant les Communautés européennes ».

III. – Après l'article 689-10 du même code, il est inséré un article 689-11 ainsi rédigé :

« Art. 689-11. – Pour l'application du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, peut être poursuivie et jugée dans les conditions prévues à l'article 689-1 toute personne coupable d'infractions au temps de conduite et de repos au sens du chapitre II du règlement commises dans un État de l'Union européenne. »

II. – Sans modification

III. – Après l'article 689-10 du même code, il est inséré un article 689-12 ainsi rédigé :

« Art. 689-12. – Pour l'application du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, peut être poursuivie et jugée dans les conditions prévues à l'article 689-1 toute personne coupable d'infractions à la réglementation du temps de conduite et de repos au sens du chapitre II du règlement commises dans un État de l'Union européenne. »
(amendements n°s CE 106 et CE 105)

Article additionnel

I. – L'article L. 321-11 du code de l'environnement est ainsi modifié :

1° Au troisième alinéa, les mots : « , qui ne peut excéder 3,05 euros par véhicule. » sont supprimés ;

2° Après le troisième alinéa, sont insérés quatre alinéas ainsi rédigés :

« Le montant du droit de passage est au plus égal au produit d'un montant forfaitaire de 20 € par un coefficient, compris entre 0,2 et 3, fonction de la classe du véhicule déterminée d'après sa silhouette, appréciée en tenant compte, s'il y a lieu, de la présence d'une remorque tractée, et de ses caractéristiques techniques.

Texte du projet de loi

Texte du Sénat

Propositions de la Commission

« Lorsqu'est perçu le droit départemental mentionné au premier alinéa, l'usage de l'ouvrage d'art entre le continent et l'île peut en outre donner lieu à la perception d'une redevance pour services rendus par le maître de l'ouvrage, en vue d'assurer le coût de son entretien et de son exploitation. Ces dispositions sont exclusives de l'application de l'article 56 de la loi n° 96-314 du 12 avril 1996 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier.

« Lorsqu'il y a versement d'une redevance pour services rendus, le montant du droit départemental de passage mentionné au premier alinéa est calculé de telle sorte que le montant total perçu, lors du passage d'un véhicule, ne puisse excéder trois fois le montant forfaitaire mentionné au quatrième alinéa.

« Le cas échéant, les frais de perception du droit départemental de passage et de la redevance pour services rendus s'imputent à due concurrence, sur les produits de ceux-ci. »

3° Au quatrième alinéa, après les mots : « conseil général », sont insérés les mots : « sur le droit de passage » et, après les mots : « la gratuité », sont insérés les mots : « , sans préjudice de la modulation éventuelle de la redevance d'usage, ».

4° Le cinquième alinéa est ainsi rédigé :

Texte du projet de loi

Texte du Sénat

Propositions de la Commission

« Le produit du droit départemental de passage est inscrit au budget du département après déduction des coûts liés à sa perception ainsi que des coûts liés aux opérations de gestion et de protection des espaces naturels insulaires dont le département est le maître d'ouvrage ; les sommes correspondantes sont destinées au financement de mesures de protection et de gestion des espaces naturels insulaires ainsi que du développement de transports en commun fonctionnant avec des énergies propres, dans le cadre d'une convention conclue entre le préfet, le conseil général et les communes et les groupements de communes. La fraction du produit revenant aux communes et groupements concernés en application de cette convention leur est reversée par le département. Les collectivités peuvent rétrocéder tout ou partie de ces sommes aux gestionnaires des espaces naturels protégés mentionnés au huitième alinéa, dans le cadre d'une convention conclue à cet effet. »

II. – Le I s'applique à compter du 1^{er} janvier 2010.

(amendement n° CE 2)

Article additionnel

La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifiée :

1° Au début du I de l'article 6-2, au début de la 2^{ème} phrase du II de l'article 7 et à la fin du 8^{ème} alinéa de l'article 29 sont ajoutés les mots : « Sans préjudice de l'article 29-1 ».

2° Après l'article 29, il est inséré un article 29-1 ainsi rédigé :

Texte du projet de loi

Texte du Sénat

Propositions de la Commission

« Art. 29-1. - L'État peut autoriser, pour une durée déterminée, les entreprises de transport public routier de personnes à assurer des dessertes intérieures régulières d'intérêt national, à l'occasion d'un service régulier de transport routier international de voyageurs, à condition que l'objet principal de ce service soit le transport de voyageurs entre des arrêts situés dans des États différents.

« L'État peut limiter ou, le cas échéant, interdire ces dessertes intérieures si la condition précitée n'est pas remplie ou si leur existence compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public de transport de personnes. Il peut être saisi à cette fin par une collectivité intéressée.

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'applications du présent article et notamment les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices de transport concernées sont consultées » :

3° Au deuxième alinéa de l'article 46 les mots « et 28-1-2 » sont remplacés par les mots « 28-1-2 et 29-1 ».

(amendement n° CE 107)

Article additionnel

I. - Une entreprise ne peut faire réaliser par une entreprise de transport routier de marchandises plus de trois prestations de cabotage par un même véhicule moteur sur une période de sept jours à compter du chargement de la première opération de cabotage.

Texte du projet de loi

Texte du Sénat

Propositions de la Commission

Lorsque l'entreprise de transport justifie qu'un de ses véhicules a effectué un transport international au cours de cette période, l'entreprise co-contractante a la possibilité de faire réaliser par ce véhicule trois nouvelles opérations de cabotage dans les sept jours suivant le déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international.

Le fait pour l'entreprise ayant commandé les prestations de cabotage de ne pas respecter ces dispositions est puni d'une amende de 15 000 €.

II. - Le dernier alinéa du I de l'article 25 de la loi n° 52-401 du 14 avril 1952 de finances pour l'exercice 1952 est ainsi complété :

« Ils ont accès, entre huit heures et vingt heures, aux locaux des entreprises qui commandent des transports routiers de marchandises, à l'exclusion des locaux servant de domicile, et peuvent se faire présenter tous documents relatifs aux contrats de transport. »

(amendement n° CE 108)

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">TITRE V DISPOSITIONS RELATIVES À L'AVIATION CIVILE</p> <p style="text-align: center;">Article 24</p> <p>L'article L. 422-5 du code de l'aviation civile est modifié comme suit :</p> <p>1° Avant le premier alinéa, il est inséré le chiffre : « I. – ».</p> <p>2° Après le quatrième alinéa, il est inséré le paragraphe II ainsi rédigé :</p> <p>« II. - Par exception à l'article L. 3121-10 du code du travail, la durée légale du travail effectif des salariés mentionnés au premier alinéa du I correspond à un temps de vol exprimé en heures par mois ou trimestre ou année civils, déterminé par décret en Conseil d'État. Par exception à l'article L. 3121-22 du code du travail, les heures supplémentaires de vol donnent lieu à une majoration de 25 % portant sur les éléments de rémunération pris en compte pour la détermination du salaire minimum mensuel garanti.</p>	<p style="text-align: center;">TITRE V DISPOSITIONS RELATIVES À L'AVIATION CIVILE</p> <p style="text-align: center;">Article 24</p> <p><u>I (nouveau). – L'article L. 422-1 du code de l'aviation civile est complété par un alinéa ainsi rédigé :</u></p> <p><u>« Sans préjudice de l'application des articles L. 422-2 à L. 422-4 et dans le respect des dispositions prises pour assurer la sécurité des vols, afin de permettre l'organisation du transport public aérien, l'équipage est tenu d'assurer l'intégralité des opérations aériennes qui constitue la mission. Constitue une mission une succession préalablement définie d'opérations aériennes entre deux temps de repos qui débute et se termine à la base d'affectation. »</u></p> <p><u>II. – L'article L. 422-5 du même code est ainsi modifié</u></p> <p>1° Le premier alinéa est précédé de la mention : « I. – » ;</p> <p>2° Il est ajouté un II ainsi rédigé :</p> <p>« II. – Pour les salariés mentionnés au premier alinéa du I, il est admis, dans les conditions d'exploitation des entreprises de transport et de travail aériens, qu'à la durée légale du travail effectif, telle que définie au premier alinéa de l'article L. 3121-10 du code du travail, correspond un temps de travail exprimé en heures de vol d'une durée déterminée par décret en Conseil d'État par mois ou trimestre ou année civils. Par exception à l'article L. 3121-22 du même code, les heures supplémentaires de vol donnent lieu à une majoration de 25 % portant sur les éléments de rémunération, à l'exclusion des remboursements de frais.</p>	<p style="text-align: center;">TITRE V DISPOSITIONS RELATIVES À L'AVIATION CIVILE</p> <p style="text-align: center;">Article 24</p> <p>I. – Alinéa sans modification</p> <p>« Afin de permettre l'organisation du transport public aérien, sans préjudice de l'application des articles L. 422-2 à L. 422-4, dans le respect des dispositions prises pour assurer la sécurité des vols, le personnel navigant est tenu, sauf cas de force majeure ou impossibilité médicale, d'assurer son service programmé entre deux passages à l'une des bases d'affectation du personnel navigant de l'entreprise. » (amendement n° CE 109)</p> <p>II. - Alinéa sans modification</p> <p>1° Sans modification</p> <p>2° Alinéa sans modification</p> <p>Alinéa sans modification</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
<p>« Les dispositions des articles L. 3121-33, L. 3122-29 à L. 3122-45, L. 3131-1 et L. 3131-2 du code du travail ne s'appliquent pas aux personnels entrant dans le champ de l'alinéa ci-dessus.</p>	<p>« Les articles L. 3121-33, L. 3122-29 à L. 3122-45, L. 3131-1 et L. 3131-2 du <u>même</u> code ne s'appliquent pas aux personnels entrant dans le champ <u>du premier alinéa</u>.</p>	<p>« Les articles L. 3121-33, L. 3122-29 à L. 3122-45, L. 3131-1 et L. 3131-2 du même code ne s'appliquent pas aux personnels entrant dans le champ du premier alinéa <u>du I</u>. (amendement n° CE 110)</p>
<p>« Les dispositions des articles L. 1225-47 à L. 1225-60, L. 3122-28, L. 3123-1, L. 3123-2, L. 3123-5 à L. 3123-8, L. 3123-10, L. 3123-11, L. 123-14 à L. 3123-23 et L. 3142-78 à L. 3142-99 du code du travail sont applicables à ces mêmes personnels dans des conditions déterminées, compte tenu des adaptations rendues nécessaires par les contraintes propres aux activités aériennes, par décret en Conseil d'État. »</p>	<p>« Les articles L. 1225-47 à L. 1225-60, L. 3122-28, L. 3123-1, L. 3123-2, L. 3123-5 à L. 3123-8, L. 3123-10, L. 3123-11, L. 3123-14 à L. 3123-23 et L. 3142-78 à L. 3142-99 du <u>même</u> code sont applicables à ces mêmes personnels dans des conditions déterminées, compte tenu des adaptations rendues nécessaires par les contraintes propres aux activités aériennes, par décret en Conseil d'État. »</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
		<p><u>III (nouveau). – Les dispositions du deuxième alinéa du 2° du II du présent article entrent en vigueur à compter de la publication du décret en Conseil d'Etat prévu par cet alinéa. »</u> (amendement n° CE 111)</p>
		<p>Article additionnel</p>
		<p>I. – Après l'article L. 423-6 du code de l'aviation civile, sont insérés quatre articles L. 423-7 à L. 423-10 ainsi rédigés :</p>
		<p><u>« Art. L. 423-7. - Pour l'application des dispositions des articles L. 423-8 à L. 423-10 le personnel navigant technique est celui qui relève des sections A, B et C mentionnées à l'article L. 421-1.</u></p>
		<p><u>« Art. L. 423-8. - Par dérogation aux dispositions des articles L. 2314-8 et L. 2324-11 du code du travail, dans les entreprises de transport et de travail aériens, lorsque le nombre de personnels navigants techniques est au moins égal à vingt-cinq au moment de la constitution ou du renouvellement des délégués du personnel, de la délégation unique du personnel ou des représentants du personnel au comité d'entreprise, cette catégorie constitue un collège spécial.</u></p>

Texte du projet de loi

Texte du Sénat

Propositions de la Commission

« Lorsque dans un ou plusieurs établissements de l'entreprise, il est constitué un collège électoral en application de l'alinéa ci-dessus, un délégué titulaire et un délégué suppléant au comité central d'entreprise appartiennent à la catégorie du personnel navigant technique.

« Art. L. 423-9. - Dans les entreprises de transport et de travail aériens ou leurs établissements, lorsqu'un collège électoral spécifique est créé pour le personnel navigant technique, est représentative, à l'égard des personnels relevant de ce collège, l'organisation syndicale qui satisfait aux critères de l'article L. 2121-1 du code du travail, et qui a recueilli au moins 10 % des suffrages exprimés au premier tour des dernières élections des titulaires au comité d'entreprise ou de la délégation unique du personnel ou, à défaut, des délégués du personnel dans ce collège, quel que soit le nombre de votants.

« Dans les branches qui couvrent les activités de transport et de travail aériens, sont représentatives à l'égard du personnel navigant technique, les organisations syndicales qui remplissent les conditions prévues à l'article L. 2122-5 du code du travail dans les collèges électoraux de personnels navigants techniques, ou bien les conditions prévues à l'article L. 2122-6 du code du travail.

Texte du projet de loi

Texte du Sénat

Propositions de la Commission

« Art. L. 423-10. - Dans les entreprises dans lesquelles un collège électoral spécifique est créé pour les personnels navigants techniques, lorsque la convention ou l'accord ne concerne que les personnels navigants techniques, sa validité est subordonnée à sa signature par une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli au moins 30 % des suffrages exprimés dans ce collège spécifique au premier tour des dernières élections des titulaires au comité d'entreprise ou de la délégation unique du personnel ou, à défaut, des délégués du personnel quel que soit le nombre de votants, et l'absence d'opposition d'une ou de plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli la majorité des suffrages exprimés dans ce collège à ces élections, quel que soit le nombre de votants.

« Lorsque la convention de branche ou l'accord ne concerne que les personnels navigants techniques, sa validité est subordonnée à sa signature par une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli, aux élections prises en compte pour la mesure de l'audience prévue au 3° de l'article L. 2122-5 du code du travail ou, le cas échéant, dans le cadre de la mesure de l'audience prévue à l'article L. 2122-6 du code du travail, au moins 30 % des suffrages exprimés dans le collège de personnels navigants techniques en faveur d'organisations reconnues représentatives à ce niveau, quel que soit le nombre de votants, et à l'absence d'opposition d'une ou de plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli la majorité des suffrages exprimés dans ce collège à ces élections ou, le cas échéant, dans le cadre de la même mesure d'audience, quel que soit le nombre de votants. »

Texte du projet de loi

Texte du Sénat

Propositions de la Commission

II – La première phrase du premier alinéa de l'article L. 342-4 du code de l'aviation civile est ainsi modifiée :

1° Les références : « L. 433-2 et L. 435-4 » sont remplacées par les références : « L. 2324-11 et L. 2327-4 » ;

2° Après les mots « les personnels navigants professionnels », sont insérés les mots : « autres que ceux mentionnés à l'article L.423-8 ».

III. – Les dispositions du I. et II. entrent en vigueur à compter de la tenue, dans les entreprises concernées, des premières élections professionnelles postérieures à la date de publication de la présente loi.

Toutefois, et jusqu'à la date de ces élections, lorsque la convention ou l'accord n'intéresse que la catégorie professionnelle du personnel navigant technique, la validité de la convention ou de l'accord d'entreprise ou d'établissement est subordonnée à l'absence d'opposition d'une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli au moins la moitié des suffrages exprimés au premier tour des dernières élections au comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel.

L'opposition est exprimée dans un délai de huit jours à compter de la date de notification de cet accord.

(amendement n° CE 112)

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
Article 25	Article 25	Article 25
<p>L'article 4 de la loi n° 84-4 du 3 janvier 1984 instituant pour les salariés un congé pour la création d'entreprise et un congé sabbatique et l'article 7 de la loi n° 98-461 du 13 juin 1998 d'orientation et d'incitation relative à la réduction de la durée du temps de travail sont abrogés.</p>	Sans modification	Sans modification
<p>À l'article 7 de la loi n° 84-9 du 4 janvier 1984 portant modification du code du travail et relative au congé parental d'éducation et au travail à mi-temps des parents d'un jeune enfant, les mots : « et aux personnels navigants professionnels de l'aviation civile, » sont supprimés.</p>	<u>Article 26 (nouveau)</u>	Article 26
	<p><u>I. – À compter du premier jour du quatrième mois suivant la date de publication de la présente loi, le chapitre VII du titre II du livre II du code de l'aviation civile (partie législative) est ainsi modifié :</u></p>	I. – Alinéa sans modification
	<p>1° L'article L. 227-1 est ainsi modifié :</p>	1° Sans modification
	<p><u>a) Au premier alinéa, les mots : « Il est institué, dans les six mois à compter de la promulgation de la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, une autorité administrative indépendante dénommée "Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires", » sont remplacés par les mots : « L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires est une autorité administrative indépendante » :</u></p>	
	<p><u>b) Au sixième alinéa, les mots : « gêne sonore » sont remplacés par les mots : « nuisances sonores » :</u></p>	

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
—	<p><u>c) Les seizième et dix-septième alinéas sont supprimés :</u></p> <p><u>2° L'article L. 227-4 est ainsi modifié :</u></p> <p><u>a) Le premier alinéa est précédé de la mention : « I » et les mots : « Sur proposition de la Commission nationale de prévention des nuisances. » sont supprimés :</u></p> <p><u>b) Au sixième alinéa, les mots : « dont l'aéronef ne respecte » sont remplacés par les mots : « ne respectant » :</u></p> <p><u>c) Les douzième à quinzième alinéas sont remplacés par seize alinéas ainsi rédigés :</u></p> <p><u>II. – Pour l'exercice de son pouvoir de sanction, et dans les conditions fixées par son règlement intérieur, l'autorité bénéficie du concours de sept membres associés :</u></p> <p><u>« – deux représentants des professions aéronautiques ;</u></p> <p><u>« – deux représentants d'associations de riverains d'aérodromes ;</u></p> <p><u>« – un représentant d'associations de protection de l'environnement agréées au niveau national ;</u></p> <p><u>« – un représentant d'activités riveraines des aéroports impactées par l'activité aéroportuaire ;</u></p> <p><u>« – un représentant du ministre chargé de l'aviation civile.</u></p>	<p>—</p> <p>2° Alinéa sans modification</p> <p>a) Sans modification</p> <p>b) Sans modification</p> <p>c) Alinéa sans modification</p> <p>II. - Alinéa sans modification</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>« – un représentant d'activités riveraines des aérodromes impactées par l'activité aéroportuaire ; (amendement n° CE 113)</p> <p>Alinéa sans modification</p>

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
—	<p><u>« Ces membres associés et leurs deux suppléants respectifs sont nommés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile pour une période de trois ans renouvelable. Les membres associés titulaires et leurs suppléants perdent leur qualité de membre s'ils perdent la qualité en fonction de laquelle ils ont été désignés.</u></p>	Alinéa sans modification
	<p><u>« III. – Les manquements à ees mesures sont constatés par les fonctionnaires et agents visés à l'article L. 150-13. Ces manquements font l'objet de procès-verbaux qui, ainsi que le montant de l'amende encourue, sont notifiés à la personne concernée et communiqués à l'autorité.</u></p>	<p>« III. – Les manquements <u>aux</u> mesures <u>prévues au I</u> sont constatés par les fonctionnaires et agents visés à l'article L. 150-13. Ces manquements font l'objet de procès-verbaux qui, ainsi que le montant de l'amende encourue, sont notifiés à la personne concernée et communiqués à l'autorité.</p> <p>(amendement n° CE 114)</p>
	<p><u>« À l'issue de l'instruction, le président de l'autorité peut classer sans suite la procédure dès lors que les circonstances particulières à la commission des faits le justifient ou que ceux-ci ne sont pas constitutifs d'un manquement pouvant donner lieu à sanction.</u></p>	Alinéa sans modification
	<p><u>« L'instruction et la procédure devant l'autorité sont contradictoires.</u></p>	Alinéa sans modification
	<p><u>« L'instruction est assurée par des fonctionnaires et agents visés à l'article L. 150-13 autres que ceux qui ont constaté le manquement, qui peuvent entendre toutes personnes susceptibles de contribuer à l'information et se faire communiquer tous documents nécessaires.</u></p>	Alinéa sans modification
	<p><u>« Un rapporteur permanent et son suppléant sont placés auprès de l'autorité.</u></p>	Alinéa sans modification
	<p><u>« Au terme de l'instruction, le rapporteur notifie le dossier complet d'instruction à la personne concernée. Celle-ci peut présenter ses observations au rapporteur.</u></p>	Alinéa sans modification

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
—	<p><u>« L'autorité met la personne concernée en mesure de se présenter devant elle ou de se faire représenter. Elle délibère valablement au cas où la personne concernée néglige de comparaître ou de se faire représenter.</u></p>	Alinéa sans modification
	<p><u>« Après avoir entendu le rapporteur et, le cas échéant, la personne concernée ou son représentant, l'autorité délibère hors de leur présence.</u></p>	Alinéa sans modification
	<p><u>« Les membres associés participent à la séance. Ils ne participent pas aux délibérations et ne prennent pas part au vote. » ;</u></p>	Alinéa sans modification
	<p><u>d) La dernière phrase de l'avant-dernier alinéa est ainsi rédigée :</u></p>	d) Alinéa sans modification
	<p><u>« Aucune poursuite ne peut être engagée plus de deux ans après la commission d'un manquement. » ;</u></p>	« Aucune poursuite ne peut être engagée plus de deux ans après la commission des faits constitutifs d'un manquement. » ; (amendement n° CE 115)
	<p><u>e) Après l'avant-dernier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</u></p>	e) Sans modification
	<p><u>« Les conditions d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;</u></p>	
	<p><u>f) Le dernier alinéa est supprimé ;</u></p>	f) Sans modification
	<p><u>3° Au troisième alinéa de l'article L. 227-5, les mots : « de la gêne sonore » sont remplacés par les mots : « des nuisances sonores » ;</u></p>	3° Sans modification
	<p><u>4° L'article L. 227-7 est ainsi modifié :</u></p>	4° Sans modification
	<p><u>a) La dernière phrase du premier alinéa est supprimée ;</u></p>	
	<p><u>b) Au second alinéa, après le mot : « rapport », il est inséré le mot : « public » ;</u></p>	
	<p><u>5° L'article L. 227-9 est ainsi modifié :</u></p>	5° Sans modification

Texte du projet de loi	Texte du Sénat	Propositions de la Commission
—	<p><u>a) Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</u></p> <p><u>« Celui-ci nomme le rapporteur permanent et son suppléant. » :</u></p> <p><u>b) Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :</u></p> <p><u>« Pour l'exécution de ses missions, l'autorité établit son règlement intérieur qui est publié au <i>Journal officiel</i>. »</u></p> <p><u>II. - Sous réserve des dispositions de l'article L. 227-1 du code de l'aviation civile, les membres de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires nommés à la date de la promulgation de la présente loi exercent leur mandat jusqu'au terme de celui-ci, y compris le président qui conserve sa fonction.</u></p> <p><u>III. - Pour les manquements ayant fait l'objet d'une proposition de la Commission nationale de prévention des nuisances avant le premier jour du quatrième mois suivant la date de publication de la présente loi, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires se prononce au vu de ces propositions. Elle s'assure que ces propositions sont communiquées à la personne concernée.</u></p>	<p>—</p> <p>II. – Sans modification</p> <p>III. – Sans modification</p>
		<p><u>Article additionnel</u></p> <p><u>Après l'article L. 227-10 du code de l'aviation civile, il est inséré un article L. 227-11 ainsi rédigé :</u></p> <p><u>« Art. L. 227-11. – I. – Le volume de protection environnementale est un volume de l'espace aérien associé à une procédure de départ ou une procédure d'arrivée portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, dans lequel le vol doit être contenu pour des raisons environnementales.</u></p>

Texte du projet de loi

Texte du Sénat

Propositions de la Commission

—

« II. – Le commandant de bord d'un aéronef volant selon les règles de vol aux instruments conduit son vol à l'intérieur du volume de protection environnementale qui est associé à la procédure déclarée en service par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne. Les procédures concernées et les volumes de protection environnementale associés sont définis par arrêté.

« III. – Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies au II du présent article que s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité ou s'il a reçu une instruction de contrôle délivrée par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne pour des motifs de sécurité des vols.

« IV. – Les avions à hélices ne sont pas concernés par les dispositions relatives aux volumes de protection environnementale associés aux procédures de départ initial prévues au II du présent article. »

(amendement n° CE 116)

Texte du projet de loi

Texte du Sénat

Propositions de la Commission

Article 27 (nouveau)

I. – Après l'article L. 330-10 du code de l'aviation civile, sont insérés trois articles L. 330-10-1, L. 330-10-2 et L. 330-10-3 ainsi rédigés :

« Art. L. 330-10-1. – Les agents et fonctionnaires énumérés à l'article L. 330-10 sont chargés de veiller au respect des dispositions prévues par les textes communautaires entrant dans le champ de compétence de l'autorité administrative chargée de l'aviation civile et mentionnés à l'annexe du règlement (CE) n° 2006/2004 du Parlement européen et du Conseil du 27 octobre 2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs. À cette fin, ils disposent des pouvoirs énumérés à l'article 4 du règlement précité.

« Pour l'exercice de leurs missions, les agents mentionnés au premier alinéa ont accès, lorsqu'ils sont à usage professionnel, aux locaux, terrains, aéronefs, à l'exclusion des domiciles et de la partie des locaux servant de domicile. Ils ne peuvent y accéder qu'entre huit heures et vingt heures, ou en dehors de ces heures, lorsque l'accès au public est autorisé ou lorsqu'une activité est en cours.

« En cas d'opposition du responsable des lieux, la visite ne peut se dérouler qu'avec l'autorisation du juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel sont situés les locaux à visiter.

Article 27

I. – Alinéa sans modification

« Art. L. 330-10-1. – Sans modification

Texte du projet de loi

Texte du Sénat

Propositions de la Commission

« Ce magistrat est saisi à la requête de l'autorité administrative chargée de l'aviation civile. Il statue par une ordonnance motivée, conformément aux dispositions prévues aux articles 493 à 498 du code de procédure civile. La procédure est sans représentation obligatoire.

« La visite s'effectue sous l'autorité et le contrôle du juge qui l'a autorisée. Celui-ci peut se rendre dans les locaux durant l'intervention. À tout moment, il peut décider l'arrêt ou la suspension de la visite.

« Sous réserve du respect des données à caractère personnel, le secret professionnel ne peut être opposé aux agents et fonctionnaires agissant dans le cadre des pouvoirs visés au présent article.

« À l'issue de leurs opérations, les agents et fonctionnaires dressent procès-verbal, dont copie est remise aux parties intéressées.

« Art. L. 330-10-2. – Les agents et fonctionnaires habilités à constater les manquements aux textes mentionnés à l'article L. 330-10-1 peuvent enjoindre aux parties intéressées, en leur impartissant un délai raisonnable, de se conformer aux obligations résultant des textes mentionnés à l'article L. 330-10-1 ou de faire cesser les manquements à ces textes.

« L'autorité administrative chargée de l'aviation civile peut agir devant la juridiction civile pour demander au juge d'ordonner, s'il y a lieu sous astreinte, toute mesure de nature à mettre un terme aux manquements mentionnés aux textes figurant à l'article L. 330-10-1.

« Art. L. 330-10-2. – Alinéa sans modification

« L'autorité administrative chargée de l'aviation civile peut agir devant la juridiction civile pour demander au juge d'ordonner, s'il y a lieu sous astreinte, toute mesure de nature à mettre un terme aux manquements prévus par les textes visés à l'article L. 330-10-1.

(amendement n° CE 118)

Texte du projet de loi

Texte du Sénat

Propositions de la Commission

« Art. L. 330-10-3. – Les dispositions relatives au secret professionnel ne font pas obstacle à la communication aux autorités compétentes des États membres de l'Union européenne, par l'autorité administrative chargée de l'aviation civile, selon les conditions et modalités du Règlement (CE) n° 2006/2004 du Parlement et du Conseil du 27 octobre 2004 précité, d'informations et de documents détenus et recueillis dans l'exercice de leurs missions par les agents et fonctionnaires habilités à constater et rechercher des manquements aux dispositions entrant dans l'application dudit règlement. »

II. – À l'article L. 330-11 du même code, les mots : « et L. 330-6 » sont remplacés par les mots : « L. 330-6, L. 330-10-1, L. 330-10-2 et L. 330-10-3 ».

Article 28 (nouveau)

Le premier alinéa de l'article L. 123-4 du code de l'aviation civile est remplacé par trois alinéas ainsi rédigés :

« L'exploitant d'aérodrome ou l'autorité administrative de l'État compétente peut, après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation, requérir la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant auprès du juge du lieu d'exécution de la mesure dans les situations suivantes :

« Art. L. 330-10-3. – Les dispositions relatives au secret professionnel ne font pas obstacle à la communication aux autorités compétentes des États membres de l'Union européenne, par l'autorité administrative chargée de l'aviation civile, selon les conditions et modalités du Règlement (CE) n° 2006/2004 du Parlement et du Conseil du 27 octobre 2004 précité, d'informations et de documents détenus et recueillis dans l'exercice de leurs missions par les agents et fonctionnaires habilités à constater et rechercher des manquements aux dispositions du règlement et de ses textes d'application. »

(amendement n° CE 119)

II. – Sans modification

Article 28

Le premier alinéa de l'article L.123-4 du code de l'aviation civile est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Après mise en demeure infructueuse du redevable de régulariser sa situation, la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant peut être requise auprès du juge du lieu d'exécution de la mesure, par les autorités et dans les situations suivantes :

Texte du projet de loi

Texte du Sénat

Propositions de la Commission

~~« – en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des redevances aéroportuaires, de la redevance de route, de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne ou des amendes administratives prononcées par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires ;~~

~~« – en cas de non restitution d'une aide d'Etat ayant fait l'objet d'une décision de récupération de la part de la Commission européenne ou d'un arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes. »~~

« – le ministre chargé des transports, en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant de la redevance de route ou de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne ainsi qu'en cas de non restitution d'une aide d'Etat ayant fait l'objet d'une décision de récupération de la part de la Commission européenne ou d'un arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes, sans préjudice dans ce cas des compétences dévolues en ce domaine aux préfets ;

« – l'exploitant d'aérodrome, en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des redevances aéroportuaires ;

« – l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des amendes administratives prononcées par cette autorité. »

(amendement n° CE 120)

Texte du projet de loi

Texte du Sénat

Propositions de la Commission

Article additionnel

À l'échéance de la concession détenue par la chambre de commerce et d'industrie de Nantes pour la construction, l'entretien et l'exploitation des aérodromes de Nantes-Atlantique et de Saint-Nazaire-Montoir, les agents publics affectés à cette concession sont mis, pour une durée de dix ans, à la disposition du délégataire désigné par l'État à cette date pour la concession ayant pour objet les aérodromes de Nantes-Atlantique et de Saint-Nazaire-Montoir ainsi que le nouvel aérodrome du Grand Ouest-Notre-Dame des Landes.

Pendant la durée de cette période de mise à disposition, chaque agent est pris en charge par le nouveau délégataire aux mêmes conditions que celles dont il bénéficiait dans la concession précédente et peut à tout moment demander que lui soit proposé par le nouveau délégataire un contrat de travail. La conclusion de ce contrat emporte radiation des cadres.

Au terme de la durée de dix ans prévue au premier alinéa, le délégataire propose à chacun des agents publics un contrat de travail, dont la conclusion emporte radiation des cadres. Les agents publics qui refusent ce contrat sont réintégrés de plein droit au sein de la chambre de commerce et d'industrie dont ils relèvent.

(amendement n° CE 15)

Texte du projet de loi

Texte du Sénat

Propositions de la Commission

TITRE VI
**DISPOSITIONS RELATIVES À LA
MARINE MARCHANDE**

TITRE VI
**DISPOSITIONS RELATIVES À LA
MARINE MARCHANDE**

Article 29 (nouveau)

Article 29

Le chapitre VII du titre V du livre VII de la troisième partie du code de l'éducation est ainsi rédigé :

Sans modification

« CHAPITRE VII

« L'École nationale supérieure maritime

« Art. L. 757-I. – L'École nationale supérieure maritime est un établissement public d'enseignement supérieur placé sous la tutelle du ministre chargé de la mer. Elle a notamment pour objet de préparer dans plusieurs sites aux carrières d'officier de la marine marchande.

« Les règles d'organisation et de fonctionnement de l'École nationale supérieure maritime sont fixées par décret en Conseil d'État.

« L'article L. 421-21 est applicable aux élèves de l'École nationale supérieure maritime. »

AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION

Amendement CE 3 présenté par M. Antoine Herth :

Article 1^{er}

Après l'alinéa 39, insérer les quatre alinéas suivants :

« Après l'article 21-1 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, il est inséré un article ainsi rédigé :

« A compter du 3 décembre 2009 et sous réserve du respect des règles de publicité et de mise en concurrence en vigueur, l'exploitation d'un périmètre déterminé des services ferroviaires régionaux de voyageurs pourra être confiée, dans les régions qui en font la demande, à d'autres entreprises ferroviaires que la Société nationale des chemins de fer français.

Pour l'exploitation des services qui leur sont confiés, les entreprises ferroviaires concernées bénéficieront, dans des conditions équitables et non discriminatoires, d'un droit d'accès au réseau ferroviaire, aux infrastructures de services afférentes et aux services que ces infrastructures permettent de fournir.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article ».

Amendement CE 4 présenté par M. Martial Saddier :

Article 23

Compléter l'alinéa 3 par la phrase suivante :

« Cet avenant comporte une étude paysagère sur l'ensemble du réseau de l'A 40 conduite par le concessionnaire. »

Amendement CE 5 présenté par M. Martial Saddier :

Article 23

Après le mot : aménagement, rédiger ainsi la dernière phrase de l'alinéa 4 :

« de l'ensemble du réseau de l' A 40 ».

Amendement CE 7 présenté par MM. Franck Reynier, Gabril Biancheri, Michel Diefenbacher, Patrick Labaune et Pierre Morel-A-L'Huissier :

Article 9

Après l'alinéa 7, insérer l'alinéa suivant :

« 5° - à la surveillance exercée en matière de sécurité ferroviaire ; ».

Amendement CE 8 présenté par MM. Franck Reynier, Gabril Biancheri, Michel Diefenbacher, Patrick Labaune et Pierre Morel-A-L'Huissier :

Article 4

A l'alinéa 2, après les mots : « entreprises ferroviaires », insérer les mots : « , y compris l'application des règles en matière de sécurité ferroviaire, ».

Amendement CE 9 présenté par MM. Franck Reynier, Gabril Biancheri, Michel Diefenbacher, Patrick Labaune et Pierre Morel-A-L'Huissier :

Article 4

A l'alinéa 1^{er}, après la première occurrence des mots : « de transport ferroviaire », insérer les mots : « et à leur développement ».

Amendement CE 10 présenté par M. Yannick Favennec :

Article additionnel après l'article 3

Insérer l'article suivant :

Le I de la section VII du chapitre premier du titre premier de la deuxième partie du livre premier du code général des impôts est complété par une division ainsi rédigée :

« C : Imposition forfaitaire sur les lignes de chemin de fer à grande vitesse.

« Art. 1519 D. – Les communes sur le territoire desquelles sont implantées des lignes de chemin de fer à grande vitesse concédées perçoivent chaque année une imposition forfaitaire en raison de cette implantation.

« Le montant de l'imposition forfaitaire est calculé à due concurrence du nombre de kilomètres de lignes implantés sur le territoire de la commune ; son montant sera fixé par décret, et révisable chaque année.

« Cette imposition forfaitaire est due par le concessionnaire des infrastructures ferroviaires. Le fait générateur de l'imposition est la mise en service de la ligne de chemin de fer à grande vitesse.

« Cette imposition forfaitaire peut être perçue au profit d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, sur délibérations concordantes de cet établissement public de coopération intercommunale et des communes sur le territoire desquelles est située la ligne de chemin de fer à grande vitesse. »

Amendement CE 11 présenté par M. Martial Saddier :

Article 23

Compléter la dernière phrase de l'alinéa 3 par les mots :

« , sans pour autant figer en l'état la répartition du linéaire de l'autoroute A 40 à péages. »

Amendement CE 12 présenté par M. Martial Saddier :

Article 23

Compléter l'alinéa 4 par les mots : « , en veillant à préserver l'équité des usagers devant

les tarifs de l'autoroute A 40 tout au long de son itinéraire. »

Amendement CE 13 présenté par M. Martial Saddier :

Article 23

Compléter l'alinéa 4 par les mots : « , sans pour autant faire peser le coût financier de ces travaux d'aménagement sur le linéaire initial de l'autoroute A 40. »

Amendement CE 15 présenté par M. Serge Poignant :

Article additionnel après l'article 28

Insérer l'article suivant :

« À l'échéance de la concession détenue par la chambre de commerce et d'industrie de Nantes pour la construction, l'entretien et l'exploitation des aérodromes de Nantes-Atlantique et de Saint-Nazaire-Montoir, les agents publics affectés à cette concession sont mis, pour une durée de dix ans, à la disposition du délégataire désigné par l'État à cette date pour la concession ayant pour objet les aérodromes de Nantes-Atlantique et de Saint-Nazaire-Montoir ainsi que le nouvel aérodrome du Grand Ouest-Notre-Dame des Landes.

Pendant la durée de cette période de mise à disposition, chaque agent est pris en charge par le nouveau délégataire aux mêmes conditions que celles dont il bénéficiait dans la concession précédente et peut à tout moment demander que lui soit proposé par le nouveau délégataire un contrat de travail. La conclusion de ce contrat emporte radiation des cadres.

Au terme de la durée de dix ans prévue au premier alinéa, le délégataire propose à chacun des agents publics un contrat de travail, dont la conclusion emporte radiation des cadres. Les agents publics qui refusent ce contrat sont réintégrés de plein droit au sein de la chambre de commerce et d'industrie dont ils relèvent.

Amendement CE 16 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er}

À l'alinéa 32, après les mots : « États membres », insérer les mots :
« de l'Union européenne ».

Amendement CE 17 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er} ter

A la première phrase de l'alinéa 3, avant le mot : « règlement »,
insérer le mot : « même ».

Amendement CE 18 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er} ter

A la dernière phrase de l'alinéa 3, avant le mot : « règlement »,
insérer le mot : « même ».

Amendement CE 19 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 3 A

Substituer au mot : « dépose », le mot : « remet ».

Amendement CE 20 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 3

A l'alinéa 1, substituer au mot : « présent », le mot : « même ».

Amendement CE 21 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 6

A l'alinéa 4, substituer au mot : « exclusion », le mot : « interdiction ».

Amendement CE 22 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 8

A la quatrième phrase de l'alinéa 9, substituer aux mots : « sur le handicap », les mots : « n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ».

Amendement CE 23 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 9

A la première phrase de l'alinéa 1, substituer au mot : « solliciter », le mot : « saisir ».

Amendement CE 24 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 9

A la dernière phrase de l'alinéa 2, substituer aux mots : « des présentes dispositions », les mots : « du présent I. »

Amendement CE 25 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 9

A l'alinéa 10, après les mots : « intérieurs » et « international », insérer par deux fois les mots : « de transport ».

Amendement CE 26 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 10

A l'alinéa 13, après les mots : « consultation de », supprimer le mot : « ces ».

Amendement CE 27 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 12

Rédiger ainsi la première phrase de l'alinéa 4 :

« Dans les conditions et limites fixées par le collège, le secrétaire général nommé par le président recrute les agents et peut conclure des contrats, conventions et marchés. »

Amendement CE 28 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 17

A l'alinéa 2, après le mot : « alinéa », insérer les mots : « du présent article ».

Amendement CE 29 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 16

Au début de l'alinéa 1, substituer aux mots : « En dehors de ces cas », les mots : « En dehors des cas prévus au II de l'article 15 ».

Amendement CE 30 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 16 bis

A l'alinéa 3, supprimer les mots : « du III de l'article 15 et ».

Amendement CE 31 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article additionnel avant le titre 1^{er}

Insérer l'article suivant :

« Le Gouvernement soumet à ses partenaires européens le projet d'insérer systématiquement une clause de réversibilité dans les directives européennes existantes et futures. ».

Amendement CE 32 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article additionnel avant le titre 1^{er}

Insérer l'article suivant :

« La France, par l'intermédiaire du Secrétaire d'Etat chargé des transports, demande aux instances européennes la réalisation d'un bilan contradictoire sur l'impact en terme d'emplois, d'aménagement du territoire et de la qualité du service rendu de la libéralisation du transport ferroviaire.

Le Secrétaire d'Etat demande également la réalisation d'un bilan carbone des politiques de libéralisation du transport ferroviaire. Dans l'attente, le Gouvernement s'engage par un moratoire à ne pas transposer de nouvelles directives. ».

Amendement CE 33 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 1^{er}

Supprimer cet article.

Amendement CE 34 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 1^{er}

Supprimer les alinéas 17 à 31.

Amendement CE 35 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 1^{er}

Supprimer les alinéas 32 à 35.

Amendement CE 36 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 2

Supprimer les alinéas 2 et 3.

Amendement CE 37 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 2

Rédiger ainsi l'alinéa 13 :

« a) Au sixième alinéa, les mots : « et de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale », sont remplacés par les mots : « des missions de service public retenues par la collectivité et de l'intérêt social et environnemental de son utilisation ; ».

Amendement CE 38 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 2

Après l'alinéa 11, insérer les deux alinéas suivants :

« 3^{ter} Le troisième alinéa de l'article 11 est ainsi complété :

« Les autorités organisatrices de transports, collectivités locales et leurs établissements publics seront consultés lors des modifications concernant les infrastructures ferroviaires. » »

Amendement CE 40 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 3

Supprimer l'alinéa 1.

Amendement CE 41 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article additionnel avant l'article 4

Supprimer cette subdivision et son intitulé.

Amendement CE 42 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 4

Après l'alinéa 4, l'alinéa suivant :

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et l'Établissement public de sécurité ferroviaire exercent chacun leurs responsabilités dans leur domaine de compétence, de façon indépendante. »

Amendement CE 43 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 5

A la première phrase de l'alinéa 1, après le mot : « économique », insérer le mot : « , sociale ».

Amendement CE 44 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 5

A la première phrase de l'alinéa 1, supprimer les mots : « , ou pour leur expertise en matière de concurrence ».

Amendement CE 45 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 7

Supprimer cet article.

Amendement CE 46 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 9

Supprimer cet article.

Amendement CE 47 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 9

Supprimer les alinéas 1 et 2.

Amendement CE 48 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 10

A l'alinéa 1, après le mot : « professionnelle », Insérer le mot : « ou syndicale représentative du personnel ».

Amendement CE 49 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 23

Supprimer l'alinéa 4.

Amendement CE 50 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 23 bis

Supprimer cet article.

Amendement CE 51 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 23 bis

Après l'alinéa 5, insérer l'alinéa suivant :

« Les restrictions de circulation en vigueur pour les transports de marchandises sont maintenues. »

Amendement CE 52 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 23 bis

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« L'entrée en vigueur des nouvelles dispositions relatives au cabotage routier de marchandises est subordonnée à la mise en place concomitante de l'éco-taxe sur les poids lourds. »

Amendement CE 53 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 24

Supprimer cet article.

Amendement CE 54 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 25

Supprimer cet article.

Amendement CE 55 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article additionnel avant l'article 1^{er}

Insérer l'article suivant :

« Six mois au plus tard après l'adoption de la loi n° du relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, le Gouvernement remet au Parlement une évaluation de la libéralisation du fret ferroviaire afin d'en mesurer les conséquences en terme de report modal. »

Amendement CE 56 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article additionnel avant l'article 1^{er}

Insérer l'article suivant :

«Six mois au plus tard après l'adoption de la loi n° du relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, le Gouvernement remet au Parlement une évaluation de la libéralisation du fret ferroviaire afin d'en mesurer les conséquences sur les résultats économiques des entreprises du secteur et l'impact en matière sociale.

Amendement CE 57 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 1^{er}

Compléter l'alinéa 32 par les mots :

« avec un maximum de deux arrêts dans les États membres traversés. »

Amendement CE 58 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 1^{er}

Supprimer les alinéas 41 à 50.

Amendement CE 59 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 1^{er}

Supprimer l'alinéa 25.

Amendement CE 60 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 1^{er}

Compléter l'alinéa 9 par les mots : « et sous réserve de réciprocité de ces accords sur le marché de l'État tiers en question. »

Amendement CE 61 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 1^{er}

A l'alinéa 27, après les mots : « qui décrit », insérer les mots : « de manière détaillée ».

Amendement CE 63 présenté par M. Michel Vauzelle et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 1^{er}

Après l'alinéa 3, insérer l'alinéa suivant :

« Organismes du service public ferroviaire régional, les Conseils régionaux peuvent commander des études, visant à améliorer le niveau d'information sur la conduite de projets d'infrastructures et sur le développement du réseau. Ces études peuvent porter sur des projets régionaux ou interrégionaux. L'étude est effectuée par un prestataire à la demande de l'exécutif régional, après vote par l'assemblée délibérante. Une fois les résultats de l'étude publiés, le Conseil régional peut solliciter, par un nouveau vote de son assemblée délibérante, une réponse formelle des représentants de l'Etat sur l'opportunité du projet ».

Amendement CE 64 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 2

A la première phrase de l'alinéa 3, substituer aux mots : « toute personne », les mots : « un opérateur de proximité ».

Amendement CE 65 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 2

Après l'alinéa 3, insérer les deux alinéas suivants :

« Après le deuxième alinéa de l'article 1^{er}, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« La convention précise les obligations de service public qui découleraient le cas échéant de subventions que l'opérateur de proximité pourrait recevoir de la part des collectivités territoriales. »

Amendement CE 66 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 2

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Le troisième alinéa de l'article 11 est complété par les mots : « ainsi que des départements et des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de transports intéressés ».

Amendement CE 67 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 2

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Le troisième alinéa de l'article 11 est complété par les mots : « ainsi que du conseil de développement du réseau ferré national. »

Amendement CE 69 présenté par M. Michel Vauzelle et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article additionnel après l'article 2

Insérer l'article suivant :

A l'article L. 1115-5 du code des collectivités territoriales, il est inséré un second alinéa ainsi rédigé :

« Toutefois, dans les domaines de compétence de la collectivité territoriale ou du groupement de collectivités territoriales, leurs représentants peuvent négocier, lorsqu'il n'existe

pas dans les pays voisins de collectivité territoriale ou de groupement de collectivités territoriales disposant des mêmes compétences et dans le respect des engagements internationaux de l'Etat, des conventions avec un ou plusieurs Etats étrangers. A l'issue de la négociation, le projet d'accord est soumis au vote de l'assemblée délibérante de la collectivité territoriale ou du groupement de collectivités territoriales, puis au contrôle de légalité. »

Amendement CE 70 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cu villier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 3

Supprimer l'alinéa 1^{er}.

Amendement CE 71 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cu villier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 4

A l'alinéa 2, substituer aux mots : « n'entravent pas », les mots : « garantissent le bon fonctionnement ».

Amendement CE 72 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cu villier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 4

Compléter l'alinéa 4 par la phrase suivante : « A cet effet, elle coopère avec l'établissement public de sécurité ferroviaire ».

Amendement CE 73 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cu villier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 4

Compléter l'aliéna 4 par les mots : « et sans concession sur les critères de sécurité. »

Amendement CE 74 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 5

Rédiger ainsi la deuxième phrase de l'alinéa 2 :

« Quatre des membres autres que le président sont désignés respectivement par le Président de l'Assemblée nationale, le Président du Sénat, le Président du Conseil économique, social et environnemental et l'Association des régions de France. »

Amendement CE 75 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 5

A la première phrase de l'alinéa 1, après le mot : « économique », insérer le mot : « , sociale ».

Amendement CE 76 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 7

A l'alinéa 3, après le mot : « conditions », insérer les mots : « économiques ».

Amendement CE 77 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 8

A l'alinéa 1, après le mot : « compétente », insérer les mots : « , du gestionnaire du réseau ».

Amendement CE 78 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 10

A l'alinéa 1, après le mot : « professionnelle », insérer les mots : « ou syndicale représentative des salariés du secteur, »

Amendement CE 79 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 15

A la première phrase de l'alinéa 2, après les mots : « sécurité ferroviaire, », insérer les mots : « avec lequel, elle coopère étroitement, »

Amendement CE 80 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 23

Supprimer l'alinéa 4.

Amendement CE 81 présenté par Mmes et MM. Henri Jibrayel, Jean-Luc Pérat, Maxime Bono, François Brottes, Odile Saugues, Bernard Lesterlin, Jean Gaubert, Colette Langlade, Catherine Coutelle, Frédéric Cuvillier et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 24

Supprimer les alinéas 1 et 2.

Amendement CE 82 présenté par Mmes et MM. Henri Jibrayel, Jean-Luc Pérat, Maxime Bono, François Brottes, Odile Saugues, Bernard Lesterlin, Jean Gaubert, Colette Langlade, Catherine Coutelle, Frédéric Cuvillier et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 24

I. - A la première phrase de l'alinéa 6, après les mots : « exprimé en », insérer le mot : « équivalence ».

II. - A l'alinéa 6, après les mots : « Conseil d'État », rédiger ainsi la fin de la première

phrase : « par mois et trimestre et année civils ».

Amendement CE 83 présenté par MM. Jean Dionis du Séjour et Raymond Durand :

Article 8

Compléter l'alinéa 4 par la phrase suivante :

« A la demande des parties, elle émet un avis sur les accords cadres prévus au VI de l'article 17-1 de la loi du 30 décembre 1982 précitée, notamment sur leur volet tarifaire. »

Amendement CE 84 présenté par MM. Jean Dionis du Séjour et Raymond Durand :

Article additionnel après l'article 24

Insérer l'article suivant :

« I. – Après l'article L. 423-6 du code de l'aviation civile sont insérés six articles ainsi rédigés :

« Art. L. 423-7. - Pour l'application des dispositions des articles L. 423-8 à L. 423-12 :

- Le personnel navigant technique est celui qui relève des sections A, B et C, mentionnées à l'article L. 421-1,

- Le personnel navigant commercial est celui qui relève de la section D mentionnée à l'article L. 421-1,

Art. L. 423-8. - Par exception aux dispositions des articles L. 2314-8 et L. 2324-11 du code du travail, dans les entreprises de transport et de travail aériens, lorsque le nombre de personnels navigants techniques est au moins égal à vingt-cinq au moment de l'élection des délégués du personnel ou au moment de la constitution ou du renouvellement du comité d'entreprise ou des comités d'établissement ou au moment de la constitution d'une délégation unique du personnel, cette catégorie constitue un collège spécifique pour l'élection des représentants du personnel.

Par exception aux dispositions des articles L. 2314-8 et L. 2324-11 du code du travail, dans les entreprises de transport et de travail aériens, lorsque le nombre de personnels navigants commerciaux est au moins égal à vingt-cinq au moment de l'élection des délégués du personnel ou au moment de la constitution ou du renouvellement du comité d'entreprise ou des comités d'établissement ou au moment de la constitution d'une délégation unique du personnel, cette catégorie constitue un collège spécifique pour l'élection des représentants du personnel.

L. 423-9. - Lorsque dans un ou plusieurs établissements de l'entreprise, il est constitué un collège électoral spécifique aux personnels navigants techniques en application de l'article L. 423-8, un minimum d'un délégué titulaire et d'un délégué suppléant au comité central d'entreprise appartiennent à la catégorie du personnel navigant technique. Ils sont inclus dans le nombre de membres fixé par le Code du Travail, sauf accord conclu entre l'employeur et l'ensemble des organisations syndicales représentatives.

Lorsque dans un ou plusieurs établissements de l'entreprise, il est constitué un collège électoral spécifique aux personnels navigants commerciaux en application de l'article L. 423-8, un minimum d'un délégué titulaire et d'un délégué suppléant au comité central d'entreprise appartiennent à la catégorie du personnel navigant technique. Ils sont inclus dans le nombre de membres fixé par le Code du Travail, sauf accord conclu entre l'employeur et l'ensemble des organisations syndicales représentatives.

L. 423-10. - Dans les entreprises de transport et de travail aériens ou leurs établissements, lorsqu'un ou des collèges électoraux spécifiques sont créés pour le personnel navigant technique et/ou le personnel navigant commercial, est représentative à l'égard des

personnels relevant de ce ou ces collèges spécifiques l'organisation syndicale qui satisfait aux critères de l'article L. 2121-1 du code du travail et qui a recueilli au moins 10 % des suffrages exprimés au premier tour des dernières élections des titulaires au comité d'entreprise ou de la délégation unique du personnel ou, à défaut, des délégués du personnel dans ce ou ces collèges.

Dans les branches qui couvrent les activités de transport et de travail aériens, sont représentatives à l'égard du personnel navigant technique et/ou du personnel navigant commercial, les organisations syndicales qui remplissent les conditions prévues à l'article L. 2122-5 du code du travail dans les collèges électoraux des personnels navigants techniques et/ou des personnels navigants commerciaux, ou bien les conditions prévues à l'article L. 2122-6 du code du travail.

Art. L. 423-11. - Dans les entreprises dans lesquelles un collègue électoral spécifique est créé pour les personnels navigants techniques et/ou les personnels navigants commerciaux, lorsque la convention ou l'accord ne concerne que les personnels navigants techniques ou que les personnels navigants commerciaux, sa validité est subordonnée à sa signature par une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli au moins 30 % des suffrages exprimés dans le collège spécifique concerné au premier tour des dernières élections des titulaires au comité d'entreprise ou de la délégation unique du personnel, quel que soit le nombre de votants, et en l'absence d'opposition d'une ou de plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli la majorité des suffrages exprimés dans ces collèges à ces élections, quel que soit le nombre de votants.

Dans les entreprises dans lesquelles un collègue électoral spécifique est créé pour les personnels navigants techniques et/ou les personnels navigants commerciaux, lorsque la convention ou l'accord ne concerne que les personnels navigants, sa validité est subordonnée à sa signature par une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli au moins 30 % des suffrages exprimés dans l'ensemble des collèges spécifiques au premier tour des dernières élections des titulaires au comité d'entreprise ou de la délégation unique du personnel, quel que soit le nombre de votants, et en l'absence d'opposition d'une ou de plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli la majorité des suffrages exprimés dans l'ensemble de ces collèges à ces élections, quel que soit le nombre de votants.

Art. L. 423-12. - Lorsque la convention de branche ou l'accord ne concerne que les personnels navigants techniques ou que les personnels navigants commerciaux, sa validité est subordonnée à sa signature par un ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli, aux élections prises en compte pour la mesure de l'audience prévue au 3° de l'article L. 2122-5 du code du travail, ou, le cas échéant, dans le cadre de la mesure de l'audience prévue à l'article L. 2122-6 du code du travail, au moins 30 % des suffrages exprimés dans le collège spécifique concerné en faveur d'organisations reconnues représentatives à ce niveau, quel que soit le nombre de votants, et en l'absence d'opposition d'une ou de plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli la majorité des suffrages exprimés dans ce collège à ces élections ou, le cas échéant, dans le cadre de la même mesure d'audience, quel que soit le nombre de votants.

Lorsque la convention de branche ou l'accord ne concerne que les personnels navigants, sa validité est subordonnée à sa signature par un ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli, aux élections prises en compte pour la mesure de l'audience prévue au 3° de l'article L. 2122-5 du code du travail, ou, le cas échéant, dans le cadre de la mesure de l'audience prévue à l'article L. 2122-6 du code du travail, au moins 30 % des suffrages exprimés dans l'ensemble des collèges spécifiques en faveur d'organisations reconnues représentatives à ce niveau, quel que soit le nombre de votants, et en l'absence d'opposition d'une ou de plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli la majorité des suffrages exprimés dans l'ensemble de ces collèges à ces élections ou, le cas échéant, dans le cadre de la même mesure d'audience, quel que soit le nombre de votants. »

II. – L'article L. 342-4 du code de l'aviation civile est abrogé.

III. – Les dispositions des I et II du présent article entrent en vigueur à compter de la tenue, dans les entreprises concernées, des premières élections professionnelles postérieures à la date de publication de la présente loi.

Toutefois, et jusqu'à la date de ces élections, lorsque la convention ou l'accord n'intéresse que la catégorie professionnelle du personnel navigant technique ou que la catégorie professionnelle du personnel navigant commercial, la validité de la convention ou de l'accord d'entreprise ou d'établissement est subordonnée à l'absence d'opposition d'une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli au moins la moitié des suffrages exprimés au premier tour des dernières élections au comité d'entreprise, ou, à défaut, des délégués du personnel, dans la catégorie professionnelle spécifique.

L'opposition est exprimée dans un délai de huit jours à compter de la date de notification de cet accord. »

Amendement CE 98 présenté par MM. Jean Dionis du Séjour et Raymond Durand :

Article additionnel après l'article 3

Après l'article 3, insérer l'article suivant :

« Le I de la section VII du chapitre premier du titre premier de la deuxième partie du livre premier du code général des impôts est complété par une division ainsi rédigée :

« C : Imposition forfaitaire sur les lignes de chemin de fer à grande vitesse.

« Art. 1519 D. - Les communes sur le territoire desquelles sont implantées des lignes de chemin de fer à grande vitesse perçoivent chaque année une imposition forfaitaire en raison de cette implantation.

« Le montant de l'imposition forfaitaire est calculé à due concurrence du nombre de kilomètres de lignes implantés sur le territoire de la commune.

« Pour 2009, l'imposition forfaitaire est fixée à 10 000 euros par kilomètre de ligne de chemin de fer à grande vitesse.

« Ces chiffres sont révisés chaque année.

« Cette imposition forfaitaire est due par le concessionnaire des infrastructures ferroviaires. Le fait générateur de l'imposition est la mise en service de la ligne de chemin de fer à grande vitesse.

« Cette imposition forfaitaire peut être perçue au profit d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, sur délibérations concordantes de cet établissement public de coopération intercommunale et des communes sur le territoire desquelles est située la ligne de chemin de fer à grande vitesse. »

Amendement CE 99 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 23

Au début de l'alinéa 1, supprimer les mots : « A compter de l'entrée en vigueur de la convention signée à Lucques le 24 novembre 2006 entre la République française et la République italienne, ».

Amendement CE 100 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 23

A l'alinéa 2, substituer aux mots :

« , signée à Lucques le 24 novembre 2006, entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne, relative au tunnel routier sous le Mont-Blanc, »

les mots :

« , relative au tunnel routier sous le Mont-Blanc, signée à Lucques le 24 novembre 2006, entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne, ».

Amendement CE 101 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 23

A la deuxième phrase de l'alinéa 4, après le mot : « avenant », insérer les mots : « au contrat de concession ».

Amendement CE 102 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 23 bis

A l'alinéa 3, après les mots : « traités d'adhésion », insérer les mots : « à l'Union européenne ».

Amendement CE 104 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 23 bis

I. - A l'alinéa 14, après la référence : « 12° de l'article 13 », insérer les mots : « et l'article 13-1 ».

II. - Dans le même alinéa, substituer aux mots : « est abrogé », les mots : « sont abrogés ».

Amendement CE 105 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 23 ter

A l'alinéa 5, après les mots : « coupable d'infractions », substituer aux mots : « au temps », les mots : « à la réglementation du temps ».

Amendement CE 106 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 23 ter

Aux alinéas 4 et 5, substituer à la référence : « 689-11 », la référence : « 689-12 ».

Amendement CE 107 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article additionnel après l'article 23 ter

Insérer l'article suivant :

La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifiée :

1°) Au début du I de l'article 6-2, au début de la 2ème phrase du II de l'article 7 et à la fin du 8e alinéa de l'article 29 sont ajoutés les mots : « Sans préjudice de l'article 29-1 ».

2°) Après l'article 29, il est inséré un article 29-1 ainsi rédigé :

« Art. 29-1. - L'État peut autoriser, pour une durée déterminée, les entreprises de transport public routier de personnes à assurer des dessertes intérieures régulières d'intérêt national, à l'occasion d'un service régulier de transport routier international de voyageurs, à condition que l'objet principal de ce service soit le transport de voyageurs entre des arrêts situés dans des États différents.

« L'État peut limiter ou, le cas échéant, interdire ces dessertes intérieures si la condition précitée n'est pas remplie ou si leur existence compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public de transport de personnes. Il peut être saisi à cette fin par une collectivité intéressée.

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'applications du présent article et notamment les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices de transport concernées sont consultées».

3°) Au deuxième alinéa de l'article 46 les mots « et 28-1-2 » sont remplacés par les mots « 28-1-2 et 29-1 »

Amendement CE 108 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article additionnel après l'article 23 ter

Insérer l'article suivant :

I. - Une entreprise ne peut faire réaliser par une entreprise de transport routier de marchandises plus de trois prestations de cabotage par un même véhicule moteur sur une période de sept jours à compter du chargement de la première opération de cabotage.

Lorsque l'entreprise de transport justifie qu'un de ses véhicules a effectué un transport international au cours de cette période, l'entreprise co-contractante a la possibilité de faire réaliser par ce véhicule trois nouvelles opérations de cabotage dans les sept jours suivant le déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international.

Le fait pour l'entreprise ayant commandé les prestations de cabotage de ne pas respecter ces dispositions est puni d'une amende de 15 000 €.

II. - Le dernier alinéa du I de l'article 25 de la loi n° 52-401 du 14 avril 1952 de finances pour l'exercice 1952 est ainsi complété :

« Ils ont accès, entre huit heures et vingt heures, aux locaux des entreprises qui commandent des transports routiers de marchandises, à l'exclusion des locaux servant de domicile, et peuvent se faire présenter tous documents relatifs aux contrats de transport. »

Amendement CE 109 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 24

Substituer à l'alinéa 2 l'alinéa suivant :

« Afin de permettre l'organisation du transport public aérien, sans préjudice de l'application des articles L. 422-2 à L. 422-4, dans le respect des dispositions prises pour assurer la sécurité des vols, le personnel navigant est tenu, sauf cas de force majeure ou impossibilité médicale, d'assurer son service programmé entre deux passages à l'une des bases d'affectation du personnel navigant de l'entreprise. »

Amendement CE 110 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 24

Compléter l'alinéa 7 par les mots : « du I ».

Amendement CE 111 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 24

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« III. - Les dispositions du deuxième alinéa du 2° du II du présent article entrent en vigueur à compter de la publication du décret en Conseil d'État prévu par cet alinéa. »

Amendement CE 112 présenté par MM. Yanick Paternotte, rapporteur, et Serge Poignant :

Article additionnel après l'article 24

Insérer l'article suivant :

I. - Après l'article L. 423-6 du code de l'aviation civile, sont insérés quatre articles ainsi rédigés :

« *Art. L. 423-7.* - Pour l'application des dispositions des articles L. 423-8 à L. 423-10 le personnel navigant technique est celui qui relève des sections A, B et C mentionnées à l'article L. 421-1.

« *Art. L. 423-8.* - Par dérogation aux dispositions des articles L. 2314-8 et L. 2324-11 du code du travail, dans les entreprises de transport et de travail aériens, lorsque le nombre de personnels navigants techniques est au moins égal à vingt-cinq au moment de la constitution ou du renouvellement des délégués du personnel, de la délégation unique du personnel ou des représentants du personnel au comité d'entreprise, cette catégorie constitue un collège spécial.

« Lorsque dans un ou plusieurs établissements de l'entreprise, il est constitué un collège électoral en application de l'alinéa ci-dessus, un délégué titulaire et un délégué suppléant au comité central d'entreprise appartiennent à la catégorie du personnel navigant technique. »

« *Art. L. 423-9.* - Dans les entreprises de transport et de travail aériens ou leurs établissements, lorsqu'un collège électoral spécifique est créé pour le personnel navigant technique, est représentative, à l'égard des personnels relevant de ce collège, l'organisation syndicale qui satisfait aux critères de l'article L. 2121-1 du code du travail, et qui a recueilli au moins 10 % des suffrages exprimés au premier tour des dernières élections des titulaires au comité d'entreprise ou de la délégation unique du personnel ou, à défaut, des délégués du personnel dans ce collège, quel que soit le nombre de votants.

« Dans les branches qui couvrent les activités de transport et de travail aériens, sont représentatives à l'égard du personnel navigant technique, les organisations syndicales qui remplissent les conditions prévues à l'article L. 2122-5 du code du travail dans les collèges électoraux de personnels navigants techniques, ou bien les conditions prévues à l'article L. 2122-6 du code du travail.

« Art. L. 423-10. - Dans les entreprises dans lesquelles un collège électoral spécifique est créé pour les personnels navigants techniques, lorsque la convention ou l'accord ne concerne que les personnels navigants techniques, sa validité est subordonnée à sa signature par une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli au moins 30 % des suffrages exprimés dans ce collège spécifique au premier tour des dernières élections des titulaires au comité d'entreprise ou de la délégation unique du personnel ou, à défaut, des délégués du personnel quel que soit le nombre de votants, et l'absence d'opposition d'une ou de plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli la majorité des suffrages exprimés dans ce collège à ces élections, quel que soit le nombre de votants.

« Lorsque la convention de branche ou l'accord ne concerne que les personnels navigants techniques, sa validité est subordonnée à sa signature par une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli, aux élections prises en compte pour la mesure de l'audience prévue au 3° de l'article L. 2122-5 du code du travail ou, le cas échéant, dans le cadre de la mesure de l'audience prévue à l'article L. 2122-6 du code du travail, au moins 30 % des suffrages exprimés dans le collège de personnels navigants techniques en faveur d'organisations reconnues représentatives à ce niveau, quel que soit le nombre de votants, et à l'absence d'opposition d'une ou de plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli la majorité des suffrages exprimés dans ce collège à ces élections ou, le cas échéant, dans le cadre de la même mesure d'audience, quel que soit le nombre de votants. ».

II. - La première phrase du premier alinéa de l'article L. 342-4 du code de l'aviation civile est ainsi modifiée :

1°) Les références : « L. 433-2 et L. 435-4 » sont remplacées par les références : « L. 2324-11 et L. 2327-4 » ;

2°) Après les mots « les personnels navigants professionnels », sont insérés les mots : « autres que ceux mentionnés à l'article L.423-8 ».

III. - Les dispositions du I. et II. entrent en vigueur à compter de la tenue, dans les entreprises concernées, des premières élections professionnelles postérieures à la date de publication de la présente loi.

Toutefois, et jusqu'à la date de ces élections, lorsque la convention ou l'accord n'intéresse que la catégorie professionnelle du personnel navigant technique, la validité de la convention ou de l'accord d'entreprise ou d'établissement est subordonnée à l'absence d'opposition d'une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli au moins la moitié des suffrages exprimés au premier tour des dernières élections au comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel.

L'opposition est exprimée dans un délai de huit jours à compter de la date de notification de cet accord.

Amendement CE 113 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 26

A l'alinéa 14, substituer au mot : « aéroports », le mot : « aérodromes ».

Amendement CE 114 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 26

A l'alinéa 17, substituer aux mots : « à ces mesures », les mots : « aux mesures prévues au I ».

Amendement CE 115 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 26

A l'alinéa 27, après le mot : « commission », insérer les mots : « des faits constitutifs ».

Amendement CE 116 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article additionnel après l'article 26

Insérer l'article suivant :

« Après l'article L. 227-10 du code de l'aviation civile, il est inséré un article L. 227-11 ainsi rédigé :

Art. L. 227-11 - I. - Le volume de protection environnementale est un volume de l'espace aérien associé à une procédure de départ ou une procédure d'arrivée portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, dans lequel le vol doit être contenu pour des raisons environnementales.

II. - Le commandant de bord d'un aéronef volant selon les règles de vol aux instruments conduit son vol à l'intérieur du volume de protection environnementale qui est associé à la procédure déclarée en service par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne. Les procédures concernées et les volumes de protection environnementale associés sont définis par arrêté.

III. - Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies au II du présent article que s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité ou s'il a reçu une instruction de contrôle délivrée par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne pour des motifs de sécurité des vols.

IV. - Les avions à hélices ne sont pas concernés par les dispositions relatives aux volumes de protection environnementale associés aux procédures de départ initial prévues au II du présent article. »

Amendement CE 117 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article additionnel après l'article 26

Insérer l'article suivant :

« L'article L. 571-15 du code de l'environnement est complété par l'alinéa suivant :

« Lorsque le plan de gêne sonore d'un aérodrome présente un domaine d'intersection avec les zones A, B ou C du plan d'exposition au bruit d'un autre aérodrome, les habitants situés dans les limites de ces zones A, B et C sont assimilés à des riverains en zone III du plan de gêne sonore du premier aérodrome et peuvent, à ce titre, prétendre à l'aide à l'insonorisation dans les mêmes conditions. »

Amendement CE 118 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 27

A l'alinéa 10, substituer aux mots : « mentionnés aux textes figurant », les mots : « prévus par les textes visés ».

Amendement CE 119 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 27

A la fin de l'alinéa 11, substituer aux mots : « entrant dans l'application dudit règlement », les mots : « du règlement et de ses textes d'application ».

Amendement CE 120 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 28

Rédiger ainsi cet article :

« Le premier alinéa de l'article L.123-4 du code de l'aviation civile est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Après mise en demeure infructueuse du redevable de régulariser sa situation, la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant peut être requise auprès du juge du lieu d'exécution de la mesure, par les autorités et dans les situations suivantes :

- le ministre chargé des transports, en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant de la redevance de route ou de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne ainsi qu'en cas de non restitution d'une aide d'État ayant fait l'objet d'une décision de récupération de la part de la Commission européenne ou d'un arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes, sans préjudice dans ce cas des compétences dévolues en ce domaine aux préfets ;

- l'exploitant d'aérodrome, en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des redevances aéroportuaires ;

- l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des amendes administratives prononcées par cette autorité. »

Amendement CE 121 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er}

A la fin de l'alinéa 42, substituer aux mots :

« et selon les modalités identiques à celles de sa nomination »,

les mots :

« , par décret du Premier ministre et après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. »

Amendement CE 122 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er}

I. – A l'alinéa 44, après la première phrase, insérer la phrase suivante :

« La liste des informations concernées est déterminée par décret en Conseil d'État. »

II. – Supprimer l’alinéa 48.

III. – Après l’alinéa 50, insérer les 3 alinéas suivants :

« IV. - Il est institué une commission qui est obligatoirement consultée lorsqu'un agent du service gestionnaire des trafics et des circulations ayant eu à connaître, dans l'exercice de ses fonctions, des informations dont la divulgation est sanctionnée au III du présent article, souhaite exercer des activités dans le secteur ferroviaire en dehors de ce service.

Cette commission rend un avis. Le cas échéant, elle peut fixer un délai avant l'expiration duquel l'agent ne peut exercer de nouvelles fonctions incompatibles avec ses fonctions précédentes. Pendant ce délai, l'agent est reclassé dans un poste de même niveau qui ne comporte pas d'incompatibilités au regard de ses fonctions précédentes ni de ses fonctions futures.

Cette commission est présidée par un magistrat de l'ordre judiciaire et comprend, en outre, un membre de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, le président de Réseau ferré de France ou son représentant, le directeur du service de gestion des trafics et circulations ou son représentant et un représentant des agents du service gestionnaire des trafics et des circulations. Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent IV. »

Amendement CE 123 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er}

Après l’alinéa 50, insérer l’alinéa suivant :

« e) Le dernier alinéa du II de l'article 24 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est abrogé ».

Amendement CE 124 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er}

Après l’alinéa 22, insérer l’alinéa suivant : « L’utilisation par une entreprise ferroviaire des gares et de toutes autres infrastructures de service donne lieu à la passation d’un contrat. »

Amendement CE 125 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er}

A l’alinéa 29, supprimer le mot : « candidat ».

Amendement CE 126 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er} bis

A l’alinéa 2, substituer aux mots : « commission d'aptitudes ferroviaires », les mots : « commission ferroviaire d'aptitudes ».

Amendement CE 127 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er} bis

I. - A l’alinéa 3, substituer par deux fois à la date : « 1^{er} décembre 2010 », la date : « 1^{er} juin 2011 ».

II. - A la première phrase de l'alinéa 3, substituer à la date : « 1^{er} décembre 2012 », la date : « 1^{er} juin 2013 ».

III. - A la dernière phrase de l'alinéa 3, substituer à la date : « 1^{er} décembre 2017 », la date : « 1^{er} juin 2018 ».

Amendement CE 128 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er} bis

A la dernière phrase de l'alinéa 3, substituer au mot : « repoussées », le mot : « fixées ».

Amendement CE 129 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er} bis

A la fin de l'alinéa 6, substituer aux mots : « commission d'aptitudes ferroviaires », les mots : « commission ferroviaire d'aptitudes ».

Amendement CE 130 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er} ter

A l'alinéa 2, substituer aux mots :

« organisés par le syndicat des transports d'Île-de-France et par les régions »,

les mots :

« urbains, départementaux ou régionaux réalisés sur le réseau ferroviaire tel que défini à l'article 17-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ».

Amendement CE 131 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 2

I. - A l'alinéa 2, après le mot : « est », insérer le mot : « ainsi ».

II. - A l'alinéa 2, supprimer les mots : « par deux phrases ainsi rédigées ».

III. - A l'alinéa 3, supprimer la dernière phrase.

Amendement CE 132 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 2

I. – A l'alinéa 8, après le mot : « environnement », insérer les mots : « agréées au titre de l'article L.141-1 du code de l'environnement »

II. – Compléter l'alinéa 9 par les mots : « , en tenant compte des obligations liées à la protection de l'environnement ».

Amendement CE 133 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article additionnel après l'article 3

Insérer l'article suivant :

L'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 est complété par un alinéa ainsi rédigé:

« 8°- de faire usage du signal d'alarme ou d'arrêt mis à la disposition des voyageurs de manière illégitime et dans l'intention de troubler ou d'entraver la mise en marche ou la circulation des trains. »

Amendement CE 134 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 4

Compléter l'alinéa 4 par la phrase suivante :

« A ce titre, l'Autorité veille à la bonne application des dispositions de l'article 24-III de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs. »

Amendement CE 135 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 4

A l'alinéa 5, substituer aux mots : « d'orientation des transports intérieurs », le mot : « pré-citée ».

Amendement CE 136 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 8

I. - A l'alinéa 1, substituer au mot : « assure », le mot : « effectue ».

II. - A l'alinéa 1, substituer au mot : « vérifie », le mot : « s'assure ».

III. - A l'alinéa 1, supprimer les mots : « ainsi assuré ».

Amendement CE 137 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er}

Après l'alinéa 39, insérer les deux alinéas suivants :

« *c bis*) Après le quatrième alinéa de l'article 18 est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« - de gérer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs qui lui sont confiées par l'État ou d'autres personnes publiques et de percevoir à ce titre auprès des entreprises ferroviaires toute redevance ; ».

Amendement CE 138 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 8

Compléter l'alinéa 3 par la phrase suivante :

« L'absence d'opposition dans un délai de deux mois à compter de la réception des tarifs négociés vaut accord. »

Amendement CE 139 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 8

Compléter l'alinéa 4 par la phrase suivante :

« A la demande des parties, elle émet un avis sur les accords cadres prévus au VI de l'article 17-1 de la loi du 30 décembre 1982 précitée, notamment sur leur volet tarifaire. »

Amendement CE 140 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 8

A l'alinéa 9, supprimer les deuxième et troisième phrases.

Amendement CE 141 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 8

A l'avant-dernière phrase de l'alinéa 9, substituer aux mots : « tarifications sociales », les mots : « tarifs sociaux nationaux ».

Amendement CE 142 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 8

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« VIII. – L'autorité émet un avis sur la nomination et la cessation anticipée des fonctions de directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations de la société nationale des chemins de fer, conformément aux dispositions du III de l'article 24 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée. »

Amendement CE 143 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 9

A la première phrase de l'alinéa 1, après les mots : « réseau ferroviaire », insérer les mots : « , y compris les gares, ».

Amendement CE 144 présenté par MM. Yanick Paternotte, rapporteur, et Patrick Ollier :

Article 10

Compléter l'alinéa 6 par la phrase suivante : « les sommes correspondantes sont versées à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France ».

Amendement CE 145 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 14

Après les mots : « auprès du », rédiger ainsi la fin de l'alinéa 9 : « comptable public de l'autorité de régulation des activités ferroviaires ».

Amendement CE 146 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 18

Après la deuxième phrase, insérer la phrase suivante : « Il comporte toutes recommandations utiles. »

Amendement CE 147 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 22 bis

Après le chiffre : « 8 », insérer les mots : « , à l'exception du VIII, ».

Amendement CE 148 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er}

Après les mots : « du réseau », rédiger ainsi la fin de l'alinéa 28 : « tant qu'il n'existe pas d'autre demandeur de capacité dudit réseau que cette entreprise ».

Amendement CE 149 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 5

A la première phrase de l'alinéa 6, substituer au mot : « cinq », le mot : « quatre ».

Amendement CE 151 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article additionnel après l'article 2

Insérer l'article suivant :

« Afin notamment de favoriser la création d'opérateurs ferroviaires de proximité spécialisés dans le fret, le Gouvernement remettra sous six mois à compter de la publication de la présente loi un rapport au Parlement relatif aux modalités et à l'impact d'un transfert à « Réseau ferré de France » des gares de fret, y compris les voies de débord, les entrepôts et les cours de marchandises, dans le but de rendre ce transfert effectif avant le 31 décembre 2010. »

Amendement CE 152 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 2

Rédiger ainsi l'alinéa 4 :

I. - Après le mot : « infrastructure », supprimer la fin de la deuxième phrase de l'article 1^{er}-1.

II. - En conséquence, après la deuxième phrase de l'article 1^{er}-1, insérer la phrase suivante :

« Lorsque la gestion du trafic et des circulations et le fonctionnement et l'entretien des installations de sécurité sont inclus dans le périmètre du contrat ou de la convention, ces missions sont assurées par la Société nationale des chemins de fer français, pour le compte du cocontractant qui la rémunère à cet effet, dans le respect des objectifs et principes de gestion du Réseau ferré national définis par Réseau ferré de France ».

Amendement CE 153 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 9

Dans la dernière phrase de l'alinéa 1, après le mot : « autorité », ajouter : « dans un délai de deux mois. »

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

GOUVERNEMENT

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports ;

DOMAINE FERROVIAIRE

SÉNAT

M. Hubert Haenel, sénateur, parlementaire en mission sur les questions ferroviaires

CRE

M. Philippe de Ladoucette, président de la Commission de régulation de l'énergie

Mme Christine Le Bihan Graf, directeur général des services

M. Géry Lecerf, chargé des relations institutionnelles

EPSF

M. Michel Aymeric, directeur général de l'Établissement public de sécurité ferroviaire

SNCF

M. David Azéma, directeur général délégué stratégie et finances

Mme Sophie Boissard, directrice gares et connexions

M. Pierre Cunéo, directeur stratégie ferroviaire et régulation

Mme Karine Grossetête, conseillère parlementaire

RFF

M. Hubert du Mesnil, Président

M. Jean-Louis Rohou, secrétaire général

Mme Marie-Reine du Bourg, responsable des relations parlementaires

MINISTÈRE ALLEMAND DES TRANSPORTS

M. Achim Grossmann, parlementaire, secrétaire d'Etat au ministère des transports (BMVBS)

M. Michael Harting, directeur des chemins de fer

BUNDESTAG

M. Gero Storjohann, député de la CDU, élu de Schleswig-Holstein

M. Martin Burkert, député du SPD, élu de Bavière

Mme Dorothee Menzner, député de *Die Linke*, élue de Basse-Saxe

M. Anton Hofreiter, député de *Bündnis 90/Die Grünen*, élu de Bavière

DEUTSCHE BAHN

M. Otto Wiesheu, membre du directoire, responsable économie et politique

M. Joachim Fried, chargé de pouvoir, responsable affaires européennes, concurrence et régulation

AUTRES ENTREPRISES FERROVIAIRES ALLEMANDES

M. Axel Sondermann, Veolia Transport

M. Jens Mielke, Rail Link

M. Engelbert Recker, Mofair

BUNDESNETZAGENTUR

Prof. Dr. Karsten Otte, directeur de la branche chemins de fer de l'agence de régulation des activités de réseaux en République fédérale allemande

UNION EUROPÉENNE

M. Enrico Grillo Pasquarelli, directeur des transports terrestres à la Commission européenne

M. Gilles Savary, député européen, membre du PSE, vice-président de la commission des transports au Parlement européen

M. Philippe Dumont, conseiller chargé des transports à la Représentation permanente auprès de l'Union européenne

UTP

M. Bernard Gazeau, délégué général de l'Union des transports publics et ferroviaires

Mme Valérie Beaudouin, chef du département législation et affaires européennes

TLF

M. Philippe Boucheteil, président du Conseil de métier ferroviaire, Fédération des entreprises de transport et logistique de France

VEOLIA TRANSPORT

M. Cyrille du Peloux, directeur général

M. Antoine Hurel, directeur général adjoint

M. Michel Quidort, directeur des relations extérieures

Mme Marie-Thérèse Suart-Fioravante, directeur des relations institutionnelles

EURO CARGO RAIL

M. Alain Thauvette, directeur général d'Euro Cargo Rail

Mme Hélène Norman-Dupuy, directeur de la communication

DOMAINE AÉRIEN

AIR FRANCE

M. Pierre-Henri Gourgeon, directeur général d'Air France

M. Gilbert Rovetto, directeur général adjoint Opérations aériennes

M. Jean-François Colin, directeur général adjoint Ressources humaines

M. Alain Malka, directeur des ressources humaines

M. Yorik Pelhate, conseiller pour les affaires publiques

ACNUSA

Mme Patricia de Forges, présidente de l’Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires

Mme Céline Callegari, pôle amende administrative

SNPL France ALPA

M. Jocelyn Smykowski, président du syndicat national des pilotes de ligne France ALPA

M. Louis Jobard, président SNPL Air France

M. Yves Deshayes, trésorier

M. Eric Rerivry, porte-parole

M. Michel Janot

Mme Sandrine Johnson, responsable juridique

UNPL

M. Jean-François Huzen, président de l’Union nationale des pilotes de ligne

ALTER

M. Bruno Sinatti, président du syndicat de pilotes de ligne ALTER

M. Eric Tahon

M. Alexandre Gries

UNAC CFE-CGC

M. Franck Mikula, président de l’Union des navigants de l’aviation civile

SCARA

M. Jean-Baptiste Vallé, président du syndicat des compagnies aériennes

FNAM

M. Jean-Pierre Le Goff, délégué général de la Fédération nationale aviation marchande

Mme Françoise Mataillet

Mme Martine Selezneff

PERSONNELS NAVIGANTS COMMERCIAUX (PNC)

M. Denis Régnier, CFTC Air France

Mme Marie-Sophie Leroy, UNSA Aérien

M. Antoine Santéro, SNPNC-FO

CGT

M. Paul Fourier, secrétaire général de la fédération des transports

M. Michel Donnedu, secrétaire confédéral

M. Medhi Khemoun, secrétaire de la CGT Air France