

# SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du mardi 8 décembre 2020

(42<sup>e</sup> jour de séance de la session)



# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTE DE M. GÉRARD LARCHER

### Secrétaires :

MM. Daniel Gremillet, Joël Guerriau.

1. Procès-verbal (p. 11638)
2. **Loi de finances pour 2021.** – Suite de la discussion et adoption d'un projet de loi modifié (p. 11638)

Vote sur l'ensemble (p. 11638)

Mme Christine Lavarde

Mme Vanina Paoli-Gagin

Mme Sophie Taillé-Polian

M. Julien Bargeton

M. Jean-Claude Requier

M. Pascal Savoldelli

M. Michel Canevet

M. Rémi Féraud

Adoption, par scrutin public n° 41, du projet de loi de finances, modifié.

M. le président

M. Claude Raynal, président de la commission des finances

M. Olivier Dussopt, ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargé des comptes publics

*Suspension et reprise de la séance* (p. 11648)

## PRÉSIDENTE DE MME VALÉRIE LÉTARD

3. **Gouvernance et performance des ports maritimes français.** – Adoption d'une proposition de loi dans le texte de la commission modifié (p. 11648)

Discussion générale :

M. Hervé Maurey, coauteur de la proposition de loi

M. Didier Mandelli, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports

M. Jacques Fernique

Mme Nadège Havet

Mme Nathalie Delattre

M. Gérard Lahellec

M. Stéphane Demilly

Mme Martine Filleul

M. Joël Guerriau

M. Philippe Tabarot

Mme Vivette Lopez

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

M. Didier Mandelli, rapporteur

Clôture de la discussion générale.

Article 1<sup>er</sup> – Adoption. (p. 11662)

Article 2 (p. 11663)

Amendement n° 7 de Mme Martine Filleul. – Rejet.

Amendement n° 18 rectifié de Mme Nathalie Delattre. – Rejet.

Amendement n° 3 rectifié *bis* de Mme Agnès Canayer. – Retrait.

Amendement n° 6 de Mme Martine Filleul. – Rejet.

Amendement n° 4 rectifié *bis* de Mme Agnès Canayer. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 3 – Adoption. (p. 11667)

Article 4 (p. 11667)

Amendement n° 17 de M. Gérard Lahellec. – Rejet.

Amendement n° 19 rectifié de Mme Nathalie Delattre. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 5 – Adoption. (p. 11668)

Article 6 (p. 11668)

Amendements identiques n°s 1 rectifié *ter* de M. Pascal Martin, 8 de Mme Martine Filleul, 14 rectifié de M. Pierre Médevielle et 15 de M. Gérard Lahellec. – Adoption des quatre amendements supprimant l'article.

Amendement n° 2 rectifié *bis* de M. Pascal Martin. – Devenu sans objet.

Article 7 (p. 11673)

Amendement n° 9 de Mme Martine Filleul. – Rejet.

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

Adoption de l'article.

Articles 7 *bis* et 7 *ter* (*nouveaux*) – Adoption. (p. 11675)

Article 8 (p. 11677)

Amendements identiques n° 10 de Mme Martine Filleul et 16 de M. Gérard Lahellec. – Rejet des deux amendements.

Adoption de l'article.

Articles 9 à 11 (*supprimés*) (p. 11679)

Articles 12 et 13 – Adoption. (p. 11679)

Article 14 et rapport annexé – Adoption. (p. 11679)

Article 15 – Adoption. (p. 11680)

Articles additionnels après l'article 15 (p. 11681)

Amendement n° 11 de Mme Martine Filleul. – Rejet.

Amendement n° 12 de Mme Martine Filleul. – Rejet.

Article 15 *bis* (*nouveau*) (p. 11682)

M. Michel Canevet

Amendement n° 13 de Mme Martine Filleul. – Rejet.

Adoption de l'article.

Articles 16 et 17 – Adoption. (p. 11683)

Vote sur l'ensemble (p. 11683)

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

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

4. **Délais d'organisation des élections législatives, sénatoriales et municipales partielles, ainsi que des élections des membres des commissions syndicales.** – Adoption en procédure accélérée d'un projet de loi organique et d'un projet de loi dans les textes de la commission (p. 11683)

Candidatures à deux éventuelles commissions mixtes paritaires (p. 11684)

Discussion générale commune (p. 11684)

Mme Marlène Schiappa, ministre déléguée auprès du ministre de l'intérieur, chargée de la citoyenneté

Mme Catherine Di Folco, rapporteur de la commission des lois

M. Alain Richard

M. Jean-Yves Roux

Mme Éliane Assassi

M. Loïc Hervé

M. Éric Kerrouche

M. Alain Marc

M. Guy Benarroche

M. Philippe Bas

M. François-Noël Buffet, président de la commission des lois

Clôture de la discussion générale commune.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 11693)

PROJET DE LOI ORGANIQUE RELATIF AUX DÉLAIS D'ORGANISATION DES ÉLECTIONS LÉGISLATIVES ET SÉNATORIALES PARTIELLES (p. 11693)

Article unique (p. 11693)

Amendement n° 1 de M. Didier Marie. – Rejet.

Amendement n° 2 de M. Didier Marie. – Rejet.

Amendement n° 3 de M. Didier Marie. – Rejet.

Adoption, par scrutin public n° 42, de l'article unique du projet de loi organique dans le texte de la commission.

PROJET DE LOI RELATIF AUX DÉLAIS D'ORGANISATION DES ÉLECTIONS MUNICIPALES PARTIELLES ET DES ÉLECTIONS DES MEMBRES DES COMMISSIONS SYNDICALES (p. 11695)

Article 1<sup>er</sup> (p. 11695)

Amendement n° 1 de M. Didier Marie. – Rejet.

Amendement n° 2 de M. Didier Marie. – Rejet.

Amendement n° 3 de M. Didier Marie. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 1<sup>er</sup> *bis* A (*nouveau*) et 1<sup>er</sup> *bis* – Adoption.

Article additionnel après l'article 1<sup>er</sup> *bis*

Amendement n° 4 de M. Éric Kerrouche. – Rejet.

Article 2 – Adoption. (p. 11698)

Vote sur l'ensemble (p. 11698)

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

5. **Modifications de l'ordre du jour** (p. 11698)

6. **Ordre du jour** (p. 11698)

*Nomination de membres de deux éventuelles commissions mixtes paritaires* (p. 11698)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. GÉRARD LARCHER

**Secrétaires :**  
**M. Daniel Gremillet,**  
**M. Joël Guerriau.**

**M. le président.** La séance est ouverte.

*(La séance est ouverte à quatorze heures trente.)*

1

## PROCÈS-VERBAL

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

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

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

2

## LOI DE FINANCES POUR 2021

### Suite de la discussion et adoption d'un projet de loi modifié

**M. le président.** L'ordre du jour appelle les explications de vote et le vote du projet de loi de finances pour 2021, adopté par l'Assemblée nationale (projet n° 137, rapport général n° 138, avis n° 139 à 144).

### Vote sur l'ensemble

**M. le président.** Avant de passer au vote sur l'ensemble du texte, je vais donner la parole à ceux de nos collègues qui ont été inscrits par les groupes pour expliquer leur vote.

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée par la conférence des présidents, chacun des groupes dispose de sept minutes pour ces explications de vote, à raison d'un orateur par groupe.

La parole est à Mme Christine Lavarde, pour le groupe Les Républicains. *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.)*

**Mme Christine Lavarde.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, comment résumer près de 2 800 amendements et des dizaines d'heures de débat en sept minutes? Une maxime souvent entendue a retenu l'attention de notre groupe: ce PLF, c'est déshabiller Pierre pour habiller Paul, ou l'inverse. En tout cas, une chose est certaine, à la fin, Pierre et Paul ont froid!

Je l'avais déploré lors de la discussion générale en ouverture de nos débats, le partage des crédits, parfois pour des actions identiques, entre plan de relance et missions budgétaires

classiques, crée du trouble et une absence de lisibilité. Cela a pu donner lieu à des votes déstabilisant l'équilibre budgétaire ou la philosophie des missions. À défaut de les cautionner, nous pouvons tous admettre que ces votes ont permis de mettre en exergue des difficultés réelles ou ressenties.

Il m'est impossible de revenir sur toutes les modifications apportées au texte par le Sénat. Je retiendrai trois grandes lignes, qui constituent en quelque sorte la philosophie sur laquelle nous aurions pu fonder notre plan de relance.

Tout d'abord, comme l'ont dénoncé Philippe Dallier, Dominique Estrosi Sassone et Marc-Philippe Daubresse, nous avons travaillé à une politique du logement plus efficiente, en ayant à l'esprit que, « quand le bâtiment va, tout va »: prolongation du PTZ jusqu'en 2024; suppression du recentrage du dispositif Pinel sur les seuls logements collectifs; taux réduit de TVA pour l'ensemble des livraisons d'immeubles réalisés en vue d'un bail réel solidaire. Quant à la rénovation thermique, que nous soutenons, il nous semble qu'elle aura du mal à rencontrer son public.

Ensuite, eu égard au rôle central que jouent les collectivités locales dans la maîtrise de la pandémie, dans le soutien aux plus fragiles et, demain, dans la relance par leur capacité d'investissement, nous avons choisi de préserver leurs capacités financières: contemporanéité du FCTVA; compensation des pertes de CVAE des départements et des EPCI; reconduction en 2021 du mécanisme de compensation des pertes de recettes fiscales du bloc communal.

Enfin, nous avons soutenu un certain nombre de dispositifs visant à conforter les fonds propres des entreprises en mobilisant l'épargne privée: ouverture du PEA-PME aux actions des sociétés de capital-risque; création d'un IFI-PME; hausse du taux majoré de réduction d'impôt sur le revenu pour la souscription au capital des PME.

Le Sénat a rejeté les crédits de certaines missions, car il ne souhaite pas donner un blanc-seing au Gouvernement.

Sur le compte d'affectation spéciale « Participations financières de l'État », nous n'avons toujours pas d'informations précises sur la recapitalisation de la SNCF. Concernant Air France, nous avons appris hier par voie de presse que l'État a décidé de doubler sa part au capital de la compagnie en injectant de 4 milliards à 5 milliards d'euros d'ici au printemps. Même à l'ère du « quoi qu'il en coûte », il nous semble que de telles décisions doivent faire l'objet d'un échange avec le Parlement.

Concernant la mission « Agriculture, alimentation, forêt et affaires rurales », nos rapporteurs spéciaux n'ont pas réussi à trouver de réponses aux problèmes structurels qu'ils dénoncent et qui se traduisent par une perte de compétitivité.

Les crédits de la mission « Immigration, asile et intégration » ne permettront pas à l'État de contrôler l'immigration en amont. Les mesures proposées visent uniquement à la rendre plus acceptable, aussi bien pour les personnes accueillies, à qui nous devons le respect en tant que personnes

humaines, que pour celles qui en subissent les nuisances. Le montant des dépenses de l'aide médicale de l'État vient de dépasser le milliard d'euros ; il serait peut-être temps de considérer la proposition que nous avons faite en première partie d'une aide centrée sur un panier de soins et sur la prévention.

Le Sénat s'est également opposé, avec force, à la remise en cause de la parole de l'État. Que l'engagement ait été pris à l'égard des collectivités – mécanisme de compensation de la perte des recettes de taxe d'habitation – ou d'acteurs économiques – les exploitants d'installations photovoltaïques de grande taille –, notre position est identique : l'État ne peut pas revenir de manière unilatérale sur ses engagements sans renforcer le contexte de méfiance. Il me semble que nous n'avons pas besoin de cela !

Au moment de conclure, nous avons bien évidemment le regret qu'un certain nombre de questions posées soient restées sans réponse. Nous déplorons également que le débat démocratique ait souffert de l'absence de certains ministres, qui ne sont pas venus défendre leur budget. Ils n'ont pourtant à le faire qu'une fois dans l'année ! En outre, sauf erreur de ma part, le calendrier de l'examen des crédits des missions est établi en concertation entre le Gouvernement et le Sénat. Une ministre a reconnu hier qu'on apprenait des choses en venant au palais du Luxembourg. Ce n'est donc pas du temps perdu !

**M. Roger Karoutchi.** Eh oui !

**Mme Christine Lavarde.** Les sujets ainsi traités un peu à la légère ne sont pas des moindres : il s'agit de la santé, de l'écologie, de l'intérieur ou encore de l'économie, des finances et de la relance. C'est d'autant plus regrettable que, lorsque les ministres titulaires sont venus, les échanges ont été très nourris. Je pense ici à la discussion du budget de l'éducation nationale ou de celui de l'agriculture par exemple.

Ces critiques, monsieur le ministre Dussopt, ne vous sont absolument pas adressées. Au contraire, nous avons apprécié la courtoisie et la précision de vos réponses, toujours en bonne intelligence.

J'adresserai également des remerciements, doublés de félicitations, à notre rapporteur général, Jean-François Husson. C'était son premier PLF. Alors qu'il n'est monté dans le train qu'au début du mois d'octobre, il s'en est très bien sorti.

Le groupe Les Républicains votera ce projet de loi de finances, car, dans sa rédaction actuelle, il répond au mieux, avec le degré de liberté permis par la LOLF, à la crise économique que nous traversons. Il est également conforme à notre vision de l'écologie : une écologie positive, et non pas punitive, une écologie accessible à tous. Cependant, nous demeurons inquiets quant au niveau de dette qu'il lègue aux générations futures. Nous avons bien compris qu'un comité Théodule sera chargé de trouver une solution à cet argent qui n'est pas magique. C'est un enjeu de société. Il serait opportun d'y associer le Parlement afin d'éviter de renforcer encore un peu plus le sentiment d'un gouvernement d'experts. *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Vanina Paoli-Gagin, pour le groupe Les Indépendants – République et Territoires. *(Applaudissements sur les travées du groupe INDEP. – M. Michel Canevet applaudit également.)*

**Mme Vanina Paoli-Gagin.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, à la façon d'un Janus, le projet de loi de finances pour 2021 présente un double visage : on y voit le passé en même temps que l'avenir.

Le passé, c'est le poids de la crise, la très forte dégradation de nos comptes publics. Ce sont les conséquences des dépenses que nous avons votées et des recettes qui ont manqué. Le passé, ce sont les stigmates budgétaires du « quoi qu'il en coûte », dont nous avons fait notre mot d'ordre collectif.

L'avenir, c'est l'horizon qu'il est de notre devoir de dessiner ensemble pour la France. C'est l'impérieuse nécessité de renouer avec la croissance, notamment en accélérant notre transition écologique. C'est l'innovation scientifique et la réindustrialisation des territoires, l'objectif étant d'adapter notre modèle de développement aux enjeux de demain.

En un mot, ce budget est placé sous le signe de la relance. Dans cette période que nous savons si particulière, alors que nous doutons de nos choix de société, dans un monde qui se bipolarise, nous devons être à la hauteur.

L'enjeu consiste à bien articuler ces deux temporalités, le passé et l'avenir.

D'une part, il s'agit de répondre au besoin de protection exprimé par les Français au cours de la crise sanitaire et économique. La colère sociale monte et fait planer une menace inquiétante sur notre avenir.

D'autre part, il s'agit de ne pas laisser croire que l'ambition de notre politique ne se mesure qu'à l'aune des deniers publics débloqués pour la relance. Les efforts collectifs ne se jaugent pas uniquement en argent public.

La dette obère l'avenir des jeunes générations, déjà obscurci par l'épidémie. La situation très inquiétante de nos finances publiques en cette fin d'année doit à cet égard nous alerter. Notre taux d'endettement a bondi de 20 points en moins d'un an. Les dépenses publiques représentent près des deux tiers de la richesse nationale. C'est du jamais vu !

Cela étant, je l'ai dit, on ne peut pas analyser le projet de loi de finances pour 2021 en se contentant de commenter les principaux indicateurs macroéconomiques. L'important est de déterminer si le budget du plan de relance nous met, oui ou non, sur de bons rails pour l'avenir. Pour cela, nous devons reparamétrer notre grille d'analyse.

L'exemple de la dette suffit à le prouver : alors que, en 2020, l'État s'est financé par l'emprunt plus que par l'impôt et que la dette n'en finit pas d'enfler, la charge de la dette, elle, continue de baisser. Cette bizarrerie est le résultat du contexte macroéconomique, les taux étant maintenus artificiellement bas par la Banque centrale européenne. Il est facile, même logique, d'y voir une certaine incitation à l'endettement.

Or le risque d'une remontée des taux, longtemps agité comme un chiffon rouge, se précise. Dans un article paru il y a un mois dans *Les Échos*, l'économiste Pierre Cahuc explique pourquoi le miracle de l'argent gratuit pourrait bientôt cesser, du fait de la remontée des taux d'intérêt réels, interrogeant ainsi notre stratégie d'endettement. Cette hypothèse nous oblige à changer de logiciel : certes, on ne peut pas se satisfaire d'une analyse des indicateurs classiques, mais on ne peut pas non plus continuer à faire comme si l'argent allait demeurer si bon marché, à cause d'une épargne qui tendrait à se réduire dans les années à venir.

Mais, pour l'heure, la situation est tout autre. Grâce aux mesures d'urgence et du fait des restrictions sanitaires, les Français ont épargné plus de 90 milliards d'euros supplémentaires cette année. Le taux d'épargne des Français, déjà élevé par rapport à la moyenne européenne, a explosé. La collecte

nette du livret A a atteint près de 25 milliards d'euros entre les mois de janvier et d'octobre, soit deux fois plus qu'en 2019. C'est un véritable record historique!

L'enjeu collectif, me semble-t-il, est donc aujourd'hui de mobiliser utilement cette épargne privée afin de consolider les dépenses publiques. Certes, l'avenir de nos commerces et de nos restaurants dépendra largement de la propension des Français à consommer, comme lors du premier déconfinement.

Il faut aussi que cette épargne soit investie dans les secteurs d'avenir, au premier rang desquels la transition écologique. Je pense sincèrement que nous ne réussirons la relance verte que si nous sommes capables de faire des Français, dans l'ensemble des territoires, non seulement des acteurs, mais également des actionnaires de la transition.

Il y va de notre capacité à renouer avec la croissance sans recourir ni à l'endettement ni aux hausses d'impôts. Il y va aussi de l'adhésion des Français à la dynamique de la relance, voire de notre cohésion. Le projet de loi de finances pour 2021 prévoit des dispositifs intéressants pour mobiliser cette épargne, je tiens à le saluer. Je pense notamment à la garantie pour l'investissement dans nos PME et nos ETI permettant de renforcer leurs fonds propres et leur capacité d'investissement, mais aussi à la bonification-prolongation de l'IR-PME, que l'Assemblée nationale aura, je l'espère, monsieur le ministre, la sagesse de conserver.

Nous avons également voté des crédits déterminants pour la relance. Je pense évidemment à la mission « Plan de relance », qui sera pilotée par Bercy et qui prévoit 2 milliards d'euros pour financer le développement de la filière de l'hydrogène.

Je pense aussi à la mission « Écologie, développement et mobilité durables » pour moderniser nos infrastructures de mobilité et assurer la rénovation thermique des bâtiments, ainsi qu'à la mission « Travail et emploi », qui permettra de faciliter la reprise d'activité et la montée en compétences des plus précaires.

Je pense enfin à la mission « Recherche et enseignement supérieur », dont j'ai eu l'honneur d'être le rapporteur avec mon collègue Jean-François Rapin. Les crédits de cette mission donnent une ossature budgétaire à la loi de programmation de la recherche que nous avons récemment adoptée. Ils concrétisent notre engagement en faveur d'une croissance plus durable, en phase avec les enjeux de compétitivité que la France ne saurait ignorer.

Le retour à une forme de croissance est une impérieuse nécessité. C'est la seule façon pour nous de retrouver la maîtrise de notre destin national et de réinventer notre souveraineté. Il serait bien naïf de croire que le monde sortira plus stable et plus sûr de cette crise sanitaire. Alors que le risque d'un décrochage européen n'a jamais été aussi grand, face à une Amérique en surchauffe et une Asie en accélération continue, nous avons besoin d'un État protecteur, en pointe sur le régalien, juste en appui dynamique sur le reste.

En conclusion, mes chers collègues, permettez-moi de vous faire part d'une conviction : la réussite de la relance dépend moins des crédits que nous voterons que de notre capacité collective à obtenir des résultats tangibles dans les territoires. Il y va de l'adhésion des Français à ce projet. Dans cet élan collectif, la chambre des territoires doit jouer un rôle clé. C'est pourquoi, tout en saluant le travail de M. le rapporteur général, je regrette que le Sénat n'ait pas adopté les crédits de certaines missions pour lesquelles nous devons réarmer l'État. C'est notamment le cas des missions « Immigration, asile et

intégration », « Agriculture, alimentation, forêt et affaires rurales » et du compte d'affectation spéciale « Participations financières de l'État ». Ces crédits sont en effet essentiels pour préparer notre pays aux défis qui l'attendent.

Malgré cela, nous voterons le projet de loi de finances pour 2021, tel qu'il a été amendé par le Sénat, en soutien, monsieur le ministre, au plan de relance prévu par le Gouvernement et attendu par nos territoires. *(Applaudissements sur les travées du groupe INDEP, ainsi que sur des travées du groupe UC.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Sophie Taillé-Polian, pour le groupe Écologiste – Solidarité et Territoires. *(Applaudissements sur les travées du groupe GEST.)*

**Mme Sophie Taillé-Polian.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, à l'issue de cette discussion budgétaire, qui fut extrêmement dense, nous ne pouvons qu'en rester à l'analyse qui fut la nôtre au moment de l'entamer. Malgré les multiples propositions que nous avons faites pour créer de nouvelles recettes, nous ne sommes pas parvenus à convaincre de l'impérieuse nécessité de réformer très profondément la politique fiscale mise en œuvre par le Gouvernement afin de la rendre socialement plus juste.

La crise aurait pu inciter à une refondation. Il n'en a rien été. Les mesures d'urgence pèseront sur la dette et, à terme, nous le craignons, sur les dépenses sociales. Leur poids donnera à certains des arguments pour mettre en œuvre des réformes dites « structurelles », que nous qualifierions plutôt d'antisociales. Il servira peut-être de prétexte pour poursuivre une politique austéritaire et mettre à mal les services publics, comme c'est le cas depuis maintenant trois ans.

À l'issue de ce débat, alors que les grandes orientations du projet de loi de finances demeurent inchangées, nous ne pouvons que refuser cette logique, car elle ne nous semble pas à même de répondre à l'urgence sociale à laquelle nous faisons face et au besoin sans cesse réaffirmé des Françaises et des Français d'une plus grande justice fiscale.

Pour leur part, les entreprises bénéficient de nouvelles exonérations, qui ne sont pas subordonnées à de réels critères de conditionnalité. À cet égard, nous avons vécu un moment intéressant lors de l'examen des crédits de la mission « Plan de relance ».

D'un côté, le ministre a déclaré, pour satisfaire la droite de l'hémicycle, qu'il ne fallait pas s'inquiéter, que les écoconditionnalités ou les conditionnalités sociales, ce n'était pas grand-chose, qu'elles ne demanderaient pas beaucoup d'efforts.

De l'autre, à l'intention de la gauche de l'hémicycle, elle a expliqué à quel point ces exonérations seraient salvatrices, car elles constitueraient un socle pour la transition écologique.

Ce discours dissimule mal l'absence de conditionnalités, alors qu'il est essentiel aujourd'hui de changer de pied et de réorienter l'investissement public afin de favoriser la transition écologique et d'améliorer la situation sociale.

Malgré nos alertes sur la situation des jeunes, la proposition, faite par de nombreuses organisations de la jeunesse, que nous avons été nombreux à défendre ici, d'étendre le bénéfice du RSA aux jeunes âgés de 18 à 25 ans n'a pas été adoptée. Certes, le Gouvernement a annoncé l'extension de la garantie jeunes à 50 000 jeunes supplémentaires, mais nous savons que cela ne sera pas suffisant.

Par ailleurs, nous doutons de la capacité des missions locales, qui sont pourtant à pied d'œuvre dans nos territoires, à mettre en œuvre ces garanties nouvellement budgétées. À cet égard, je remercie Mme Canayer, qui, en tant que vice-présidente de l'Union nationale des missions locales, a défendu ici, au Sénat, un amendement visant à renforcer ces structures, lequel a été adopté. On sait toutefois que ce sont toutes les structures de l'aide sociale qui devraient être renforcées. Or cet objectif n'a pas été atteint.

Alors que, durant le confinement, période de repli familial parfois subi, parfois violent, les violences faites aux femmes ont augmenté, des moyens supplémentaires sont nécessaires, sachant que les femmes continueront malheureusement d'être particulièrement touchées, mais ils ne sont pas au rendez-vous.

Sur les collectivités territoriales, le Sénat a joué son rôle. Leur situation est meilleure que lorsque le texte nous est arrivé. Cependant, le compte n'y est pas. L'appel des 180 maires qui demandent que 1 % du plan de relance soit fléché vers les quartiers relevant de la politique de la ville n'a pas été entendu. J'espère que le Gouvernement saura leur apporter une réponse, car il existe une véritable inégalité territoriale entre ces quartiers et les autres. Malgré les crédits de la politique de la ville, les habitants de ces quartiers bénéficient en effet de bien moins d'argent public que la moyenne.

Nous parlons beaucoup des territoires ruraux ici, et nous avons raison, car les inégalités territoriales y sont fortes et insupportables, mais le fait est qu'elles le sont aussi en milieu urbain. Nous devons apprendre à écouter davantage les maires de ces communes. Nous avons cherché collectivement à le faire ici, au Sénat, et je m'en félicite.

En matière d'écologie, c'est la déception : les crédits du plan de relance destinés à l'écologie ont été diminués de 30 % au Sénat. En outre, alors qu'il avait pris des engagements et fait de l'environnement une priorité absolue il y a quelques mois, le Président de la République parle aujourd'hui de ce que propose la Convention citoyenne pour le climat comme d'un « truc »... Ces propositions ne sont pas des « trucs » ou des « machins », elles sont le fruit du travail important et appliqué de cent cinquante citoyens tirés au sort, aidé dans leur travail de rédaction et pour les aspects techniques par les services de l'État !

Pour notre part, nous avons essayé de défendre ces propositions, mais nous n'avons pas été entendus. Elles sont soit reportées, comme l'instauration d'une redevance sur les engrais chimiques azotés, soit dénaturées, comme le malus pour l'achat d'un véhicule lourd, qui ne concernera finalement que 2 % des véhicules, soit tout simplement rejetées.

Mes chers collègues, compte tenu du caractère profondément injuste de la politique fiscale qui est mise en œuvre, de l'obstination du Gouvernement à préserver les plus aisés, les 1 % les plus riches, de son incapacité à voir la réalité sociale en face et la pauvreté qui s'accroît, principalement chez les jeunes, de son refus d'engager une transition écologique à la hauteur des défis et des besoins, le groupe Écologiste – Solidarité et Territoires votera contre ce projet de loi de finances. (*Applaudissements sur les travées du groupe GEST, ainsi que sur des travées du groupe SER.*)

**M. le président.** La parole est à M. Julien Bargeton, pour le groupe Rassemblement des démocrates, progressistes et indépendants. (*Applaudissements sur les travées du groupe RDPI.*)

**M. Julien Bargeton.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, notre groupe s'abstiendra sur ce projet de loi de finances. (*Exclamations ironiques sur des travées du groupe Les Républicains.*)

Tout avait pourtant assez bien commencé, à tel point que nous avons voté la première partie du texte, le volet recettes, auquel le Sénat n'avait pas apporté de modifications substantielles : la diminution des impôts de production de 10 milliards d'euros et la baisse de la trajectoire de l'impôt sur les sociétés avaient été maintenues, de même que l'indexation de l'impôt sur le revenu sur l'inflation ; parmi les grandes réformes, la suppression de la taxe d'habitation était préservée.

Il n'y avait donc pas de contre-budget ni de contre-proposition. Des amendements bienvenus avaient même été adoptés pour répondre à la demande de certains secteurs. Je note tout de même qu'ils ont conduit à une dégradation du déficit de 15 milliards d'euros – une paille ! –, alors qu'on se lamente par ailleurs de l'augmentation de la dette... Cependant, bon an, mal an, des dispositions intéressantes ont été adoptées.

Puis, patatras, est arrivé l'examen de la deuxième partie, en commençant par les crédits de la mission « Plan de relance ». Là, nous avons vécu un grand moment. Le président de la commission des finances, qui n'est pas de mon bord, a reconnu lui-même que tous les compteurs avaient explosé. Le rapporteur général, qui n'est pas non plus de mon bord, a dit, lui, que l'ambiance était plombée. Il s'est d'ailleurs réjoui, avec l'honnêteté qui le caractérise, que notre débat soit passé sous les radars grâce à l'actualité chargée. C'est dire si nous pouvions en être fiers... (*M. André Gattolin applaudit.*)

L'histoire est connue : à la faveur de l'adoption d'un amendement à 2,5 milliards d'euros, on a amputé les crédits de l'écologie, puis ceux de la culture. Alors que l'adoption de cet amendement aurait dû faire tomber tous les autres, nous avons engagé une discussion sur des amendements dont tous les gages étaient faux. Résultat : nous ne savions plus où nous en étions des crédits. Finalement, nous avons abouti à des votes baroques, pour ne pas dire autre chose.

Quinze jours plus tard, venaient en discussion les articles non rattachés. Là, il y a eu un changement de pied. Certes, il eût été étrange que le Sénat s'obstinât.

**M. André Gattolin.** Oh ! Bravo !

**M. Julien Bargeton.** Il a bien fait de revenir sur cet amendement à 2,5 milliards d'euros. Mais, sans savoir si c'était un amendement d'appel, il a réduit les crédits de l'écologie, alors que tout le monde considère que l'écologie est une priorité pour la relance, et les crédits de la culture, alors que tout le monde reconnaît que c'est le secteur qui a le plus souffert de la crise et qu'il faut faire plus d'efforts en sa direction.

Franchement, quand on parle d'amateurisme (*Exclamations sur les travées du groupe Les Républicains.*) ou de bricolage... Je vous le dis : ce débat ne figurera pas dans les annales parmi les moments les plus glorieux de nos débats budgétaires. Je pense que nous pouvons tous en convenir, comme l'ont d'ailleurs reconnu le président de la commission des finances et le rapporteur général. En effet, alors que le Gouvernement ne l'avait pas demandé, la commission des finances a décidé de revenir sur le vote de cet amendement, après moult suspensions de séance le jour J et une réunion nocturne hier.

**M. Antoine Lefèvre.** À vingt et une heures !

**M. Julien Bargeton.** Avec l'examen d'autres missions, on a continué... Vous avez supprimé un certain nombre de missions, notamment les missions « Agriculture, alimentation, forêt et affaires rurales » et « Immigration, asile et intégration », au motif que les crédits étaient insuffisants. Quel paradoxe ! Puisqu'il faudrait davantage d'argent, vous votez contre et, du coup, il n'y a plus du tout de crédits. Cela revient à administrer à un malade un médicament qui le tue !

**M. René-Paul Savary.** Mais non !

**M. Julien Bargeton.** Ces missions ne méritaient pas un tel sort d'après nous. On peut les critiquer, mais dire, comme vient de le faire Mme Lavarde, « attention à la dette » tout en réclamant plus de crédits, mission après mission, est un paradoxe qui mérite d'être relevé.

**M. André Gattolin.** C'est vrai !

**M. Julien Bargeton.** Nous ne pouvons donc pas – et vous le comprendrez – voter un projet de loi qui inscrit zéro crédit pour l'agriculture, zéro crédit pour les politiques migratoires et zéro crédit pour la jeunesse et les sports. Les économies qui en découleraient seraient factices, puisque, nous le savons bien, nous abonderons les crédits.

Avec l'examen des articles non rattachés, la boucle a été bouclée : le débat est redevenu intéressant, semblable à celui qu'avait suscité la première partie. D'ailleurs, certains de nos amendements ont été adoptés. Je pense au crédit d'impôt destiné à aider les agriculteurs à sortir du glyphosate, apport intéressant que nous avons porté en collaboration avec un autre groupe. Je pense également à la TVA à 0 % sur les vaccins : le Sénat a adopté cette mesure attendue. Il a également prolongé le dispositif Coluche, sur la proposition du groupe Les Républicains. Cet intéressant débat a été l'occasion d'améliorations et de propositions ; j'espère qu'une partie d'entre elles, notamment dans le domaine de la culture, pourra être retenue par l'Assemblée nationale.

Pour autant, au regard de tous ces éléments, nous nous abstenons, parce que la responsabilité du Sénat est quand même de tenir compte, en conscience, des conséquences de ses votes. Il faudra le retenir pour l'avenir : on peut toujours adopter un amendement à 2,5 milliards d'euros – le Sénat est souverain –, mais il faut dans ce cas en tirer les conséquences et les assumer.

Sur la mission « Plan de relance », 33 amendements auraient dû tomber, même s'ils avaient requis du travail et étaient intéressants. Il fallait l'accepter ! À défaut, on entre dans de faux débats. Je connais les critiques : 100 milliards d'euros pour le plan de relance, ce ne serait pas assez, il en faudrait plus encore ; à gauche, on blâme la LOLF, qui serait mal foutue ! Non, le sujet n'est pas là ! C'est plutôt que, quand on adopte en interne quoi que ce soit, on doit en tirer soi-même les conséquences, pleinement. Soit il fallait reconnaître que ces amendements n'avaient plus d'objet, soit il fallait faire revoter l'assemblée ! Au final, les amendements ont été examinés et vous nous avez quand même fait revoter, mais quinze jours plus tard !

Tout cela mérite notre abstention sur ce texte ; c'est déjà un acte d'une relative bienveillance (*Exclamations ironiques sur les travées du groupe Les Républicains. – M. le président de la commission des finances s'esclaffe.*) au regard de ce qui s'est produit. (*Applaudissements sur les travées du groupe RDPI.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour le groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen. (*Applaudissements sur les travées du groupe RDSE.*)

**M. Jean-Claude Requier.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, à contexte exceptionnel, budget exceptionnel ! Après l'adoption de quatre lois de finances rectificatives en 2020, le projet de loi de finances pour 2021 a de nouveau battu des records. Le volume d'amendements déposés a doublé en trois ans, avec près de 2 800 amendements déposés cette année, preuve que le Sénat s'est voulu force de proposition. C'est donc un texte particulièrement dense sur lequel nous nous apprêtons à voter, non plus par un scrutin solennel à la tribune, comme c'est l'usage, mais par un scrutin public ordinaire, du fait des restrictions sanitaires.

Il est vrai que la mission « Plan de relance » aura beaucoup contribué à la multiplication des propositions, brouillant même parfois la clarté et la lisibilité de la discussion budgétaire, du fait de la nature transversale des outils de relance économique portés par le Gouvernement. Mais cette mission est naturellement indispensable pour soutenir notre économie, dans un contexte historiquement dégradé.

Bien sûr, la trajectoire budgétaire initialement prévue par le Gouvernement pour le quinquennat n'a plus lieu d'être. Cependant, la baisse progressive des impôts dits « de production » reste la grande mesure fiscale de ce budget. Déjà annoncée avant la pandémie, elle est aujourd'hui devenue l'un des grands axes de la politique économique du Gouvernement, dans le but légitime d'améliorer la compétitivité de nos entreprises. Le Sénat a adopté cette réforme, tout en veillant à en limiter les effets secondaires, en particulier pour les finances des collectivités locales.

Les débats techniques sur les taux de TVA, dans la première partie, ont montré la complexité de cette matière fiscale, qui gagnerait à mieux s'articuler à l'échelle européenne. Le groupe du RDSE avait déjà été à l'initiative d'un débat sur ce sujet l'année dernière, mais notre commission des finances gagnerait à approfondir cette question.

Par ailleurs, sujet désormais récurrent, la contribution exceptionnelle sur les contrats d'assurance adoptée par notre assemblée se comprend comme une mesure de solidarité nationale, alors que l'on a constaté en 2020 une baisse de la sinistralité du fait des mesures de confinement.

Le Sénat a également adopté certaines propositions habituelles de sa majorité, comme le relèvement du plafond du quotient familial. En revanche, il a suspendu l'application du jour de carence pour les agents publics dont l'arrêt maladie est directement lié à l'épidémie de covid-19, comme c'est le cas pour les salariés du secteur privé. Je m'en réjouis.

Le Sénat a réaffirmé des positions qu'il avait déjà prises en adoptant, depuis le début de l'année, des propositions de loi sur plusieurs sujets, parmi lesquels le libre choix des consommateurs dans le cyberspace, ou encore la répartition des rôles entre les assureurs et l'État en cas de crise majeure.

Pour sa part, le RDSE se réjouit de l'adoption de certaines de ses propositions, telles que l'exonération d'impôts pour les organismes de foncier solidaire, l'extension de la déduction pour aléas aux sociétés exerçant une activité agricole dite « prépondérante » et du crédit d'impôt famille aux travailleurs indépendants, la facilitation des fusions de sociétés agricoles, la fiscalité incitative sur les biocarburants, la mobilisation de la contribution climat-énergie en faveur des collectivités engagées dans la transition énergétique, la compensation des effets négatifs pour les collectivités de la réforme de la taxe d'habitation, ou encore la préservation des finances des départements et des ressources affectées aux chambres de métiers et de l'artisanat.



La mission « Plan de relance », dont le détail ressemble surtout à un ensemble de crédits supplémentaires alloués aux différents ministères par le biais de trois grands programmes de portée générale – « Compétitivité », « Écologie » et « Cohésion » –, aura sans surprise incité à demander que s'ouvrent plus grand les cordons de la bourse. Sans trop céder aux sirènes de la dépense publique, notre groupe a préféré se montrer responsable et n'a déposé sur cette mission qu'un nombre limité d'amendements, sur des points précis.

En ce qui concerne la mission « Écologie, développement et mobilité durables », je salue la suppression quasi unanime de l'article 54 *sexies*, qui prévoyait la baisse du tarif de rachat de l'électricité d'origine photovoltaïque. Nous espérons que le Gouvernement en tiendra compte dans la navette.

Concernant la mission « Relations avec les collectivités territoriales », avec mes collègues Maryse Carrère et Christian Bilhac, nous avons fait adopter l'inclusion des investissements touristiques dans le périmètre de la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL), ainsi qu'un assouplissement des règles de répartition de la dotation de solidarité communautaire. Nous avons également rétabli les anciennes règles, plus équilibrées, de compensation des allocations individuelles de solidarité versées par les départements.

Sur la politique du logement, nous avons abondé de 50 millions d'euros le programme d'aide à Action Logement et supprimé une disposition potentiellement préjudiciable aux ressources de cet acteur. Le PTZ serait quant à lui prorogé jusqu'en 2024.

Sur l'initiative de ma collègue Nathalie Delattre, nous avons œuvré en faveur du soutien à l'enseignement technique agricole, qui peut relever de la double tutelle du ministère de l'agriculture et du ministère de l'éducation nationale.

Nous avons apporté notre soutien aux entreprises viticoles qui ont maintenu l'emploi pendant le premier épisode de la crise sanitaire. Il faut savoir que, sur quinze membres de notre groupe, nous comptons trois viticulteurs. (*Sourires.*)

Nous regrettons néanmoins que le Sénat ait préféré rejeter un certain nombre de crédits de missions pourtant indispensables à notre vie économique et sociale.

**M. André Gattolin.** Eh oui !

**M. Jean-Claude Requier.** Je pense notamment à la mission « Agriculture, alimentation, forêt et affaires rurales », malgré la succession de désillusions à la suite de la loi Égalim. Je pense aussi aux crédits de la mission « Immigration, asile et intégration » ; les débats sur cette mission n'ont sans doute pas été à la hauteur d'une question qui est aujourd'hui au cœur du débat et des politiques publiques, en France comme d'ailleurs dans le reste de l'Europe. Sur ces sujets, mon groupe aurait espéré que le Sénat vote en responsabilité, en adoptant *a minima* des dispositifs en phase avec la réalité.

Oui, la Haute Assemblée a rejeté moins de crédits que l'an dernier ! Le texte dont nous discutons aujourd'hui reste cependant très artificiel. Le déficit demeure quant à lui impressionnant : il s'élève à 160 milliards d'euros, contre 90 milliards d'euros avant la crise, ce qui nous semblait déjà être un mur. Aujourd'hui, près de la moitié du budget de l'État est donc financée par l'endettement. La suspension des critères européens est justifiée, dans le contexte exceptionnel que nous connaissons, mais le poids de la dette va nous poursuivre pendant de très longues années.

En conclusion, je dirai que, sur l'ensemble de ce projet de loi de finances pour 2021 modifié par la majorité sénatoriale, les membres du groupe du RDSE reconnaissent des avancées, mais ne jugent pas ce texte réaliste. C'est pourquoi, dans la liberté et la diversité de notre groupe, nous nous partagerons entre trois votes pour et une majorité d'abstentions. (*Applaudissements sur les travées du groupe RDSE. – M. Alain Richard applaudit également.*)

**M. le président.** La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour le groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

**M. Pascal Savoldelli.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, d'abord, nous ne pourrions nous adresser au ministre Le Maire, qui est pourtant chargé de l'économie et de la relance. Il est vrai qu'il en a été de même du ministre Vérant pour la loi de financement de la sécurité sociale. D'accord, les gestes barrières sont importants, mais quand même ! (*Rires et applaudissements sur les travées des groupes CRCE, SER, GEST et Les Républicains.*)

**M. Roger Karoutchi.** Il est venu masqué !

**M. Pascal Savoldelli.** Finalement, on ne propose plus au Parlement de s'exprimer, mais de participer. Merci, monsieur le ministre Dussopt, pour votre participation et votre comportement politique, même si je regrette la présomption d'avis défavorable sur nos amendements !

Ce budget est davantage celui d'un fidèle serviteur de l'accumulation du capital que celui d'un État souverain où le libre développement de chacun est la condition du libre développement de tous.

Mes chers collègues, je me permets simplement de vous le rappeler en toute solennité : le bon sens voudrait que nous ne répondions pas à une crise qui accroît drastiquement nos dépenses par d'autres dépenses. Notre groupe n'a eu de cesse de vous proposer de nouvelles ressources fondées sur l'équité fiscale, afin d'entraver l'accroissement des inégalités que la crise sanitaire continue de renforcer. Or, alors que nous avons débuté les débats autour de ce budget il y a maintenant plus d'un mois, nous avons beau chercher, nous ne trouvons pas !

Nous ne trouvons pas vos propositions visant à rétablir l'équité fiscale entre les petites et les grandes entreprises. Nous ne trouvons pas non plus vos mesures garantissant l'égalité entre les commerces de proximité et les géants du commerce en ligne, qui se sont largement enrichis pendant la crise. Nous vous avons bien proposé une meilleure progressivité de l'impôt sur les sociétés, avec à la clé une baisse d'imposition pour les petites entreprises, nous vous avons proposé une contribution des géants du numérique et un accroissement de la taxe sur les marchés financiers et sur les versements de dividendes, mais vous n'en voulez pas. Aucun nouvel impôt sur la richesse !

Il n'y a pas d'argent magique, mais, des décisions magiques, il n'y en a pas non plus ! Non, le véritable problème est moins l'argent que sa redistribution ! Trop souvent, vous pensez aux réductions d'impôts. Crédits d'impôt par-ci, crédits d'impôt par-là ! Mais, alors, allez-y, supprimez tous les impôts sur les entreprises, lâchez-vous ! Mais ça ne marchera pas. Tout le monde le sait, mais on continue ! Arrêtons de vouloir installer le pays dans le cercle infernal de la relance par la dette et de la dette pour la relance !

Entre la majorité de l'Assemblée nationale et celle du Sénat, il y a certes des différences (*Oui ! sur des travées du groupe Les Républicains.*), mais il y a un point commun : c'est de rester à

l'intérieur de l'économie telle qu'elle est, c'est-à-dire du capitalisme, qu'on évoque sous son nom d'emprunt : « économie de marché ».

Que dire des collectivités, ces grandes perdantes ? La réduction des impôts dits « de production » cause pour elles une perte de revenus de 20 milliards d'euros sur deux ans. Cette suite logique des cadeaux faits aux grandes entreprises sur le dos des budgets locaux produira des effets de bord renforçant son injustice. Les collectivités ne sont pas traitées à égalité face aux conséquences de la crise ; surtout, elles ne sont pas assez soutenues.

Nous avons bien fait des propositions qui auraient permis de réellement les soutenir, au regard des milliards de pertes engendrées par la baisse de leurs recettes et la hausse de leurs dépenses. Mais la majorité a préféré les décortiquer, révélant ainsi des contradictions, voire des antagonismes entre les beaux mots et les actes.

Le choix est clair : au levier d'action publique qui a une légitimité démocratique, à l'expérience locale, on préfère les logiques du marché privé, on préfère fabriquer des clients consommateurs plutôt que des usagers citoyens.

Le général de Gaulle, qui est souvent cité, nous rappelle ce qu'est un véritable plan : « Il embrasse l'ensemble, fixe les objectifs, établit une hiérarchie des urgences et des importances, introduit parmi les responsables et même dans l'esprit public le sens de ce qui est global, ordonné et continu, compense l'inconvénient de la liberté sans en perdre l'avantage. » Eh bien, mes chers collègues, ce n'est pas un plan que vous allez voter ! Où sont les véritables objectifs ? Quelle est la priorité ? On consacre 7 milliards d'euros à l'énergie en voie de nouvelle marchandisation, contre 800 millions pour les plus pauvres. Mais c'est se mettre une balle dans le pied que d'acter que le développement durable soit mieux doté que la lutte contre la pauvreté !

Une aide de 150 euros pour les allocataires des minimas sociaux, une fois, sur un mois, ni plus ni moins ! Nous avons pourtant proposé de baisser la TVA sur les biens de première nécessité pour contrer cette pauvreté galopante, mais vous êtes cachés derrière la fatalité de l'« harmonisation européenne », comme si nous ne faisons pas partie de l'Europe...

Mes chers collègues, ce budget manque cruellement de vision, d'espoir et de créativité. Ce gouvernement promettait un nouveau monde ; nous récoltons finalement les mêmes recettes, inlassablement. L'Institut des politiques publiques confirme d'ailleurs que, dans votre budget, « les entreprises qui ont le plus pâti de la crise ne bénéficieront pas particulièrement du plan de relance ».

Pour toutes ces raisons, nous sommes amenés à dire non à ce budget.

Une crise sanitaire ? Vite, baissions les impôts des entreprises de 10 milliards ! Sur les dix prochaines années, 100 milliards d'euros vont échapper à l'État, monsieur le ministre. Ce sont 100 milliards qui vont manquer à la santé, 100 milliards qui vont manquer aux transports en commun, 100 milliards qui vont manquer pour une politique sociale ambitieuse, 100 milliards qui vont manquer pour l'écologie et les projets des collectivités territoriales !

**M. André Gattolin.** Qui dit mieux ?

**M. Pascal Savoldelli.** À croire que notre pays est devenu un régime de faveur, où seuls ceux qui participent au capital productif méritent des droits.

Vous refusez de constater que ce plan constitue – je cite encore l'Institut des politiques publiques – une « confiance aveugle dans les politiques structurelles et de l'offre » et qu'il s'agit d'« une sorte de suicide ». La relance n'existera pas, mes chers collègues, tant que la diminution de l'investissement public, qui s'est effondré de 26 % au premier semestre, ne sera pas compensée. Si les finances des collectivités sont en berne, la relance de la croissance le sera aussi.

J'avais abordé, en introduction de l'examen de ce budget, la nécessité d'ouvrir des perspectives, de donner un horizon, du fait de cette situation difficile pour notre économie, mais surtout pour les gens. Pourtant, vous vous entêtez dans une politique de l'offre injuste et inefficace.

Les Françaises et les Français, en contrepartie de la dette, à quoi ont-ils droit maintenant ? Ils ont le droit à un chantage aux réformes dites « structurelles » : réforme des retraites, baisse des dépenses et des services publics, réforme de l'assurance chômage. Ce plan ne relance rien ; il signifie une politique sans partage des pouvoirs et des richesses, autoritaire et régressif.

Nous sommes convaincus que ce budget n'est pas un budget de crise face à la crise. Il vient une fois de plus déléguer la souveraineté de l'État à la technoscience et au marché. Nous nous y opposons donc. (*Applaudissements sur les travées des groupes CRCE et GEST, ainsi que sur des travées du groupe SER.*)

**M. le président.** La parole est à M. Michel Canevet, pour le groupe Union Centriste. (*Applaudissements sur les travées du groupe UC.*)

**M. Michel Canevet.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, notre groupe tient d'abord à saluer le travail effectué par le nouveau rapporteur général de la commission des finances, Jean-François Husson. (*Applaudissements sur les travées des groupes UC et Les Républicains. – Mme Nathalie Delattre et M. Olivier Jacquin applaudissent également.*) Il n'a eu qu'un temps extrêmement limité pour prendre en compte l'ensemble des dossiers après sa nomination. Notre groupe tient simplement à ce que, dans les prochains budgets, les propositions que nous formulerons soient encore plus entendues. (*Sourires au banc de la commission.*)

Il tient également, monsieur le ministre, à saluer votre engagement et votre présence devant le Sénat, ainsi que les réponses que vous avez pu lui apporter. Le président de notre groupe, Hervé Marseille, a eu l'occasion d'exprimer le regret que, pour un certain nombre de missions, nous n'ayons pas eu comme interlocuteurs les ministres qui sont réellement chargés du dossier ; ces ministres n'ont pu écouter les propositions du Sénat. On pense bien entendu en la matière à la mission « Plan de relance ». Vous avez assumé ce rôle ; nous nous en réjouissons, et nous espérons que le dialogue pourra continuer à être fructueux entre le Gouvernement et le Sénat pour améliorer l'action menée au service de nos concitoyens.

Je dirais volontiers, mes chers collègues, que le projet de loi de finances pour 2021 est mitigé. C'est bien l'expression qu'emploierait notre collègue Vincent Delahaye : nous, centristes, ne sommes pas forcément *addicts* à la dépense publique. Ce n'est pas par des budgets en constante augmentation que l'on juge les résultats d'une politique. Nous considérons au contraire qu'il faut continuer les efforts pour que, structurellement, nous adaptions nos dépenses aux recettes dont nous pouvons bénéficier. Il n'est pas pensable de continuer indéfiniment à dépenser plus que l'on n'encaisse.

Bien entendu, nous ne pouvons faire abstraction du contexte dans lequel nous nous trouvons ni de la nécessité de mettre en œuvre des actions de relance économique. On voit bien que l'économie souffre ; elle va continuer à souffrir. Bien sûr, un grand nombre de mesures ont été prises, mais il en reste encore. Ainsi, j'ai eu une conversation ce matin avec des responsables de centres de classes de mer et de découverte ; ils sont particulièrement inquiets, parce que leur activité est réduite à néant. Il importe que l'on puisse trouver les moyens de les accompagner de manière satisfaisante, comme nous le faisons pour un certain nombre d'entreprises, car il convient de ne laisser personne au bord du chemin.

Les membres du groupe Union Centriste ont cherché, au cours de l'examen de ce projet de loi de finances, à concilier relance économique et maintien des marges des collectivités. Nous regrettons clairement, par exemple, que la clause anti-délocalisations que nous avons proposée hier n'ait pas été adoptée par notre assemblée. Nous voulions envoyer un signe : pour lutter contre les abus, il était nécessaire de le faire.

Nous nous sommes néanmoins attachés à prévoir des mécanismes de garantie pérennes pour les finances des collectivités. Nous partageons la volonté de faire baisser les impôts de production, de manière à rendre nos entreprises plus compétitives, mais nous aurions souhaité que l'effort soit partagé entre l'État et les collectivités. La suppression de la C3S proposée par Sylvie Vermeillet l'aurait permis,...

**Mme Valérie Létard.** Absolument !

**M. Michel Canevet.** ... mais elle n'a pas été retenue.

En revanche, point positif, notre assemblée a adopté l'amendement de Bernard Delcros et Sylvie Vermeillet tendant à supprimer l'unification des taux des taxes locales sur la consommation finale d'électricité.

Concernant le FCTVA, je veux être clair : nous souhaitons que le dispositif puisse évoluer, car il est inacceptable qu'existent, comme c'est le cas aujourd'hui, trois dispositifs différents selon les collectivités. En ces temps où l'on réaménage un certain nombre de dépenses, il importe de faire évoluer ce dispositif, de manière à permettre aux communes en régime  $n+2$  de revenir au régime  $n+1$ , à défaut de pouvoir, au vu du coût que cela représenterait, revenir pour tous au régime  $n$ . Pour les membres du groupe Union Centriste, cela représente un enjeu particulièrement important.

Notre autre grand objectif a été de concilier la relance économique, au travers du plan de relance, avec des mesures de justice sociale. Nous avons bien sûr apprécié les efforts du Gouvernement en ce sens, avec des aides pour les familles, à hauteur de 100 euros, ou encore des jeunes, mais il importe de continuer très clairement dans cette voie. Notre groupe a ainsi proposé une augmentation du plafonnement du quotient familial, mesure importante pour encourager les familles. Sur l'initiative de Valérie Létard, nous avons également défendu différentes mesures fiscales visant à encourager le logement. Nous avons aussi voulu éviter un prélèvement, indu à nos yeux, de 1 milliard d'euros sur Action Logement. Il convient de laisser à cet acteur les moyens de sa politique ; on ne peut continuer indéfiniment de puiser dans ses caisses.

Nous avons également apprécié les mesures prises en matière d'enseignement agricole. Celui-ci n'était pas suffisamment accompagné, compte tenu de l'évolution des effectifs. Il importe de soutenir l'enseignement agricole, facteur d'aménagement du territoire et de dynamique des territoires ruraux. Cela dit, la plupart des membres de notre groupe ont regretté que notre assemblée ait rejeté les crédits de la mission

« Agriculture, alimentation, forêt et affaires rurales », qui s'élevaient à environ 3 milliards d'euros. Nous avons débattu de ces crédits, nous avons passé toute une après-midi à apporter, par nos amendements, des améliorations à cette mission ; nous ne pouvons donc que regretter qu'elle n'ait pu être validée, ce qui a quelque peu déconsidéré le travail qui avait été mené.

On peut également compter au rang des regrets la politique maritime, qui n'est pas suffisamment identifiée entre les trente missions qui étaient soumises à notre examen. Elle est en effet partagée entre différents ministères. La France est pourtant un grand pays maritime ; nous devons affirmer cette vocation maritime, ce qui ne pourra se faire que par une politique cohérente. Certes, un ministère de la mer a été institué, mais cela ne suffit pas : il faut en trouver la traduction budgétaire dans les missions qui nous sont proposées, ce qui n'est pas le cas dans ce texte.

Je terminerai mon propos par l'outre-mer : les différents amendements qui ont été adoptés pour ces territoires montrent bien le défaut d'action cohérente en la matière. Il importe que la trajectoire puisse être rectifiée et que l'effort requis en direction des outre-mer soit réalisé.

Le groupe Union Centriste votera donc, dans sa grande majorité, en faveur du projet de loi de finances pour 2021. (*Applaudissements sur les travées du groupe UC, ainsi que sur des travées du groupe RDPI.*)

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

**M. Rémi Féraud.** Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, la période que nous traversons est sans précédent, la situation économique ne ressemble à aucune autre depuis des décennies, mais le Gouvernement a choisi de continuer sa route. Certes, il prend des mesures indispensables, mais sans dévier de sa politique.

À l'issue de nos débats, nous ne voterons pas ce budget, car nous avons la conviction que la crise sanitaire, économique et sociale aurait nécessité de profonds changements. Or force est de constater que la majorité sénatoriale a elle-même inscrit ses pas dans ceux du Gouvernement. Manque de soutien aux victimes de la crise, abandon de la jeunesse face à la précarité, absence de volontarisme en matière de transition écologique, fragilisation des collectivités territoriales, refus d'accroître la contribution fiscale des plus riches comme des grandes entreprises et, de ce fait, creusement des déficits : voilà pourquoi nous ne pouvons pas nous reconnaître dans ce projet de loi de finances, ni avant ni après sa modification par le Sénat. (*Applaudissements sur les travées du groupe SER.*)

L'examen de la nouvelle mission « Plan de relance » a été particulièrement révélateur. Si plusieurs de nos amendements ont été adoptés, pour les outre-mer, la culture, le logement, la rénovation urbaine et l'aménagement du territoire, c'est bien parce que le plan de relance du Gouvernement s'avère insuffisant et incomplet. Il se contente d'accentuer la politique de l'offre menée depuis trois ans contre vents et marées. D'autant que ce plan de relance a déjà bien rétréci : 100 milliards d'euros étaient annoncés cet été, mais la mission « Plan de relance » ne comporte que 22 milliards d'euros en crédits de paiement, auxquels s'ajoutent 10 milliards d'euros de baisse des impôts de production.

Nous regrettons évidemment, nous aussi, de n'avoir pas pu en débattre avec le ministre de la relance lui-même, Bruno Le Maire, qui aura surtout été, dans cette discussion budgétaire au Sénat, le ministre de l'absence ! (*Applaudissements sur les travées du groupe SER.*)

**M. Bruno Retailleau.** Très bien !

**M. Rémi Féraud.** Disons-le une nouvelle fois, cette action sur la compétitivité à moyen terme restera inefficace faute d'être mieux ciblée et davantage conditionnée, surtout faute d'être accompagnée d'un soutien beaucoup plus fort à la demande sur le court terme. Il manque un vrai plan d'urgence à ce budget. D'ailleurs, celui-ci n'est-il pas déjà caduc ? Le Gouvernement s'apprête en effet à introduire de nouvelles mesures à l'Assemblée nationale, et nous n'attendons sans doute pas très longtemps en 2021 pour voir arriver un premier projet de loi de finances rectificative.

Aujourd'hui, Gouvernement et majorité sénatoriale se réjouissent de la baisse des impôts de production. Le Premier ministre lui-même a jugé utile de faire une déclaration qui en dit long : « Le plan de relance n'est pas un cadeau fait aux entreprises, c'est un cadeau à la France pour relancer l'économie. » Pour notre part, à l'instar de nombreux économistes, nous nous interrogeons sur l'utilité de ces baisses d'impôts pour les entreprises, sur leur pertinence, leur efficacité, leur coût pour les finances publiques et leurs conséquences pour nos collectivités locales. Ces baisses d'impôts profiteront-elles particulièrement aux entreprises qui ont subi le choc le plus important du fait de la crise sanitaire ? Dynamiseront-elles la reprise économique ? Permettront-elles la réindustrialisation de notre pays ? Sont-elles vraiment l'outil de relance le plus adapté après la crise que nous connaissons ? Permettez-nous d'en douter.

Quant au refus obstiné du Gouvernement de faire contribuer fiscalement les plus fortunés, dont chacun reconnaît que l'épargne s'est pourtant considérablement accrue, il a lui aussi trouvé un écho favorable et assez prévisible auprès de la majorité sénatoriale. D'ailleurs, comme Julien Bargeton le rappelait, vous avez voté ensemble en faveur de la première partie de ce projet de loi de finances.

**M. Julien Bargeton.** Ils n'y ont rien changé !

**M. Rémi Féraud.** Pourtant, toutes les études montrent que la crise a exacerbé les inégalités. Ce sont les Français les plus modestes qui sont les plus durement touchés par la dégradation de la situation. Ce sont les associations de solidarité qui voient leurs files d'attente s'allonger. Ce sont les maires qui alertent sur le décrochage des quartiers populaires. Ce sont les jeunes qui risquent de devenir une génération sacrifiée.

L'explosion de la pauvreté est alarmante. Si la mesure que nous avons adoptée pour renforcer le dispositif Coluche et encourager la générosité des Français est bienvenue, elle ne saurait servir d'unique instrument de solidarité. Nous avons proposé, en vain, d'améliorer la prise en charge du chômage partiel, d'augmenter les minima sociaux et de les étendre aux jeunes de 18 à 25 ans.

Mes chers collègues, mon groupe ne revendique pas le monopole du cœur, ... *(Exclamations ironiques sur les travées du groupe Les Républicains. – M. Rachid Temal applaudit.)*

**M. Roger Karoutchi.** Et il a bien raison !

**M. Rémi Féraud.** ... mais il aimerait que la solidarité soit bien plus centrale dans la réponse de notre pays à la crise.

**M. Vincent Éblé.** Très bien !

**M. Rémi Féraud.** Il en va de même en matière de transition écologique. En cette Journée mondiale du climat, à quelques jours des cinq ans de la signature de l'accord de Paris, sommes-nous à la hauteur ? Pourquoi avoir convoqué la

Convention citoyenne sur le climat, si c'est pour refuser ensuite de mettre en œuvre la plupart de ses recommandations ?

Cette crise est une occasion manquée de préparer une reprise plus sobre et de changer notre modèle de développement en mettant la lutte contre le réchauffement climatique au cœur de la relance. Malheureusement, le Gouvernement a refusé de faire de la conditionnalité écologique un impératif. Et je ne parle pas de la majorité sénatoriale, qui a considéré qu'un malus tout à fait symbolique sur les 2 % de véhicules les plus lourds était déjà une contrainte insupportable pour notre industrie automobile !

Sur la transition énergétique comme sur la solidarité, nous sommes donc en profond désaccord avec ce projet de loi de finances.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, tout au long de l'examen du budget, le groupe Socialiste, Écologiste et Républicain a fait des propositions pour plus d'équité fiscale et de justice sociale. Chaque dépense supplémentaire que nous proposons dans le cadre du plan de relance était compensée par des recettes nouvelles.

J'ai entendu tout au long de nos débats la droite sénatoriale réclamer des réductions d'impôts sans jamais adopter la moindre baisse de dépenses tout en se désolant du déficit et de la dette publique. Pour notre part, nous avons le souci de la cohérence et de la responsabilité. C'est pourquoi nous avons voté pour une contribution exceptionnelle sur les assurances.

**M. Vincent Éblé.** Très bien !

**M. Rémi Féraud.** Le choix de creuser le déficit plutôt que de mettre à contribution ceux qui en ont les moyens n'est pas le nôtre. Nous entendons maintenant la petite musique des déclarations ministérielles : le « quoi qu'il en coûte » aurait vécu, et la réforme des retraites redeviendrait d'actualité. Faute de faire contribuer les plus riches et les acteurs économiques, aujourd'hui, il faudrait faire payer tous les Français, même les plus modestes, demain. Quelle perspective injuste !

Par conséquent, et malgré quelques ajouts positifs du Sénat, nous ne pouvons pas nous satisfaire de ce projet de budget. Le groupe Socialiste, Écologiste et Républicain votera contre. *(Applaudissements sur les travées des groupes SER et GEST.)*

**M. le président.** Le Sénat va maintenant procéder au vote par scrutin public sur l'ensemble du projet de loi de finances pour 2021, modifié.

Il va y être procédé dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

Mes chers collègues, je vous remercie d'être aussi nombreux dans l'hémicycle ; nous sommes à la limite de la jauge sanitaire. Je salue nos collègues qui ont accepté de prendre place dans les tribunes : leur présence manifeste tout l'intérêt qu'ils portent à nos travaux. *(Applaudissements sur diverses travées.)*

Le scrutin est ouvert.

*(Le scrutin a lieu.)*

**M. le président.** Personne ne demande plus à voter ? ...

Le scrutin est clos.

J'invite Mmes et MM. les secrétaires à constater le résultat du scrutin.

*(Mmes et MM. les secrétaires constatent le résultat du scrutin.)*

**M. le président.** Voici, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la présidence, le résultat du scrutin n° 41 :

Nombre de votants .....	347
Nombre de suffrages exprimés .....	307
Pour l'adoption .....	211
Contre .....	96

Le Sénat a adopté. (*Applaudissements sur des travées des groupes Les Républicains et UC.*)

Monsieur le ministre, mes chers collègues, au terme de 145 heures de séance sur le projet de loi de finances pour 2021, je souhaite remercier le rapporteur général de la commission des finances, Jean-François Husson, qui a démontré sa qualité d'écoute et de conviction pour son premier rapport général. (*Applaudissements.*)

Je tiens également à saluer le président de la commission des finances, Claude Raynal (*Applaudissements.*), qui a su mener à bon port nos débats en rappelant régulièrement en toute bienveillance le calendrier de la discussion budgétaire. À en juger par l'heure à laquelle nous avons terminé hier soir, il a particulièrement réussi.

Je veux saluer aussi les quarante-sept rapporteurs spéciaux de la commission des finances, les quatre-vingts rapporteurs pour avis des autres commissions et les chefs de file des huit groupes politiques, qui ont contribué au débat tout au long de ces semaines.

Enfin, je voudrais vous remercier, monsieur le ministre, de votre présence assidue au cours de l'examen des articles de la première partie, des crédits de la mission « Plan de relance » et des articles non rattachés de la deuxième partie, ainsi que de vos réponses toujours précises et courtoises ; elles sont, je le sais, appréciées au sein de l'hémicycle. (*Applaudissements.*) Votre solitude a parfois suscité notre sollicitude (*Rires et applaudissements.*), que j'ai exprimée au Premier ministre. J'aurai aussi l'occasion de le rappeler directement de nouveau aux ministres concernés. Il y va de la qualité de la relation entre l'exécutif et le Parlement. Pour reprendre une formule qui était mon bulletin paroissial : « Il faut nous parler. » C'est, me semble-t-il, extrêmement important.

La parole est à M. le président de la commission des finances. (*Applaudissements sur les travées du groupe SER, ainsi que sur des travées des groupes UC et Les Républicains.*)

**M. Claude Raynal, président de la commission des finances.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, cette année, nous avons battu un nouveau record d'amendements sur un projet de loi de finances, avec près de 2 750 amendements déposés, contre 2 465 amendements l'année dernière, ce qui était déjà sans précédent. C'est donc une hausse de 11 % sur un an. Pour mémoire, voilà dix ans – à l'époque, je ne siégeais pas encore au Sénat –, 1 104 amendements avaient été examinés...

Malgré cette augmentation, nous ne disposons toujours que d'un délai constitutionnel de vingt jours pour examiner l'ensemble du projet de loi de finances, de surcroît en étant saisis à la même période du projet de loi de finances rectificative de fin de gestion. Cette année, le PLFR 4 contenait aussi des mesures importantes.

Nous verrons ce qu'il en sera l'année prochaine. Espérons en tout cas que ce soit plus calme et que nous n'ayons pas à examiner un PLFR 1 dès le premier trimestre de l'année 2021.

Malgré ces contraintes et l'introduction d'une nouvelle mission « Plan de relance », qui a suscité – et c'est bien normal – de longs et légitimes débats, nous avons pu respecter les délais, mais en siégeant trois samedis sur les trois qui étaient disponibles, et chaque fois jusqu'à minuit ou minuit et demi.

Une conclusion s'impose : nos marges de manœuvre se réduisent d'année en année. Nous devons nécessairement réfléchir à notre organisation. D'ailleurs, cela tombe bien : l'an prochain, nous célébrerons le vingtième anniversaire de la LOLF. Ce sera l'occasion, en particulier pour la commission des finances, de faire des propositions pour améliorer nos modalités d'examen du projet de loi de finances.

Nous n'en avons pas fini avec l'examen de ce PLF, sur lequel le Sénat vient de se prononcer. Le Gouvernement a annoncé que de nouveaux amendements de crédits seraient déposés à l'Assemblée nationale en nouvelle lecture ; c'est pour le moins inédit...

Nous veillerons à ce que le Sénat puisse – c'est la moindre des choses – prendre connaissance dans des conditions correctes de ce qui sera présenté aux députés en nouvelle lecture. Il faudra ensuite que le texte nous soit transmis dans les temps par l'Assemblée nationale, et non pas, comme cela a pu arriver, quelques minutes avant le début de notre séance publique.

À l'instar de M. le président du Sénat, je souhaite remercier toutes celles et tous ceux qui ont contribué à ce travail collectif. Je pense aux différents membres du Gouvernement qui se sont succédé en séance, en particulier à M. Dussopt, qui a été très présent, de même que ses collaborateurs ; nous avons tous beaucoup de plaisir à travailler avec lui. À dire vrai, nous aurions aussi apprécié la présence du ministre chargé de la relance *a minima* lors de l'examen des crédits de la mission « Plan de relance »...

Je tiens aussi à remercier M. le président du Sénat, ainsi que les vice-présidents et les vice-présidentes de notre assemblée, qui ont été très sollicités pendant la période.

Enfin, je me joins aux nombreux remerciements adressés à M. le rapporteur général, avec lequel j'ai travaillé en confiance – j'espère ne pas le mettre dans l'embarras en le disant (*Sourires.*) – et qui a été le plus mobilisé d'entre nous pendant tout l'examen du PLF.

Je salue également les rapporteurs spéciaux, les rapporteurs pour avis et l'ensemble de mes collègues sénateurs, ainsi que nos collaborateurs et les services du Sénat. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué.

**M. Olivier Dussopt, ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargé des comptes publics.** Monsieur le président, monsieur le président de la commission des finances, monsieur le rapporteur général, mesdames, messieurs les sénateurs, ainsi que cela a été souligné, nous voici parvenus au terme de l'examen du projet de loi de finances par le Sénat en première lecture.

Le texte adopté par votre assemblée présente des différences avec celui qui résultait des travaux de l'Assemblée nationale. Certaines sont surmontables. D'autres découlent de divergences politiques. C'est simplement le fruit du débat démocratique : les positions des uns sont aussi légitimes que celles des autres dès lors que toutes se fondent sur la conviction de défendre l'intérêt général.

La commission mixte paritaire se saisira du texte, qui continuera son parcours législatif. M. le président de la commission des finances l'a rappelé, nous travaillons actuel-

lement, comme nous l'avions annoncé à l'ouverture de vos travaux, à l'intégration de crédits consacrés à l'urgence et à la protection dans le texte que l'Assemblée nationale examinera en nouvelle lecture. Je veillerai à ce que la version adoptée par les députés soit transmise dans les meilleurs délais au Sénat. D'ailleurs, les amendements du Gouvernement vous seront adressés en même temps qu'à l'Assemblée nationale, afin que vous puissiez en prendre connaissance.

Nous nous retrouverons dans les prochains jours pour la nouvelle lecture – je n'ose dire l'adoption des conclusions de la commission mixte paritaire –, mais je souhaite d'ores et déjà vous adresser mes remerciements.

Je vous remercie, monsieur le président, de votre sollicitude – je vous le dis sincèrement. Je remercie l'ensemble des vice-présidents, qui nous ont permis, je le crois, de débattre dans de bonnes conditions.

Je remercie aussi tout particulièrement M. le président de la commission des finances et M. le rapporteur général. Le premier déclarait voilà quelques instants craindre de mettre le second dans l'embarras en soulignant la relation de confiance qui avait pu caractériser leur travail en commun. Pour ma part, je peux vous mettre tous les deux dans l'embarras, puisque j'ai travaillé en confiance avec chacun d'entre vous. (*Sourires.*) D'ailleurs, ce fut un véritable plaisir.

Je voudrais enfin remercier l'ensemble des sénatrices et des sénateurs qui ont participé au débat. Nous avons eu, je le crois, des débats de qualité, des échanges courtois. J'ai toujours beaucoup de plaisir à travailler avec vous. Nous nous reverrons sans doute bientôt – n'y voyez pas l'annonce d'un projet de loi de finances rectificative qui serait par trop précoce; personne ne le souhaite! –, sur des textes financiers ou liés aux comptes publics. Merci à tous! (*Applaudissements.*)

**M. le président.** Mes chers collègues, nous allons interrompre nos travaux pour quelques instants.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à quinze heures quarante-cinq, est reprise à quinze heures cinquante-cinq, sous la présidence de Mme Valérie Létard.*)

#### PRÉSIDENTE DE MME VALÉRIE LÉTARD vice-présidente

**Mme la présidente.** La séance est reprise.

3

### GOVERNANCE ET PERFORMANCE DES PORTS MARITIMES FRANÇAIS

#### Adoption d'une proposition de loi dans le texte de la commission modifié

**Mme la présidente.** L'ordre du jour appelle la discussion, à la demande de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, de la proposition de loi relative à la gouvernance et à la performance des ports maritimes français, présentée par M. Michel Vaspard et plusieurs de ses collègues (proposition n° 723, [2019-2020] texte de la commission n° 154, rapport n° 153)

Dans la discussion générale, la parole est à M. Hervé Maurey, coauteur de la proposition de loi.

**M. Hervé Maurey, coauteur de la proposition de loi.** Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, en tant que deuxième cosignataire de la proposition de loi relative à la gouvernance et à la performance des ports maritimes français, déposée par notre ancien collègue Michel Vaspard et de nombreux collègues des groupes Les Républicains et Union Centriste, il me revient d'ouvrir aujourd'hui nos débats.

Avant toute chose, je souhaite saluer le travail de Michel Vaspard, son engagement et ses compétences reconnues sur les enjeux maritimes et portuaires, qui ont permis à la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable d'approfondir ce sujet et de formuler des propositions concrètes. À sa demande, nous avons constitué en novembre 2019 la mission d'information relative à la gouvernance et à la performance des ports maritimes, dont il a été tout naturellement le rapporteur. Cette mission a été présidée par Martine Filleul, dont je salue également le travail et l'implication.

L'ensemble de la mission a effectué un travail de grande qualité qui a, comme très souvent dans notre assemblée, transcendé les clivages politiques. Le rapport a été adopté à l'unanimité le 1<sup>er</sup> juillet dernier par la commission. Il est le fruit d'un important travail: une trentaine d'auditions et une dizaine de déplacements dans des ports maritimes, en France mais aussi à l'étranger, notamment à Anvers et Rotterdam, ont été organisés. Seule la situation sanitaire a empêché un déplacement à Gênes.

La mission a travaillé dans un contexte particulier, celui des grèves liées à la réforme des retraites, qui ont particulièrement touché nos ports, puis de la crise sanitaire. Toutefois, cette crise a mis en exergue le caractère stratégique des infrastructures portuaires et des chaînes logistiques pour l'approvisionnement de la Nation.

Ainsi, après une période difficile, les professionnels se sont mobilisés, et je salue leur engagement. Cette mobilisation a été prolongée par la signature de la charte d'engagement des acteurs des chaînes logistiques françaises, le 7 octobre dernier, sous l'égide du ministre des transports, que je salue, et de la ministre de la mer. Je tiens à mentionner l'implication des professionnels pour assurer un transport fiable et compétitif des marchandises et privilégier le passage des marchandises par les ports français, en encourageant le recours aux modes massifiés. Il faut maintenant que cela se traduise dans les faits.

Le travail de contrôle de la mission d'information a donné lieu au dépôt de deux propositions de loi: celle déposée par Michel Vaspard, que nous examinons aujourd'hui, et celle déposée par Martine Filleul et plusieurs collègues du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Ces initiatives complémentaires démontrent l'importance du sujet et l'intérêt du travail mené. Grâce à ces initiatives législatives, nous pouvons débattre concrètement des solutions à mettre en œuvre pour nos ports.

La proposition de loi dont nous allons débattre traduit les dix propositions formulées dans le rapport de la mission et les quatre recommandations adressées au Gouvernement. En outre, le travail effectué en commission sur l'initiative du rapporteur Didier Mandelli, que je salue, et qui connaît bien ces sujets pour avoir été le rapporteur de la loi pour l'économie bleue et de la loi d'orientation des mobilités (LOM) –, ainsi que le travail de Martine Filleul ont permis d'enrichir ce texte, qui contient des mesures impor-

tantes en faveur de l'attractivité de la place portuaire française et du nécessaire verdissement dans lequel notre économie s'engage.

Les dix-sept articles de la proposition de loi ont vocation à couvrir tous les enjeux auxquels nos ports sont confrontés. Ils doivent permettre d'avancer concrètement sur des questions essentielles et de répondre aux demandes formulées de longue date par de nombreux acteurs.

Je souhaiterais insister sur trois points, qui rejoignent les constats de la mission d'information.

Tout d'abord, nous manquons d'une stratégie de long terme et d'une définition claire de la vision de l'État sur nos ports maritimes.

Malgré le caractère stratégique de nos ports et la place de la France, deuxième puissance maritime mondiale, qui dispose de trois façades maritimes, nous attendons encore et toujours la stratégie nationale portuaire du Gouvernement, annoncée en novembre 2017. En février 2019, nous avons d'ailleurs publié avec Michel Vaspert un rapport intitulé *La compétitivité des ports français à l'horizon 2020 : l'urgence d'une stratégie*.

Dans ce rapport, nous nous inquiétons déjà des faibles performances des ports français, au regard des objectifs qui avaient présidé aux différentes réformes portuaires et en comparaison avec les autres ports européens. Près de deux ans plus tard, nous en sommes malheureusement au même point.

Dans son adresse aux Français prononcée le 14 juin dernier, le Président de la République a évoqué la nécessité « [d'accélérer] notre stratégie maritime, nous qui sommes la deuxième puissance océanique mondiale ». Malheureusement, si les annonces présidentielles et gouvernementales vont dans le bon sens, elles ne sont suivies d'aucun effet.

Il est donc grand temps, monsieur le ministre, que le Gouvernement dévoile sa stratégie et la mette en œuvre. Cela est d'autant plus nécessaire que les Chinois sont de plus en plus présents, dans le cadre des nouvelles routes de la soie. Leurs participations dans les ports européens concernent désormais seize terminaux dans treize ports, et 10 % du volume des échanges. Je partage les inquiétudes de Michel Vaspert, qui nous a souvent alertés sur ce sujet et nous a appelés à faire preuve de plus de clairvoyance et de moins de naïveté.

Le second point sur lequel je souhaite insister porte sur la problématique du sous-investissement chronique des infrastructures d'accès aux grands ports maritimes. Michel Vaspert s'était alarmé de la situation d'un grand nombre de lignes capillaires fret : certaines voies empruntées pour l'acheminement des récoltes depuis les silos céréaliers sont dans un tel état qu'il est aujourd'hui envisagé d'abandonner le rail au profit de la route. Nous constatons d'ailleurs une baisse tendancielle de la part du transport ferroviaire dans le transport intérieur de céréales, qui est passée de 10 % pour la campagne 2012-2013 à 6 % pour la campagne 2017-2018.

À Rouen, premier port céréalier d'Europe de l'Ouest, la part modale du fer ne représente que 6,8 %. Cette situation n'est pas acceptable. L'augmentation de la trajectoire de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf), fixée par la LOM, est aujourd'hui indispensable pour enrayer cette tendance.

En tant que rapporteur spécial de la commission des finances sur le budget des transports, je continuerai à être vigilant sur le soutien apporté par l'État à ses grands ports maritimes.

Je constate que l'État, dans le projet de loi de finances pour 2021, a respecté ses engagements pour compenser l'intégralité des charges de dragage. Voilà qui constitue un signal positif, même s'il faudrait aller plus loin et parvenir à une prise en charge substantielle et pérenne de l'ensemble des dépenses non commerciales des grands ports maritimes. Tel est l'objet de l'article 7 de cette proposition de loi.

Par ailleurs, le rapport de la mission d'information a déjà produit des effets, puisque le Gouvernement a prévu un soutien au développement du fret ferroviaire, ainsi que des crédits spécifiques dédiés au verdissement des ports dans le cadre du plan de relance.

Toutefois, quand nous examinons dans le détail le plan de relance, les 175 millions d'euros prévus sur deux ans semblent insuffisants, d'autant plus qu'ils sont destinés à financer de très nombreuses mesures, comme le développement des infrastructures de report modal, l'électrification des quais et la création de points d'avitaillement. Certes, des cofinancements sont prévus, mais l'effort de l'État aurait pu être plus important pour donner un véritable avantage comparatif à nos ports en matière de transition écologique.

Une augmentation de l'aide à la pince est également prévue, mais elle reste insuffisante par rapport aux 80 millions d'euros proposés par la mission qui, seuls, pourront permettre de restaurer la compétitivité du transport combiné intérieur.

Le plan de relance n'est donc pas aussi ambitieux que les propositions de la mission d'information. Il constitue un premier pas positif, qui nécessite cependant d'aller plus loin.

Avant de conclure, je forme le vœu que la vie de cette proposition de loi se poursuive au-delà de son examen par le Sénat, et qu'elle puisse également être discutée à l'Assemblée nationale. Encore une fois, notre assemblée est force de proposition, et le Gouvernement serait bien inspiré de reprendre nos recommandations. J'attends d'ailleurs, monsieur le ministre, que vous puissiez nous indiquer quand et comment vous comptez vous emparer des propositions de la mission d'information, qui seront formulées tout au long du débat de cet après-midi. (MM. Jean-François Longeot et Jean-Pierre Grand applaudissent.)

**Mme la présidente.** La parole est à M. le rapporteur. (Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.)

**M. Didier Mandelli, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.** Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, la proposition de loi que nous examinons cet après-midi a été déposée le 24 septembre dernier par notre ancien collègue Michel Vaspert et de nombreux autres sénateurs.

Les dix-sept articles de ce texte et son rapport annexé renvoient fidèlement aux propositions de la mission d'information présidée par Martine Filleul, que je salue, et dont le rapporteur était Michel Vaspert. Cette mission avait été mise en place par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable en novembre 2019.

Je souhaite, à mon tour, rendre un hommage particulier à notre ancien collègue et mon ami Michel Vaspert pour son implication et son travail sur ces sujets. Le rapport de la

mission d'information a été adopté à l'unanimité en commission le 1<sup>er</sup> juillet dernier ; cette unanimité témoigne de l'importance du travail réalisé et de l'attention portée à ce sujet par tous les groupes politiques de notre assemblée.

Je ne reviendrai pas sur les constats, qui sont connus. Près de vingt rapports ont été écrits sur nos ports depuis dix ans, soit deux par an en moyenne, dont la plupart à la demande du Gouvernement.

Pourquoi sommes-nous ici aujourd'hui ? S'il est vrai que le secteur portuaire a fait l'objet de réformes de grande ampleur depuis le début des années 1990, qui ont permis à nos ports, en particulier aux grands ports maritimes relevant de l'État, de redresser leurs finances et leur compétitivité, leurs performances demeurent décevantes.

Les faits en attestent. Au total, en 2020, le trafic des sept grands ports maritimes métropolitains est inférieur de plus de 40 % à celui du seul port de Rotterdam, par lequel transite également un tonnage trois fois plus important de conteneurs. Plus de 40 % des conteneurs à destination de la France métropolitaine transitent encore aujourd'hui par des ports étrangers. Le retard accumulé par la France est tel que nous estimons qu'entre 30 000 et 70 000 emplois seraient perdus.

Dans les documents annexés au projet de loi de finances pour 2021, le Gouvernement a révisé la prévision de part de marché des grands ports maritimes de 13 % à 12,5 % pour 2020, par rapport aux trente-deux ports européens pris pour référence, avec une part de marché de la filière des conteneurs qui pourrait s'établir à 6,1 % au lieu de 6,5 % pour 2020.

La situation ne s'améliore pas, même si cette année est particulière, au regard des grèves liées à la réforme des retraites – Hervé Maurey l'a expliqué – et de la crise sanitaire. Nous connaissons nos faiblesses, qui résultent en particulier d'un sous-investissement dans les infrastructures de desserte de nos ports, au sens strict, et, plus largement, dans le transport massifié de marchandises, ainsi que d'une image de fiabilité encore écornée auprès des grands chargeurs et armateurs.

La proposition de loi prévoit d'ailleurs de dégager davantage de moyens en faveur de la massification des acheminements portuaires. Sans politique ambitieuse de massification du transport de marchandises, il est illusoire d'imaginer que nos ports gagnent durablement des parts de marché, alors que, dans le même temps, 50 % du fret en conteneurs du port d'Hambourg est acheminé par voie ferroviaire ou fluviale. Il s'agit non seulement d'un problème de compétitivité, mais aussi d'un problème environnemental.

Le projet de loi de finances pour 2021 prévoit des avancées en la matière, mais les montants paraissent insuffisants. Une augmentation conséquente de la trajectoire d'investissement de l'Afitf, fixée par la LOM, est indispensable pour parvenir véritablement à renforcer la compétitivité de nos ports.

À ces éléments de compétitivité hors prix s'ajoute le principal constat de notre commission, à savoir une absence de vision stratégique à long terme de l'État sur nos ports, à cette date. Vous nous indiquerez sans doute, monsieur le ministre, à quel moment sera présentée la stratégie nationale portuaire.

La création d'un Conseil national portuaire et logistique (CNPL) et l'inscription dans le code des transports de la stratégie nationale portuaire, prévues par l'article 1<sup>er</sup> de la

proposition de loi, répondent à ce besoin qui a d'ailleurs été relevé par la quasi-totalité des acteurs que j'ai consultés, ainsi que par Michel Vaspert et la mission.

Certes, monsieur le ministre, un Comité France maritime (CFM) étoffé existe déjà, mais aucune des instances existantes ne présente un caractère transversal, permettant d'associer à la fois le côté mer et le côté terre, en prenant en compte l'ensemble des acteurs de la chaîne portuaire et logistique.

En outre, le CNPL n'a pas été conçu comme un arbre de plus dans la forêt des instances placées auprès du Gouvernement. Il a vocation à intégrer des structures existantes, dont certaines sont pour l'heure peu dynamiques, comme l'Observatoire des coûts de passage portuaire ou encore le comité interministériel de la logistique (Cilog), même si ce dernier s'est réuni hier avec des ambitions affichées. C'est une logique de rationalisation et non de complexification qui répond à cette volonté de création du CNPL.

Nos concurrents européens et internationaux sont mieux organisés que nous. La stratégie portuaire et logistique allemande fait l'objet d'un débat au Bundestag et figure dans le contrat de coalition du gouvernement actuel. Les Britanniques, malgré la privatisation de leurs ports en 1986, ont maintenu un travail de prospective. Surtout, la République populaire de Chine a lancé une initiative d'une ampleur peu commune, avec les nouvelles routes de la soie, qui incluent évidemment une dimension maritime.

Michel Vaspert était et reste particulièrement préoccupé par ce sujet, comme nous tous. Il a alerté plusieurs ministres depuis deux ans. Quand nous interrogeons les administrations de l'État sur les évolutions apportées pour la protection de nos actifs stratégiques et le contrôle des investissements étrangers, c'est tout juste si l'on ne nous répond qu'il n'y a pas de problème et que tout est sous contrôle. Les seuils de contrôle des investissements étrangers ont été temporairement abaissés jusqu'au 31 décembre 2020. Dont acte. Je doute que cela soit suffisant.

Vous nous parlerez sans doute des discussions que vous menez à l'échelle de l'Union européenne. Je constate que l'information du Parlement et des élus nationaux sur ces sujets est trop faible, alors que nous pourrions un jour être amenés à voter des dispositions en la matière si la situation évoluait défavorablement pour certaines de nos entreprises.

Le rapport de notre commission a également mis en lumière des frustrations et des incompréhensions issues des réformes de 2008 et 2016, qui ont conduit à l'exclusion des acteurs économiques des instances décisionnaires des ports, au nom de la prévention des conflits d'intérêts. Pourtant, des outils de prévention et de gestion des conflits d'intérêts existent, y compris dans le code des transports. Il serait bon de les utiliser de manière pragmatique, plutôt que de refuser par principe toute association ou implication du secteur privé.

Le Gouvernement souhaite disposer de « ports entrepreneurs ». Cet état d'esprit me semble être le bon pour relever le défi de la reconquête de parts de marché, et nous y souscrivons. Toutefois, pour aller au bout de cette logique, il est nécessaire d'accepter les règles du jeu de l'entreprise, et donc des instances de gouvernance fortes, représentatives de la diversité des parties prenantes et placées en situation d'exercer un réel contrôle de la direction de l'établissement.



Au-delà, l'avenir de nos ports est étroitement lié à celui du modèle économique du transport de marchandises, et plus largement à la structure de notre économie, fortement importatrice – nous pouvons évidemment le regretter.

Nos ports se retrouvent pris en étau entre la baisse de leurs recettes, liées en particulier au trafic d'hydrocarbures, et la hausse de leurs charges non commerciales et fiscales – Hervé Maurey l'a également évoqué. Je resterai donc attentif à la mise en œuvre des mesures votées dans le cadre du projet de loi de finances pour 2021.

Avant de conclure, je rappellerai les trois principaux axes de travail retenus en commission sur ce texte.

Le premier axe est de renforcer l'intégration des collectivités territoriales à la politique portuaire, pour favoriser la coordination entre l'ensemble des ports, associer avec discernement et mesure les acteurs privés à la gouvernance des établissements portuaires, et ainsi améliorer à la marge le cadre issu des lois de 2008 et 2016. J'ai mené le travail préparatoire à l'examen de cette proposition de loi dans le souci de préserver les propositions de Michel Vaspert, mais en y apportant des ajustements et des compléments sur des sujets ponctuels.

Certains points font l'objet de débats, ce qui est naturel. Cela est notamment le cas pour l'article 6 – je pourrais ajouter l'article 8 –, qui prévoit de décentraliser les grands ports maritimes à la demande des régions, et sous réserve de l'accord de l'État.

Le deuxième axe est d'améliorer l'attractivité et la compétitivité de nos grands ports maritimes et des ports des collectivités territoriales. La commission a notamment adopté deux amendements visant à créer des zones de relance économique temporaires et un dispositif de suramortissement, pour favoriser les investissements concourant à la fluidité du passage portuaire, avec une double conditionnalité sectorielle et environnementale.

Enfin, le troisième axe est de soutenir le verdissement de ce secteur, en offrant des outils supplémentaires aux acteurs pour les accompagner activement dans la transition écologique.

Vous le voyez, monsieur le ministre, nous sommes mobilisés pour soutenir nos ports et la relance de l'économie. Nous sommes prêts à y travailler avec vous et avec nos collègues députés.

Je terminerai par une question très simple, qui rejoint celle posée par Hervé Maurey en conclusion de son propos : le Gouvernement va-t-il se décider à saisir cette proposition que nous lui faisons ? (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains. – M. Hervé Maurey applaudit également.*)

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports.** « Homme libre, toujours tu chériras la mer ! », tel était le commandement de Charles Baudelaire. Aujourd'hui, chérir la mer exige de chérir les portes qui nous y mènent.

Ces portes, ce sont nos ports. Notre ambition est de les rendre plus forts, tant en matière de gouvernance que de performance. Telle est l'ambition du Gouvernement. C'était hier celle du rédacteur de cette proposition de loi, Michel Vaspert, qui a longtemps siégé sur ces travées.

C'est aujourd'hui la vôtre, madame la présidente de la mission d'information, monsieur le rapporteur et monsieur le premier signataire de fait, cher Hervé Maurey.

Je sais combien la puissance maritime de la France importe au Sénat. Je sais combien vous êtes attachés à ce que notre pays tire pleinement profit de ses grandes façades maritimes et de ses nombreux territoires ultramarins. Cet attachement, cette attention, ces égards qui sont les vôtres, je les retrouve dans le texte que nous allons examiner.

Toutefois, celui-ci a été rédigé dans un contexte bien différent. Depuis, la crise sanitaire a frappé le monde. Le Gouvernement a très rapidement pris des engagements, qui ont d'ores et déjà défini les jalons de notre stratégie maritime.

Dès cet été, le Président de la République en a présenté les grandes lignes. En septembre, avec le plan de relance, nous avons annoncé des investissements massifs, dont 400 millions d'euros dédiés aux secteurs maritime et fluvial – leur avenir doit en effet être pensé de pair –, et 1 milliard d'euros en faveur du fret ferroviaire qui permettra, notamment, la création d'autoroutes ferroviaires reliant plusieurs ports entre eux.

En octobre, nous avons signé la charte portuaire. Elle contient des engagements clairs et inédits de la part des acteurs de la filière logistique, des donneurs d'ordre et des partenaires sociaux.

En novembre, nous avons nommé un directeur général préfigurateur pour Haropa ports de Paris Seine Normandie, et les discussions se poursuivent pour approfondir ce projet portuaire majeur.

Nous avançons, mais nous n'allons pas nous arrêter là. Comme certains d'entre vous l'ont évoqué, la prochaine étape sera la présentation de la stratégie nationale portuaire, au début de l'année prochaine. Cette stratégie suit trois mots d'ordre : compétitivité, souveraineté et verdissement.

Le premier mot d'ordre est donc de renforcer la compétitivité de nos ports. Cela passe par un coût de passage portuaire optimisé. À cet effet, nous expérimentons le point de contact unique aux frontières, au Havre, à Marseille et à Dunkerque.

La compétitivité passe aussi par un dialogue social de qualité, pour prévenir les conflits et ainsi conférer à nos ports davantage de fiabilité. C'est tout l'objet de la charte portuaire signée en octobre par les acteurs des chaînes logistiques et des filières maritime, portuaire, fluviale et ferroviaire françaises.

La compétitivité passe également par la reconquête des parts de marché. Pour la mener à bien, nous devons faire de nos ports des maillons plus solides d'une chaîne logistique véritablement intermodale. Cela implique de renforcer l'intermodalité et d'accroître le report modal vers les transports massifiés, alors que, aujourd'hui, la part du fret vers ou depuis la France qui est manutentionnée dans les ports français est d'environ 60 %. Notre objectif est de la porter à 80 % d'ici à 2050.

Nous devons mettre nos ports au service de la relance des territoires. Il nous faut, pour cela, favoriser l'implantation de nouveaux industriels et logisticiens dans les zones industrialo-portuaires. Notre objectif, à l'horizon de 2050, est de doubler le nombre d'emplois directs et induits liés à l'activité portuaire.

Nous devons, en outre, rendre nos ports intelligents et connectés, en faire des moteurs de l'innovation. Les flux d'information liés au passage de la marchandise doivent être digitalisés. Ils le seront.

Cet objectif de reconquête sera au cœur de la stratégie nationale portuaire. Elle sera présentée au début de l'année prochaine, à l'occasion du comité interministériel de la mer (CIMer). J'en suivrai personnellement la mise en œuvre, en lien avec la ministre de la mer et les différentes parties prenantes.

Le deuxième mot d'ordre est de rétablir la souveraineté de nos ports. Les deux orateurs précédents ont évoqué cette question, à juste titre. Des outils de souveraineté ont été renforcés par le Gouvernement. Il faut les utiliser lorsque cela est nécessaire – je pense notamment au décret relatif aux investissements étrangers en France.

Notre souveraineté dépend aussi de la bonne coordination entre nos ports d'État et nos ports décentralisés, et entre nos ports maritimes et intérieurs. Face à des alliances maritimes très puissantes, elle est indispensable. Les travaux se poursuivent au sein des axes logistiques et portuaires pour renforcer cette souveraineté, et accroître l'hinterland des ports français le long des axes fluviaux et ferroviaires. Les enjeux d'intermodalité sont cruciaux en la matière.

La souveraineté donne aussi son sens à l'intégration des ports du Havre, de Rouen et de Paris, qui sera effective d'ici à l'été 2021. Avec Haropa, nous sommes en train de bâtir une porte d'entrée unifiée pour le premier ensemble portuaire français, un ensemble capable de rivaliser avec ses principaux concurrents européens. Si, au vu de son intérêt stratégique pour la Nation, il a vocation à demeurer sous contrôle de l'État, il associera fortement les collectivités qui seront parties prenantes à sa gouvernance. Un directeur général préfigurateur a été nommé en la personne de Stéphane Raison. Il a pour mission de mener à bien la finalisation du processus de fusion, en s'appuyant sur les travaux menés par Catherine Rivoallon. Une fois encore, nous aurons l'occasion d'y revenir plus en détail lors du CIMer, dans les prochaines semaines.

Le troisième mot d'ordre est d'accélérer le verdissement de nos ports. L'objectif est que nos grands ports maritimes atteignent la neutralité carbone en 2050. Pour cela, nous donnons la priorité à l'électrification des quais. Les investissements permis par la LOM y contribuent, tout comme le plan de relance, avec 175 millions d'euros sur deux ans qui iront aux grands ports maritimes de métropole et d'outre-mer, et aux ports autonomes de Paris et Strasbourg. Ils permettront, par exemple, d'accélérer la modernisation de l'écluse de Tancarville au Havre, ou encore l'électrification des quais croisière et ferries à Marseille.

Nous soutiendrons également les investissements des collectivités en faveur des ports décentralisés, *via* la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL). Nous en avons triplé le montant annuel en juin dernier, et les ports y sont éligibles.

Monsieur le rapporteur, vous pouvez le constater, le Gouvernement agit pour rendre nos ports plus forts, plus durables. Nous partageons de nombreuses idées contenues dans cette proposition de loi, à tel point que nous sommes déjà en train de les mettre en œuvre.

Cependant, ce vecteur législatif est-il adapté, alors que nombre de ces mesures sont de nature réglementaire, que certaines sont déjà en vigueur et que d'autres sont à approfondir en concertation avec les territoires et les partenaires sociaux? Je ne le pense pas.

Pour autant, je tiens à ce que nous puissions travailler de concert, sur plusieurs sujets. Je pense, tout d'abord, à la meilleure inclusion des parlementaires dans nos comités de pilotage et de suivi, comme celui qui résultera de la mise en place de la stratégie nationale portuaire, plutôt qu'à la création de nouvelles instances.

Je pense aussi à l'opportunité de venir plus régulièrement rendre compte de notre action dans cet hémicycle, sans que cela soit inscrit dans la loi, lors d'une mise à jour de la stratégie tous les cinq ans. Tel est le sens de l'article 1<sup>er</sup> de la proposition de loi. Nous y répondrons en janvier.

Je pense, par ailleurs, à la mise en place de contrats pluriannuels d'objectifs et de performance (COP) entre l'État et les ports. Tel est le sens de l'article 7 de votre proposition de loi. Nous allons approfondir cette mesure avec mes services.

Le plan de relance nous permet d'investir davantage dans le verdissement du secteur. Nous approuvons ainsi en grande partie les articles 13 et 14. Trouvons ensemble les moyens d'une meilleure communication, afin que ces crédits permettent de soutenir des projets stratégiques pour nos ports.

Voilà les sujets sur lesquels je vous propose de travailler, à l'issue de nos débats et hors cadre législatif.

Néanmoins, nous ne sommes pas d'accord sur tout. Je souhaite m'arrêter sur trois sujets, sur lesquels des divergences sont à noter. Car l'enjeu pour nos ports est moins d'engager une nouvelle évolution de leur gouvernance ou une nouvelle étape de leur décentralisation, que de les aider à reconquérir des parts de marché.

Sur le sujet de leur gouvernance, le texte que nous examinons modifierait fortement les équilibres issus de la réforme portuaire de 2008 et de la loi pour l'économie bleue de 2016. Certaines mesures s'inscrivent même à rebours de l'esprit de la réforme de 2008, qui a pourtant montré son efficacité.

Dans le contexte d'une intense concurrence européenne et mondiale, il n'est pas certain que cette proposition de loi aille dans le sens d'une meilleure compétitivité, d'une bonne coordination nationale et d'une reconquête des parts de marché. Elle pourrait même constituer un facteur d'instabilité supplémentaire.

Sur le sujet de la décentralisation des ports, le texte ouvrirait cette possibilité aux régions qui en feraient la demande. Toutefois, aucune des régions avec lesquelles l'État a pu engager une réflexion ne le demande.

En outre, les grands ports maritimes qui, après les différentes étapes de la décentralisation, demeurent aujourd'hui sous contrôle de l'État, sont soit d'un intérêt stratégique pour la Nation, car ce sont des portes d'entrée sur notre territoire, soit des ports ultramarins, essentiels à la continuité territoriale. C'est pourquoi la conviction du Gouvernement est que l'État doit en garder la responsabilité, en lien étroit avec les collectivités.

J'entends néanmoins, de la part des présidents de région, que l'État doit pouvoir garantir un soutien sans faille aux trajectoires d'investissement de chaque grand port d'État. C'est bien l'ambition du Gouvernement, et cela va se

traduire dans les négociations budgétaires en cours, pour les territoires concernés, dans le cadre de l'élaboration des nouveaux contrats de plan État-région (CPER).

Enfin, concernant les services portuaires, les dispositions que vous proposez pourraient conduire à imposer un service minimum. Leur application poserait des difficultés majeures, et tout d'abord des difficultés juridiques, car cela reviendrait à réquisitionner des personnels d'entreprises privées qui ne sont pas en charge de l'exécution d'un service public. Cela porterait vraisemblablement une atteinte disproportionnée au droit de grève et à la liberté d'entreprendre.

Ces dispositions poseraient des difficultés sociales, ensuite, car une telle évolution exigerait une concertation approfondie avec les partenaires sociaux du secteur, concertation qui, à ce jour, n'a pas eu lieu.

La signature de la charte portuaire a permis de poser les bases durables d'un climat social apaisé dans les ports français, indispensable à la continuité de leur activité. Nous souhaitons poursuivre dans cette voie, en fonctionnant en *pack*, comme au rugby, avec la communauté portuaire.

Mesdames, messieurs les sénateurs, nous sommes conscients du besoin d'associer les élus à la politique portuaire. Nous sommes prêts à travailler en ce sens, avec vous. Toutefois, pour toutes les raisons que je viens d'exposer, cette proposition de loi ne nous semble pas être le bon moyen d'y parvenir. C'est pourquoi le Gouvernement ne soutient pas, en l'état, cette proposition de loi. *(M. Frédéric Marchand applaudit.)*

**Mme la présidente.** Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Jacques Fernique.

**M. Jacques Fernique.** Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, je vous demanderai de considérer que c'est mon collègue Ronan Dantec, cloué au lit par la fièvre, qui s'exprime par ma voix.

Les grands ports maritimes sont à la croisée des enjeux économiques, sociaux et environnementaux des territoires. En tant qu'écologistes, nous sommes extrêmement soucieux du devenir des ports. En effet, le transport maritime constitue à nos yeux une alternative majeure au transport routier et il faut qu'il contribue, lui aussi, à une économie décarbonée.

L'avenir des grands ports maritimes se trouve à une période charnière. Nous avons pris du retard et nous attendons la stratégie nationale portuaire annoncée depuis 2017 par le Gouvernement. Le texte que nous examinons aujourd'hui est donc bienvenu. C'est d'ailleurs le fruit d'un travail mené par notre ancien collègue Michel Vaspard dans le cadre de la mission d'information qui a déjà été évoquée.

Il vise à créer « un cadre propice à la reconquête de parts de marché par nos ports maritimes, en particulier les grands ports maritimes relevant de l'État, têtes de pont et premières portes d'entrée du commerce extérieur français », qui sont concurrencés par les ports de la mer du Nord.

Il prévoit la création d'un Conseil national portuaire et logistique (CNPL), l'implication des acteurs économiques et locaux dans la gouvernance, davantage de décentralisation sur demande, l'institution d'un contrat de compétitivité et d'objectifs, et enfin le verdissement des ports.

En avril 2018, l'Organisation maritime internationale (OMI) a pour la première fois adopté une stratégie de décarbonation ambitieuse, avec un objectif de réduction des

émissions de gaz à effet de serre d'au moins 50 % à l'horizon 2050 par rapport à 2008, et un objectif intermédiaire de réduction d'au moins 40 % d'ici à 2030.

Je tiens à rappeler que le Sénat avait voté, lors de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités, l'inscription législative de la stratégie de transition énergétique concernant le transport maritime – cette mesure, devenue l'article 147 de la LOM, résulte de l'adoption d'un amendement déposé par Ronan Dantec.

Il est ainsi prévu que la France doit défendre « au niveau de l'Organisation maritime internationale une stratégie ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques en navigation internationale ». Cet article dispose également que l'État doit engager « une concertation avec l'ensemble des parties prenantes afin de définir une stratégie visant à accélérer la transition vers une propulsion neutre en carbone à l'horizon 2050 pour l'ensemble des flottes de commerce, de transport de passagers, de pêche et de plaisance sous pavillon national. »

Monsieur le ministre, où en sommes-nous ?

La décarbonation du transport maritime passe, par exemple, par le développement des raccordements électriques à quai qui permet de limiter la production de pollution sur le lieu d'accostage. C'est l'objet de la proposition SD-B2.2 « Électrification des quais » de la Convention citoyenne pour le climat, que le Gouvernement considère avoir déjà mis en œuvre *via* les 175 millions d'euros du plan France Relance et les lois de finances rectificatives pour 2020. Nous serons vigilants sur ce point ! Il est, à cet égard, bienvenu que les articles 13, 14 et 15 de cette proposition de loi renforcent les moyens du verdissement.

Le plan de relance insiste aussi beaucoup sur l'hydrogène concernant la motorisation. Nous sommes inquiets de l'absence de précision sur le ferroviaire, sur la question du ferroutage et des liaisons ferroviaires et fluviales au départ des grands ports maritimes. J'espère, monsieur le ministre, que la discussion permettra de préciser les investissements que vous avez prévus dans ce domaine, les liaisons ferroviaires au départ des ports maritimes étant la faiblesse structurelle des ports français pour leur compétitivité.

Je souhaite maintenant attirer l'attention sur la situation du grand port maritime de Nantes-Saint-Nazaire et sur le projet du Carnet, déjà vieux de dix ans. Il est question de créer un parc écotecnologique dédié aux énergies marines renouvelables, mais nous ne savons pas à ce stade avec quelles entreprises. L'absence de réponse des autorités portuaires aux interrogations des collectivités territoriales qui ont exprimé leur scepticisme dit clairement l'impasse qui existe aujourd'hui sur la question de la gouvernance des ports. Il faut que les élus locaux et régionaux soient mieux informés et associés, et la régionalisation de certains grands ports ne doit pas être un tabou.

Derrière cette régionalisation, il y aura aussi le dialogue entre les ports. Le développement du transport maritime, ce n'est pas uniquement une question de « grands » ports, car il faut une articulation entre les différents types de ports et de liaisons, y compris le cabotage. Nous restons convaincus de l'importance du cabotage, qui renforcerait les petits ports. Soulignons également l'importance du transport combiné entre le transport maritime et le transport fluvial, qui nécessite des créations d'emplois de dockers et de manutentionnaires.

Pour conclure, le groupe Écologiste – Solidarité et Territoires réserve son vote et se prononcera en fonction des débats. (*Applaudissements sur les travées du groupe GEST.*)

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

**Mme Nadège Havet.** Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, toutes et tous ici, nous partageons l'ambition de renforcer l'attractivité de nos ports et d'augmenter leurs parts de marché. Il nous faut ni plus ni moins bâtir les infrastructures du XXI<sup>e</sup> siècle.

Cette proposition de loi a été déposée par un parlementaire breton, M. Vaspert, ancien sénateur des Côtes-d'Armor. Elle fait suite à la mission d'information qui était présidée par Mme Filleul et dont il était rapporteur.

Nous saluons le travail ainsi accompli sur un sujet fondamental, alors que la France a un accès à tous les océans et qu'elle possède le deuxième plus grand domaine maritime du monde. Une trentaine d'auditions et une dizaine de déplacements ont été organisés pour établir un état des lieux en matière de compétitivité, avec trois angles d'approche : la gouvernance, le volet social et l'aménagement du territoire.

Une problématique a aussi été mise en exergue : l'intermodalité. Ce point précis, je l'avais abordé avec vos services, monsieur le ministre, notamment en ce qui concerne le soutien au secteur ferroviaire pour développer l'hinterland de nos ports. En la matière, les enjeux sont immenses et ils dépassent le strict cadre de la desserte maritime.

Nous partageons un certain nombre de constats et d'objectifs exposés dans cette proposition de loi, parmi lesquels l'association plus étroite des parlementaires, notamment dans les circuits d'information, et la participation d'un plus grand nombre d'acteurs dans les stratégies de développement portuaire.

Au regard de la crise sanitaire, du Brexit et des transformations écologiques, économiques et technologiques, un nouvel élan est aujourd'hui indispensable.

Quel est le constat ? Les trafics dans les grands ports maritimes ont reculé depuis douze ans ; le niveau est revenu à celui d'il y a vingt ans. Les coûts de passage portuaire sont plus élevés que ceux de nos concurrents. On peut regretter un sous-investissement chronique dans les infrastructures. Il nous faut enfin constater une insuffisance de notre système logistique.

Je fais d'ailleurs écho ici à mon propos préalable : à l'heure actuelle, nos acheminements portuaires reposent toujours en grande partie sur le mode routier, alors que d'autres solutions, ferroviaires et fluviales, devraient être possibles.

Soulignons enfin que 40 % des conteneurs à destination de la France métropolitaine transitent encore par des ports étrangers. Ce sont des dizaines de milliers d'emplois qui sont ainsi perdus !

À partir de ce diagnostic partagé, je me permets de vous soumettre quelques interrogations sur la traduction législative.

Sur le calendrier, tout d'abord, la stratégie nationale portuaire sera présentée prochainement et Annick Girardin, ministre de la mer, s'est engagée à ce que cette feuille de route soit présentée avant le prochain comité interministériel de la mer afin de convertir, dans les années à venir, notre potentiel de croissance.

Sur le volet financier, ensuite, il est prévu aux articles 13 et 14 une élévation de la trajectoire d'investissements de l'Afitf jusqu'en 2027 et l'accompagnement du verdissement du secteur. Rappelons que le plan de relance, dont nous avons récemment discuté, prévoit 200 millions d'euros en autorisations d'engagement pour le verdissement des ports et de la flotte des affaires maritimes.

En outre, nous ne sommes pas favorables à l'article 8 qui porte sur la disponibilité des services portuaires, en particulier du remorquage. Nous ne minimisons pas le sujet, mais il nous semble tout aussi capital de pacifier le dialogue social. Alors que ce dispositif reviendrait à instaurer un service minimum, les organisations syndicales doivent être associées à nos débats. Sans compter les problèmes d'ordre juridique qui découleraient d'une telle disposition.

Nous nous interrogeons aussi sur le processus de régionalisation des grands ports maritimes, proposé à l'article 6 : est-ce une priorité aujourd'hui et sous cette forme ?

Nous craignons enfin que la création d'un nouveau Conseil, en plus du Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM), ne fasse doublon et n'ajoute de la complexité.

En conclusion, je voudrais attirer l'attention sur les grands ports, mais aussi sur les moins grands, ceux qui ne sont pas classés « grands ports maritimes » et qui devront être pleinement intégrés dans la stratégie nationale à venir.

J'évoquerai les ports bretons – vous avez compris que j'étais Bretonne ! –, celui de Brest en particulier, qui constituent un maillon essentiel de nos politiques de transport. Ils font pleinement partie du réseau national et accueillent de nombreuses activités, logistiques et touristiques, industrielles et de réparation navale. Le renforcement de leur compétitivité est également indispensable, comme leurs responsables le réclament.

Si nous saluons le débat rendu possible par ce texte, qui met en lumière la problématique portuaire, le groupe RDPI s'abstiendra pour les raisons que je viens d'évoquer. (*Applaudissements sur les travées des groupes RDPI et GEST.*)

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Nathalie Delattre.

**Mme Nathalie Delattre.** Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, presque trente ans se sont écoulés sans que la France, qui détient pourtant la deuxième superficie maritime au monde avec 11 millions de kilomètres carrés de zone économique exclusive (ZEE), dispose d'un ministère de la mer de plein exercice. Est-ce un tournant ? Je l'espère, monsieur le ministre, car l'heure est grave pour notre économie maritime, structurellement fragilisée et frappée, elle aussi, par la crise sanitaire.

Je tiens à remercier notre ancien collègue Michel Vaspert et les membres de la mission d'information présidée par Martine Filleul, qui ont réalisé un travail considérable et riche de recommandations, lesquelles ont été reprises par la présente proposition de loi et complétées judicieusement en commission.

L'absence de vision stratégique constatée jusqu'à ce jour est utilement comblée par l'article 1<sup>er</sup> de la proposition de loi, qui instaure une stratégie nationale portuaire fixant les orientations à long terme de la politique maritime, ainsi que des programmes d'investissements pluriannuels. Actualisée *a minima* tous les cinq ans, cette stratégie sera présentée au Parlement qui pourra donc la contrôler.

Cet article permettra à l'ensemble des acteurs d'être associés à l'élaboration de la politique maritime, et au nouveau Conseil national portuaire et logistique de vérifier que la trajectoire des investissements est cohérente avec la stratégie.

Si les responsabilités des échecs de la politique maritime ne peuvent être exclusivement attribuées à la gouvernance des ports, des modifications législatives à la marge peuvent néanmoins contribuer à instaurer un dialogue plus efficace entre les instances. La coopération à tous les niveaux est en effet la clé de la compétitivité.

Nous saluons ainsi la réduction du nombre de membres siégeant au sein du conseil de surveillance, l'attribution de sa présidence à un représentant des collectivités territoriales et l'intégration du président du conseil de développement. Nous proposons néanmoins un amendement visant à réintégrer la nomination d'un représentant de la chambre de commerce et d'industrie (CCI).

Par voie d'amendement, nous proposons également de renforcer le dialogue entre le conseil de développement, par la voix de son président, et le conseil de surveillance.

Enfin, la mise en place de contrats pluriannuels d'objectifs et de performance ou encore la révision de la procédure de révocation du directeur général oriente la politique portuaire vers l'obtention de résultats, ce qui est de nature à nous rassurer.

Nous sommes conscients que le sujet relatif à la décentralisation des ports divise – c'est d'ailleurs le cas au sein de mon groupe.

S'il convient de laisser aux régions le choix de se saisir de cette compétence, il incombe à l'État de donner ou non son accord pour des raisons stratégiques, en lien avec les intérêts européens et internationaux. Je pense en particulier aux ports du Havre, de Rouen et de Paris, qui se rassembleront au sein de l'établissement Haropa, ou encore à ceux de Dunkerque et de Marseille.

Mais la régionalisation des ports à vocation nationale, telle qu'elle est envisagée, préserverait l'exercice des missions régaliennes par l'État et apporterait le bénéfice d'une vision stratégique territorialisée. Pour reprendre les mots prononcés lors des Assises de l'économie de la mer de 2017 par Édouard Philippe, alors Premier ministre : « L'échelon pertinent, c'est la région. »

Le port de Bordeaux a vécu une crise de gouvernance, qui l'a affaibli, couplée à une crise financière – le rapport annuel de février 2017 de la Cour des comptes a détaillé ces crises. Cette situation a abouti en 2018 au retrait de la société MSC, ce qui a entraîné la perte de 50 % du trafic de conteneurs.

La LOM a constitué une occasion manquée d'accélérer sur ce dossier, alors que – nous en sommes convaincus – le grand port maritime de Bordeaux recèle un potentiel d'innovation certain, comme en témoigne l'obtention en juillet dernier d'un appel à projets européen visant à déployer l'hydrogène en milieu portuaire en tant que carburant alternatif.

Afin de renforcer l'attractivité de nos ports, la commission a introduit des mesures que nous jugeons pertinentes, telles que l'institution de zones de relance économique temporaires bénéficiant d'un régime douanier et fiscal venant soutenir l'implantation d'activités à haute valeur ajoutée industrielle, conditionné au respect d'exigences environnementales.

Il en est de même pour le dispositif de suramortissement des biens, équipements, matériels et technologies améliorant la fluidité du passage portuaire et la chaîne logistique ou réduisant les émissions polluantes, tout en participant pleinement à la modernisation et à la transformation écologique du secteur portuaire.

Les grands ports maritimes ne gagneront pas en compétitivité sans le développement de l'hinterland. Prévu par le rapport annexé à la proposition de loi, le doublement des moyens consacrés au report modal vers les transports ferroviaire et fluvial, pour atteindre 5 milliards d'euros sur dix ans, est à ce titre indispensable pour rattraper le retard que nous avons pris par rapport à nos voisins européens.

Au regard des avancées proposées par ce texte, la grande majorité du groupe RDSE le soutiendra. (*Applaudissements sur les travées du groupe RDSE.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Gérard Lahellec.

**M. Gérard Lahellec.** Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, la proposition de loi qui nous est soumise résulte d'une mission d'information de notre assemblée et je voudrais, à mon tour, saluer l'engagement de Michel Vaspert, sénateur des Côtes-d'Armor. La Bretagne, petite région maritime...

**M. Michel Canevet.** Grande !

**M. Gérard Lahellec.** ... qui, avec ses 2 700 kilomètres de côtes et ses trois ports d'État décentralisés, cherche sa place dans le vaste concert mondial et nourrit quelques ambitions en matière de développement de ses petits ports.

Le premier mérite de cette initiative parlementaire est d'affirmer que notre pays a besoin d'une grande ambition portuaire et maritime, et que cette ambition appelle une grande volonté politique. Vous l'avez rappelé, monsieur le ministre – dont acte !

Il n'est pas indifférent non plus que ce soit la représentation sénatoriale qui prenne les devants. D'autres ne l'avaient pas fait avant...

Les différentes réformes qui se sont succédées ont entraîné une régionalisation de la gestion d'une partie des ports, preuve s'il en était besoin que les activités portuaires ne se limitent pas aux seuls grands ports maritimes – quand on parle des « grands » ports maritimes français, restons tout de même modestes, parce que la comparaison avec les ports du nord de l'Europe est peu flatteuse.

Malheureusement, aucun bilan n'a été fait de cette régionalisation. Pourtant, nous pourrions en parler en connaissance de cause... Il faudrait donc se situer dans un cadre plus global pour parler d'une stratégie de développement et de synergie de l'ensemble des ports, ce qui peut difficilement se faire sans un bilan préalable.

Le texte met en avant certaines orientations, notamment la nécessité d'investissements sur les liaisons entre les ports, et avec leur hinterland et l'ensemble du territoire.

On peut considérer que les ports ont deux grandes missions : une mission publique de développement du territoire – nul besoin de développer tout ce que cela implique – et une mission marchande, avec laquelle il convient de composer.

Pour véritablement changer la donne, il conviendrait d'avoir une grande ambition publique pour la mission publique, et que celle-ci soit libérée de l'hésitation du secteur marchand à s'engager à faire certains investissements.

Pour les grands ports maritimes, au lieu de préconiser une régionalisation, comme ce texte le prévoit – elle conforterait un désengagement de l'État –, il vaudrait mieux poser la question de l'ambition nationale du développement de ces ports. Il existe d'ailleurs une forme de dualité entre les articles 1<sup>er</sup> et 6 de la proposition de loi.

Il ne suffira pas non plus, si nous voulons dégager de la performance et de la compétitivité, d'accorder plus de facilités pour flexibiliser l'emploi des directeurs des ports ou instaurer un service minimum de telle ou telle activité.

Un vrai changement consisterait à permettre aux ports de tenir un double bilan financier avec un budget fourni par la tutelle publique pour les missions publiques et un bilan de type privé pour les missions marchandes, en prévoyant que les privés participent au financement des missions marchandes. Il n'en est pas vraiment question dans la proposition de loi.

Enfin, on me rétorquera peut-être que les ports déjà décentralisés pourraient trouver leur place dans un projet construit exclusivement autour des grands ports maritimes. Peut-être ! Mais je vous avoue que cela me trouble : en effet, par extension de ce même raisonnement aux politiques terrestres, on pourrait aussi suggérer que nos petits territoires n'auraient plus qu'à rechercher leur place dans les espaces configurés et laissés libres par les métropoles. Or j'ai cru comprendre que ce n'était pas exactement la position de notre assemblée...

Vous l'aurez compris, il nous sera très difficile de soutenir une proposition de loi qui ne règle pas ces difficultés. *(Applaudissements sur les travées du groupe CRCE. – Mme Martine Filleul applaudit également.)*

**Mme la présidente.** La parole est à M. Stéphane Demilly. *(Applaudissements sur les travées du groupe UC.)*

**M. Stéphane Demilly.** Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous sommes réunis aujourd'hui pour l'examen de la proposition de loi relative à la gouvernance et à la performance des ports maritimes français. Ce texte vise à créer un cadre propice à la reconquête de parts de marché pour nos ports maritimes, en particulier les grands ports maritimes relevant de l'État, premières portes d'entrée du commerce extérieur français.

Il faut savoir que 90 % des échanges mondiaux se font par voie maritime. Autant dire que les ports français sont des acteurs stratégiques dans ce domaine, avec un impact économique considérable. La valeur ajoutée du fonctionnement du système portuaire français dépasse les 15 milliards d'euros et l'activité portuaire représente plus de 350 000 emplois directs et indirects.

La France possède de nombreux points forts, avec ses trois façades maritimes métropolitaines, son accès à tous les océans grâce à l'outre-mer, son deuxième plus grand domaine maritime au monde et son dense réseau de soixante-six ports de commerce.

Mais, malgré ces atouts, la performance de nos grands ports maritimes connaît un recul depuis 2008 et, comme l'a souligné le rapporteur, le trafic de l'ensemble des grands ports maritimes métropolitains est inférieur de plus de 40 % à celui du seul port de Rotterdam. J'ai eu du mal à le croire !

L'une des explications à ce constat est l'insuffisance de coordination entre les ports maritimes eux-mêmes, et entre les ports maritimes et les ports intérieurs. Pour le dire d'un point de vue macroéconomique, nous pêchons, si j'ose dire, par absence de stratégie nationale portuaire, une stratégie pourtant promise par le Gouvernement.

Nos ports maritimes sont aujourd'hui confrontés à une forte mutation du transport maritime : augmentation de la taille des navires, concentration économique, numérisation et reconfiguration du paysage géopolitique, avec notamment la mise en œuvre de la stratégie chinoise des nouvelles routes de la soie.

Certaines estimations traduisent ce retard de croissance des ports maritimes français en une perte d'emplois comprise entre 30 000 et 70 000 pour la filière des conteneurs. En 2020, plus de 40 % des conteneurs à destination de la France métropolitaine transitent encore par des ports étrangers. Ce constat terrible, j'ai aussi dû le relire plusieurs fois !

De nouvelles stratégies de reconquête s'avèrent donc nécessaires pour valoriser ce domaine essentiel à l'économie française.

Les potentialités de croissance sont très importantes, y compris à court et moyen termes. Ces mesures pourraient représenter une hausse de 10 % de la part de marché des grands ports maritimes sur le trafic de conteneurs, associée à plus d'un milliard d'euros de valeur ajoutée, ainsi qu'à la création de 25 000 emplois directs et indirects.

La proposition de loi que nous examinons aujourd'hui reprend les mesures proposées par la mission d'information relative à la gouvernance et à la performance des ports maritimes. Bien sûr, on est en droit de s'interroger sur la nature de ce véhicule législatif pour aborder des sujets aussi stratégiques.

Néanmoins, l'intention est là et cette proposition de loi tend à moderniser et améliorer la gouvernance des ports français, en instituant une stratégie nationale portuaire et en créant un Conseil national portuaire et logistique chargé du suivi de sa mise en œuvre. Ce CNPL renforcerait la représentation des collectivités territoriales et des acteurs économiques de la place portuaire au sein du conseil de surveillance de chaque grand port maritime.

Cette proposition de loi tend également à renforcer les pouvoirs du conseil de développement des grands ports maritimes, en leur permettant de rendre un avis conforme sur le projet stratégique de l'établissement. Elle comporte aussi des mesures visant à clarifier le fonctionnement des conseils de coordination interportuaire.

Ce texte vise également à renforcer l'attractivité et la compétitivité des grands ports maritimes, en favorisant leur développement, notamment grâce à des mesures relatives à l'exécution et à la régulation des services portuaires de pilotage et de remorquage.

Nous ne pouvons que soutenir l'ensemble de ces orientations, qui vont dans le bon sens, d'autant que le texte a été notablement amélioré par les travaux de notre commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, qui a assoupli les modalités de gouvernance et qui est parvenue à une meilleure représentation de l'ensemble des acteurs concernés.

La commission a aussi renforcé la compétitivité et le verdissement du secteur. Elle propose notamment d'instituer des zones de relance économique temporaires, avec un régime douanier et fiscal spécifique, et de définir un régime de suramortissement à hauteur de 30 % pour l'acquisition de certains équipements et technologies concourant à la fluidité du passage portuaire et de la chaîne logistique.

Accompagner la transition écologique de ce secteur a également été, je vous l'ai dit, une priorité de nos travaux en commission. Des outils incitatifs ont été mis en place pour que les acteurs du domaine portuaire s'engagent clairement et plus fortement à réduire leur impact environnemental. Le mécanisme de suramortissement que je viens de citer vise notamment l'acquisition d'équipements permettant une réduction d'au moins 25 % des émissions de CO<sub>2</sub>, de soufre ou de tout type de pollution.

La commission a également souhaité ouvrir la possibilité pour les grands ports maritimes volontaires d'élaborer et de mettre en œuvre un plan d'optimisation des coûts et, le cas échéant, de réduction du surcoût de manutention fluviale, afin de favoriser le report modal et le verdissement du transport de marchandises.

Ces différentes mesures doivent permettre une relance économique verte de nos ports maritimes français.

Un mot maintenant de la mesure sur laquelle vont sans doute se concentrer nos débats : le fameux article 6, qui ouvre la possibilité d'une décentralisation de la propriété, de l'aménagement, de l'entretien et de la gestion des grands ports maritimes aux régions qui en feraient la demande, sous réserve de l'accord de l'État.

Pour ma part, autant la possibilité d'une telle décentralisation me semble *a priori* judicieuse pour la gestion des ports intérieurs, autant j'entends les arguments de ceux qui considèrent que cette décentralisation risquerait de mettre à mal la stratégie nationale. Les débats que nous aurons dans cet hémicycle nous permettront probablement d'obtenir des éclairages très intéressants.

Quoi qu'il en soit, la présente proposition de loi est de nature à créer un écosystème portuaire en phase avec nombre de priorités pour l'aménagement des territoires, comme la réalisation concomitante du barreau nord-est et du barreau sud-est pour le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, ou le triplement de l'aide à la pince afin de soutenir le report modal.

Je pense aussi, bien sûr, au développement de plateformes logistiques le long de l'attendu canal Seine-Nord Europe. Ce projet, que je connais bien pour en être l'ambassadeur depuis plus de vingt-cinq ans, d'abord à la région, puis à l'Assemblée nationale et dorénavant au Sénat, avec mon collègue Laurent Somon ici présent, est un projet majeur qui constituera un maillon central de la liaison fluviale européenne à grand gabarit Seine-Escaut.

En reliant les bassins de la Seine et de l'Oise aux 20 000 kilomètres de réseau fluvial nord-européen à grand gabarit, il permettra de faire voguer des bateaux de fret fluvial de 4 400 tonnes, soit l'équivalent de deux cent vingt camions. Ce report modal de la route vers la voie d'eau entraînera une diminution importante des émissions de CO<sub>2</sub>, décongestionnera les autoroutes de l'axe concerné et surtout créera des milliers d'emplois conjoncturels, le temps des travaux, et structurels grâce aux plateformes d'irrigation économique le long de son parcours.

C'était mon couplet picard ou plus exactement, madame la présidente, mon couplet haut-français...

Vous l'aurez compris, il nous semble urgent de donner un nouvel élan à nos ports maritimes français, de renforcer leur compétitivité et de soutenir leur verdissement.

Sceptique quant à la durée de vie de cette proposition de loi, le groupe Union Centriste votera néanmoins en faveur de ce texte, car de la performance de nos ports maritimes dépend la santé de notre commerce international et de notre économie et le respect de nos engagements en faveur de la transition écologique. (*Applaudissements sur les travées du groupe UC. – M. le président de la commission et M. Philippe Tabarot applaudissent également.*)

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Martine Filleul. (*Applaudissements sur les travées du groupe SER.*)

**Mme Martine Filleul.** Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, malgré plusieurs réformes, nos places portuaires accusent un retard par rapport à celles de nos voisins européens et sont sous-exploitées au regard de leurs potentialités, alors même que la France est la deuxième puissance maritime mondiale. Ce constat a été mis en évidence par les précédents orateurs. Il faut désormais franchir un nouveau cap.

Le texte que nous examinons est la traduction législative des recommandations de la mission d'information que j'ai présidée, et dont Michel Vaspert était rapporteur. Si nous partagions beaucoup, pour ne pas dire l'essentiel, des constats et des mesures à mettre en œuvre, nous avions quelques points de divergence, que j'ai souhaité présenter dans une proposition de loi à part, et dont certains font l'objet aujourd'hui d'amendements.

Tout d'abord, nous en sommes tous d'accord, il faut que l'État définisse une stratégie nationale cohérente et ambitieuse. À cet égard, nous soutenons les mesures qui tendent à définir ladite stratégie, ainsi que la création d'un Conseil national portuaire et logistique chargé de sa mise en œuvre et de son suivi.

C'est un besoin impérieux dans un contexte de relance économique : les ports constituent en effet des lieux privilégiés de réindustrialisation, des gisements potentiels d'emplois. La création de zones franches nous apparaît opportune pour encourager l'implantation d'entreprises.

Cependant, le développement de nos ports ne pourra se faire sans investissements importants dans les infrastructures. Or ceux qui sont prévus par la LOM restent insuffisants. Il est indispensable de les augmenter, et nous soutenons l'ensemble des mesures financières prévues à cet effet.

Une bonne gestion et une gouvernance efficace sont aussi nécessaires pour la compétitivité de nos ports : pour cela, toutes les parties prenantes doivent pouvoir participer aux décisions qui les concernent. Ainsi, les acteurs privés et les collectivités territoriales qui contribuent à leur financement et à leur fonctionnement doivent y être davantage associés. Nous saluons les mesures qui encouragent cette idée.

Au-delà de ces aspects, sur lesquels nous nous accordons, un point central nous sépare.

Nos ports constituent un outil de souveraineté nationale pour l'approvisionnement en toutes circonstances de notre pays. La crise sanitaire l'a bien montré. En effet, les ports ont fait preuve d'une réactivité remarquable en demeurant pleinement opérationnels, assurant ainsi l'acheminement de

biens essentiels, de masques et de certains produits pharmaceutiques. À l'export, ils permettent la promotion de nos filières d'excellence.

Autour de cet enjeu stratégique, je dirai presque régalien, d'importants défis sont à relever dans un contexte de concurrence internationale féroce et d'urgence écologique. C'est la raison pour laquelle nous nous opposons à la possibilité ouverte de régionaliser les grands ports maritimes. L'État doit garder le contrôle de ces structures indispensables à notre indépendance et à notre économie.

Pour nous, l'enjeu se situe plutôt dans la nécessaire coordination entre nos différents ports. Ils doivent jouer collectif, affronter ensemble les défis, dans une logique de complémentarité, *a fortiori* dans le contexte du Brexit. C'est pourquoi nous attachons une importance particulière aux conseils de coordination interportuaire, dont l'article 5 améliore le fonctionnement. Nous avons souhaité que chaque façade maritime en soit systématiquement dotée.

Par ailleurs, la stratégie portuaire devra inévitablement respecter nos engagements de développement durable, tant sur la question environnementale que sur la question sociale.

Plus que jamais, l'économie doit se conjuguer avec les impératifs écologiques, en l'occurrence le verdissement du transport de marchandises, qui passe notamment par le fluvial.

La France est le théâtre d'un grand paradoxe de ce point de vue : c'est le pays qui dispose des voies navigables les plus longues d'Europe, mais dont le taux d'utilisation est le plus faible, 80 % des acheminements reposant encore sur le routier. Pourtant, avec quatre fois moins de CO<sub>2</sub> émis que la route et sa capacité de massification importante, le fluvial est l'un des modes de transport les plus vertueux.

Nos ports ont, par ailleurs, trop longtemps été perçus comme des culs-de-sac, des éléments isolés menant leurs propres activités, des structures limitées à leur propre zone d'exploitation. Or il est très réducteur de ne les envisager que sous l'angle de leur rapport avec la mer, car c'est celui avec la terre, c'est-à-dire l'hinterland, qui est défaillant et qui a freiné la constitution d'une chaîne logistique performante et écologique.

Les ports sont des espaces multimodaux qu'il faut envisager dans leur prolongement vers les réseaux ferrés et fluviaux. À l'instar de ce que font nos voisins, nous devons prioritairement renforcer le transport fluvial. La construction du canal Seine-Nord Europe sera une première étape, mais il faut d'autres mesures, y compris pour la régénération de l'ensemble du réseau de voies navigables.

L'établissement Voies navigables de France (VNF), tout comme SNCF Réseau, doit systématiquement être associé à la politique portuaire. Par ailleurs, pour rendre compétitif le transport fluvial face au routier, nous voulons supprimer la distorsion qu'il subit en généralisant la solution, retenue à Dunkerque, d'une mutualisation et d'une répartition uniforme des charges de manutention des conteneurs.

Vous l'aurez compris, le respect de l'environnement constitue une préoccupation majeure. C'est la raison pour laquelle, malgré la nouvelle rédaction adoptée par la commission, nous demanderons la suppression de l'alinéa 3 de l'article 7, qui permettrait à un port de déroger à ses obligations de compenser toute atteinte à la biodiversité.

Enfin, nos ports ne seraient rien sans les femmes et les hommes qui les font vivre, et participent indéniablement à leur essor. C'est pourquoi nous voulons que le personnel soit bien représenté au sein des conseils de surveillance.

Nous veillerons également à ne pas affaiblir le modèle social auquel les salariés et les dockers sont légitimement attachés. La mise en place d'un « nouveau service minimum », alors que des règles permettent déjà de maintenir un niveau de fonctionnement suffisant de nos ports, n'est, à nos yeux, pas acceptable.

Nous pensons que nous devons davantage nous préoccuper de donner aux salariés et aux dockers les moyens de s'adapter à la transformation numérique et de réfléchir, notamment, à leur formation.

Pour conclure, je dirai que la mer peut, dans la période difficile que nous vivons, devenir une de nos plus belles opportunités, si nous défendons ensemble une politique portuaire qui préserve nos intérêts, protège nos richesses et agisse comme un moteur pour le développement des territoires, pour la création de valeur et pour l'emploi, tout en favorisant la transition écologique. (*Applaudissements sur les travées du groupe SER.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Joël Guerriau.

**M. Joël Guerriau.** Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, la proposition de loi que nous étudions cet après-midi est le fruit d'un long travail, et d'une réflexion parlementaire qui a donné lieu à une mission d'information relative à la compétitivité internationale de nos ports.

Or la compétitivité de nos ports, c'est aussi, bien sûr, la compétitivité de la France.

Les enjeux auxquels font face nos ports maritimes sont multiples. Ils sont d'ordre économique, écologique, industriel ou encore organisationnel et géopolitique. Nos ports ont connu de nombreuses crises et, depuis 2008, ils peinent à retrouver un cap. Tout cela a été accentué par la crise du covid-19.

Vous me permettrez de prendre l'exemple du port de Nantes-Saint-Nazaire, que je connais particulièrement bien puisque je suis originaire de Loire-Atlantique.

Ce grand port maritime, quatrième port français, concentre tous les enjeux que j'ai déjà énumérés. Le Conseil économique, social et environnemental régional (Ceser), dans un récent rapport, a fait des préconisations intéressantes pour améliorer et adapter la stratégie de Nantes-Saint-Nazaire : amorcer une diversification de l'activité, organiser la transition énergétique, notamment avec l'éolien et l'hydrogène, ou encore se coordonner avec d'autres ports de la façade Atlantique.

L'une des recommandations qui a le plus attiré mon attention est celle de l'élargissement de l'hinterland. À ce titre, le fret ferroviaire ou encore les routes fluviales sont essentiels. Je salue donc la présence de représentants de VNF et de SNCF Réseau dans la composition du CNPL, dont la création est proposée par cette proposition de loi. Il en est de même dans la composition du conseil de surveillance.

Nous devons adapter nos ports et leur gouvernance pour les rendre plus efficaces et prospères. Comme l'a dit Édouard Philippe, alors Premier ministre, il faut des « ports entrepreneurs ». Je trouve cette expression tout à fait juste.



Un plan de navigation stable à l'échelle nationale pour affronter les remous de la mondialisation est essentiel. C'est l'objectif de l'article 1<sup>er</sup> de ce texte, qui prévoit la création d'une stratégie nationale portuaire.

Notre pays a une richesse maritime incroyable, l'une des plus importantes en Europe. C'est un atout pour la France et une chance pour l'Union européenne. Notre place est aux avant-postes dans la compétition internationale. Dans cette perspective, le mécanisme des zones de relance économique temporaires semble aussi pertinent.

La cohérence se retrouvera également dans nos actions. Je souligne donc les avancées réalisées sur les conseils de coordination interportuaire. De la même manière, il est important d'inclure tous les acteurs en présence. J'entends par là les acteurs locaux, qu'ils viennent du monde industriel, économique ou social. Pour reprendre l'exemple du port de Nantes-Saint-Nazaire, environ 120 entreprises y sont installées, dont de très beaux fleurons français, comme Airbus ou bien encore les Chantiers de l'Atlantique. En tout, cela représente plus de 25 000 emplois, et, rien que pour le grand port maritime, plus de 80 métiers différents.

Cet écosystème connaît par cœur les enjeux auxquels il fait face. Seule une association solide entre le local et le national peut rendre l'ensemble cohérent et efficient.

La coordination doit également se faire entre les ports partageant une même façade. Les enjeux ne sont pas les mêmes à Marseille et à Dunkerque. En revanche, comme le montrent ses préparatifs, le Brexit nécessitera une organisation particulière, *a fortiori* en cas de non-accord. C'est important pour notre compétitivité, notre attractivité et le respect de nos règles européennes.

Enfin, je souhaite terminer par deux points.

Premièrement, il y a un atout écologique de nos ports, lesquels font de gros efforts de verdissement qui doivent être encore renforcés. Je salue à cet égard l'extension du dispositif de suramortissement pour les entreprises investissant dans le verdissement des ports et du transport maritime.

Deuxièmement, je veux insister sur l'article 6, qui tend à la régionalisation de la gestion des grands ports maritimes. Nous sommes nombreux dans cet hémicycle à connaître les discussions en cours concernant Nantes-Saint-Nazaire, mais aussi Bordeaux et La Rochelle. Je suis attaché à la décentralisation, ainsi qu'à l'inclusion des régions dans le processus décisionnel. Je crois en la subsidiarité, c'est-à-dire le principe imposant que la décision soit prise à l'échelon le plus approprié, mais je crois aussi que la stratégie nationale doit garder un poids significatif, en réponse aux enjeux de la mondialisation.

La progression des nouvelles routes de la soie est mise en avant dans ce texte, mais ce n'est pas la seule stratégie. Nous devons réfléchir ensemble à une solution intermédiaire où l'État et les collectivités territoriales auraient des rôles complémentaires.

La stratégie de nos ports maritimes participe de l'aménagement de notre territoire, de l'accélération de notre transition écologique et énergétique, de la garantie de notre souveraineté économique et industrielle et de l'affirmation de notre poids géopolitique dans ce monde en perpétuel mouvement. Il reste du travail, mais le Sénat sera au rendez-vous.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Philippe Tabarot. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

**M. Philippe Tabarot.** Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, avant d'entrer dans le vif du sujet, je veux moi aussi profiter de cette occasion pour saluer le travail accompli par Michel Vaspard. Il a, je le sais, joué un rôle moteur pour que les affaires portuaires fassent l'objet d'une attention constante au Sénat, tout comme nos collègues Martine Filleul, Hervé Maurey et Didier Mandelli. Je veux pour preuve de cet engagement l'examen, aujourd'hui, de la proposition de loi relative à la gouvernance et à la performance des ports maritimes français.

Si la crise sanitaire a montré la résilience de nos ports français, elle a également révélé que le modèle économique des grands ports maritimes était encore handicapé par des freins à la compétitivité. Nos portes d'entrée maritimes, qui sont bien plus que des connecteurs à l'économie mondialisée, sont devant la porte de leur propre vérité face à la concurrence : il s'agit aujourd'hui de relever les nouveaux défis de ce que doit être une grande Nation maritime.

Comité interministériel en 2018, Assises de la mer... Il est temps de passer des intentions aux actes ! Malgré vos annonces à l'instant, monsieur le ministre, beaucoup reste à faire.

En préambule, je souhaite rappeler un chiffre : plus de 40 % des conteneurs à destination de la France métropolitaine transitent toujours par d'autres ports européens, principalement belges et néerlandais, et notamment Rotterdam dont a parlé Stéphane Demilly.

Cette édifiante donnée motive à elle seule mon intervention sur cette proposition de loi. Ce rappel doit nous permettre de garder à l'esprit que ce texte résulte non pas d'une conjonction d'opportunités politiques, mais bien d'une volonté de pallier une politique publique défailante.

J'emploie à dessein l'adjectif « défailant », car deux rapports dressent un panorama sans concession de la situation des ports français. Permettez-moi de citer l'un d'eux : « La performance de nos ports demeure insuffisante au regard des atouts maritimes de la France. »

Le rapport de juillet dernier rappelle, par ailleurs, que le projet chinois des nouvelles routes de la soie a mis en lumière le caractère stratégique des ports pour l'approvisionnement de la Nation en biens essentiels.

Un autre chiffre illustre cette situation : 80 % des pré- et post-acheminements portuaires reposent encore sur le mode routier, quand 50 % du fret du port d'Hambourg est acheminé par voie ferroviaire ou fluviale.

La statistique la plus éloquente est pourtant à venir : songez un instant que les six principaux ports maritimes hexagonaux représentent un total de 294 millions de tonnes de transit, le seul port de Rotterdam atteignant, de son côté, 469 millions de tonnes, et Anvers 235 millions de tonnes.

Nous sommes donc face à un double défi : d'une part, nos ports manquent cruellement d'attractivité ; d'autre part, ils souffrent d'une intermodalité insuffisamment développée. Sur ce dernier point, j'ai eu l'occasion de mesurer notre retard, ayant examiné cette année en tant que rapporteur pour avis les crédits prévus dans le budget pour 2021 en faveur du transport ferroviaire, fluvial et maritime.

Nous sommes particulièrement sensibles au développement de solutions de transport intermodal diversifiées, qui dépassent d'ailleurs le strict cadre portuaire.

Le mode fluvial, pourtant fiable, capacitaire et capable de desservir le cœur des villes, représente seulement 2 % du transport intérieur de marchandises. La part du ferroviaire en France atteint difficilement les 9 %, alors qu'elle s'élève à 35 % en Autriche.

La massification des acheminements portuaires est nécessaire à double titre : dans une optique de réduction des nuisances liées au transport de marchandises mais aussi pour renforcer la compétitivité de nos ports.

En effet, comment envisager demain de gagner des parts de marché dans nos ports si, derrière, nous ne disposons pas des capacités de transport suffisantes pour absorber cette augmentation ? Comme le résume très bien la formule citée dans le rapport de la mission d'information, « à la massification maritime doit correspondre une massification terrestre ». Je salue donc les avancées prévues par la proposition de loi en la matière.

Il s'agit, d'abord, de la création du CNPL, qui va favoriser une meilleure prise en compte de la problématique du transport terrestre des marchandises. Les amendements adoptés en commission sur l'initiative du rapporteur Didier Mandelli et de nos collègues, et visant à élargir la composition de ce Conseil aux représentants des collectivités territoriales, des ports maritimes, de VNF, de SNCF Réseau, vont tous dans le sens du développement de solutions multimodales.

De fait, cette proposition de loi suit toujours sa ligne directrice : favoriser les solutions multimodales, comme nous le constatons avec la composition et le fonctionnement des conseils de surveillance des grands ports maritimes.

S'agissant du volet financier, l'augmentation de la trajectoire d'investissements de l'Afitf, fixée par la LOM, est un signal fort en faveur du fret ferroviaire et du fret fluvial.

Les besoins en matière de régénération sont énormes, compte tenu des années de sous-investissement. Cette évolution pourrait d'ailleurs s'inscrire dans la stratégie nationale pour le fret ferroviaire, qui devrait, comme vous venez de nous le dire, monsieur le ministre, être présentée prochainement.

Un mot, enfin, pour dire que la création d'une instance de discussion sur le surcoût de la manutention fluviale, qui serait chargée de mettre en œuvre un plan d'optimisation à cet égard, est malheureusement devenue nécessaire.

S'agissant du transport maritime, le prolongement du dispositif de suramortissement fiscal en faveur du verdissement des navires est particulièrement bienvenu, étant donnés les objectifs ambitieux, devenus impérieux en la matière, pour diminuer l'intensité carbone du transport international.

Pour conclure, si ce texte est avant tout une réponse à une politique publique que nous jugeons défailante, je m'autorise, comme mes collègues, à demander au Gouvernement, une nouvelle fois, de présenter au plus vite sa stratégie nationale portuaire, annoncée depuis 2017.

Si la France de la mer et celle de la terre ne se tournent plus le dos, le réalisme de la situation n'interdit pas d'engager formellement et rapidement plus de convergence, plus d'ambition, plus d'intermodalité, dès lors que ces objectifs sont portés et partagés politiquement aux plans national et régional.

Compte tenu du contexte sanitaire, la situation des grands ports maritimes ne semble pas relever de l'urgence. Et pourtant, si nous continuons dans cette voie, nous risquons de franchir un point de non-retour. Alors, monsieur le ministre, ne repoussez pas cette proposition de loi et revenez sur votre avis initial. Aidons nos ports français à retrouver une place stratégique sur notre continent ! Ils n'ont que trop attendu. Ce texte quasi consensuel est de nature à y contribuer fortement.

Monsieur le ministre, ne passez pas à côté de cette nouvelle opportunité que vous offre la Haute Assemblée. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Vivette Lopez. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

**Mme Vivette Lopez.** Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, je tiens tout d'abord à féliciter mon ancien collègue Michel Vaspard, dont l'expertise et la clairvoyance imprègnent chaque ligne de la proposition de loi que nous allons examiner. Sa passion du littoral et du domaine maritime nous manque !

On le sait, la France a souvent négligé sa vocation maritime, et Richelieu ne se trompait pas quand il disait que « les larmes de nos souverains [avaient] souvent eu le goût salé des mers qu'ils [avaient] ignorées ».

Les atouts de notre pays sont pourtant extraordinaires : trois façades maritimes pour la métropole et une en outre-mer, nous donnant accès à tous les océans du globe ; un maillage portuaire composé de soixante-six ports de commerce, dont onze grands ports maritimes relevant de l'État français, à savoir sept sur le territoire métropolitain et quatre en outre-mer – Réunion, Guadeloupe, Martinique, Guyane – ; une ZEE immense nous classant comme le plus grand territoire maritime du monde.

Pourquoi en sommes-nous arrivés là ? Le diagnostic est unanime. Ces quarante dernières années, nos ports ont pâti d'une absence de cap, d'un manque flagrant d'ambition, au plus grand bénéfice des ports étrangers. Le manque d'infrastructures, de volonté, un lobbying actif à Bruxelles de la part des ports du Benelux, le Brexit, et à présent la covid, n'ont eu de cesse de porter des coups sévères à l'émergence d'un véritable projet maritime français.

Force est donc de constater aujourd'hui leur faible performance, d'une part, au regard des objectifs qui avaient présidé aux différentes réformes portuaires, et, d'autre part, en comparaison avec les autres ports européens, non seulement ceux du Nord, mais aussi ceux de la Méditerranée, rachetés de plus en plus par les Chinois. L'écart s'est déjà creusé avec nos concurrents nord-européens, mais d'autres ports étrangers, comme celui de Barcelone, semblent avoir compris que l'époque n'était plus à l'attentisme.

Les ports français sont donc aujourd'hui à la croisée des chemins, alors même que l'épidémie de covid-19 ainsi que le projet chinois des routes de la soie ont mis en lumière le caractère stratégique des ports et des chaînes logistiques. Le transport maritime demeure le pilier des échanges mondiaux, car il permet l'acheminement de biens essentiels à la vie de la Nation. Je me réjouis à ce titre que le Sénat se soit emparé du sujet.

Venons-en aux spécificités du texte qui nous réunit. Articulée autour de cinq chapitres, cette proposition de loi vise à créer « un cadre propice à la reconquête de parts de marché pour nos ports maritimes, en particulier les grands

ports maritimes relevant de l'État, têtes de pont et premières portes d'entrée du commerce extérieur français ». Pour y parvenir, le texte s'attache tout d'abord à refondre la gouvernance du système portuaire en introduisant plus de souplesse et une meilleure représentation de l'ensemble des acteurs concernés.

C'est dans cet objectif que l'article 1<sup>er</sup> prévoit la création d'un Conseil national portuaire et logistique, chargé notamment du suivi de la stratégie nationale portuaire. Par ailleurs, et afin d'associer davantage les acteurs économiques locaux et les collectivités territoriales, la composition et le fonctionnement des conseils de surveillance des grands ports maritimes devaient être modifiés. L'article 2 s'y emploie avec pertinence.

Dans le même esprit, les articles 3, 4, 5 et 6 permettraient respectivement de modifier la procédure de nomination et de révocation des directeurs généraux des grands ports maritimes, de renforcer les pouvoirs des conseils de développement, de modifier le fonctionnement des conseils de coordination interportuaire, et de décentraliser la gestion des grands ports maritimes au profit des régions qui en feraient la demande.

Il est également apparu nécessaire de profiter de cette proposition de loi pour renforcer l'attractivité et la compétitivité de nos grands ports maritimes et des ports des collectivités territoriales, avec des dispositifs s'inscrivant dans le cadre de la relance de l'économie post-crise sanitaire.

De même, le texte permet de clarifier les dépenses prises en charge par l'État et celles, non commerciales, des grands ports maritimes.

Enfin, l'article 8, qui a pour objet d'inciter à la création d'une dynamique concurrentielle dans le secteur des services portuaires, et notamment le remorquage, pour soutenir la diminution des coûts du passage portuaire, est une avancée importante.

Le troisième défi relevé par cette proposition de loi est de tendre vers un développement portuaire en harmonie avec les questions environnementales.

Nous sommes en effet convaincus que les ports maritimes jouent un rôle plus crucial que jamais dans les échanges extérieurs de l'Europe, et qu'ils sont les principaux facilitateurs multimodaux de la croissance économique de notre continent. Différentes dispositions visent donc à accompagner le verdissement du secteur portuaire par la mise à disposition d'outils incitatifs pour que les acteurs s'engagent dans la transition écologique. Il en est ainsi de la possibilité pour les grands ports maritimes volontaires d'élaborer et de mettre en œuvre un plan d'optimisation des coûts, ce qui permettra de favoriser le report modal et le verdissement du transport de marchandises.

Je voudrais à cet égard remercier la gendarmerie maritime, qui concourt elle aussi à cette mission, en contribuant, *via* le réseau Aquapol, à un dispositif tout à fait original en Europe visant à rendre nos ports sûrs et à en faire des facteurs déterminants d'une croissance bleue, sereine et durable.

Je n'omettrai pas d'évoquer les articles 9 à 12 du chapitre III, qui visent à renforcer l'information du Parlement sur la politique portuaire.

Ces articles prévoient notamment la remise de rapports du Gouvernement au Parlement sur quatre sujets.

Parmi ceux-ci, la question de la progression de la stratégie des nouvelles routes de la soie de la République populaire de Chine, me semble devoir tout particulièrement retenir notre attention. Aujourd'hui, la présence chinoise est partout visible : en Méditerranée, du Pirée à Valence, en Espagne, en passant par Marseille, Malte ou Thessalonique ; sur la côte Atlantique, à Bilbao et Nantes ; dans la Manche, au Havre ; en mer du Nord, à Dunkerque, Zeebrugge, Anvers, Rotterdam, sans compter des visées sur la mer Baltique. La Chine contrôle désormais près d'un dixième des capacités portuaires européennes. Ce constat doit nous interroger plus que jamais sur notre capacité à envisager nos ports comme des éléments majeurs de notre souveraineté.

Pour conclure, je dirai que tous les acteurs du milieu portuaire sont prêts à s'engager pour mettre en œuvre les dispositifs contenus dans cette proposition de loi. C'est aussi le cas des parlementaires, mais il manque une ambition claire de l'État et de la constance pour tenir les engagements pris.

Le Président Emmanuel Macron a déclaré aux Assises de la mer, le 3 décembre 2019 : « Le XXI<sup>e</sup> siècle sera maritime ! » Encore plus récemment, le gouvernement de M. Castex a réhabilité une fonction oubliée depuis la présidence de François Mitterrand, le ministère de la mer. Nous est-il permis de croire que l'heure d'une reprise en main du domaine maritime puisse sonner ?

**Mme la présidente.** Il faut conclure, ma chère collègue.

**Mme Vivette Lopez.** Je conclus : nous avons le devoir de redonner à la France sa grandeur d'antan, afin de laisser un merveilleux patrimoine à notre jeunesse. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. le président de la commission.

**M. Jean-François Longeot, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.** Permettez-moi, monsieur le ministre, avant que nous passions à la discussion des articles, de m'associer aux propos qui viennent d'être tenus et de rendre un hommage particulier au travail réalisé par Michel Vaspart.

Je remercie Martine Filleul, qui a présidé cette mission d'information, et notre rapporteur Didier Mandelli, qui prend la suite sur ce dossier. Merci également à l'ensemble des membres de la commission de l'aménagement du territoire qui, notamment sous la présidence d'Hervé Maurey, que je salue, ont travaillé sur ce sujet.

Je me félicite de ce que les travaux de la mission d'information aient pu être menés à leur terme dans un contexte particulièrement difficile marqué par les grèves liées à la réforme des retraites, puis par la crise sanitaire. Je souhaite que cette proposition de loi poursuive son chemin après son passage au Sénat et qu'elle puisse franchir les portes de l'Assemblée nationale. J'espère que le débat qui va s'engager au travers de la discussion des articles permettra de mener à bien cette réforme.

Encore une fois, monsieur le ministre, vous savez pouvoir compter sur le Sénat, qui est une force de proposition à la disposition du Gouvernement.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, je souhaiterais, avant d'engager l'examen des amendements, vous dire dans quel état d'esprit la commission a travaillé, et vous faire savoir par avance quelle position elle a adopté sur certains points.

Nous avons examiné le texte en commission le 25 novembre dernier. Parmi les amendements discutés, trente et un ont été adoptés, dont vingt-cinq déposés par la commission, et six par Martine Filleul et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Ce texte est donc le fruit d'un travail élaboré en concertation avec l'ensemble des membres de la commission. Au total, le taux d'adoption des quatorze amendements déposés en commission par les membres du groupe SER s'établit à 43 %.

Sur les dix-neuf amendements que nous sommes sur le point d'examiner, la commission émettra seulement quatre avis de sagesse, en particulier sur les amendements relatifs à l'article 6, lequel constitue un sujet sensible.

Au-delà de nos appréciations, souvent dictées par des considérations d'ordre local, notamment régional, l'éventuelle décentralisation de certains grands ports maritimes ne faisait initialement pas partie des préconisations du rapport de la mission. L'objectif de l'article 6 de la proposition de loi était que nous puissions avoir un débat sur cette question. Nathalie Delattre avait déjà abordé cette question pour le port de Bordeaux.

Sur les quinze autres amendements, j'émettrai un avis défavorable, soit parce qu'ils reviennent sur la position adoptée en commission le 25 novembre dernier, soit parce qu'ils se trouvent en contradiction totale avec le rapport de la mission.

Je ne souhaite pas, en effet, dénaturer le travail de la mission, qui a été remarquablement conduit sous la houlette de Michel Vaspert et s'est conclu par l'adoption à l'unanimité du rapport.

**Mme la présidente.** La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion du texte de la commission.

PROPOSITION DE LOI RELATIVE À LA GOUVERNANCE ET  
À LA PERFORMANCE DES PORTS MARITIMES FRANÇAIS

Chapitre I<sup>er</sup>

MODERNISER ET AMÉLIORER LA  
GOUVERNANCE DES PORTS FRANÇAIS

**Article 1<sup>er</sup>**

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Après la section 1 du chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre II de la première partie, est insérée une section 1 *bis* A ainsi rédigée :
- ③ « Section 1 bis A
- ④ « **Le Conseil national portuaire et logistique**
- ⑤ « Art. L. 1212-2. – Le Conseil national portuaire et logistique est composé de représentants de l'État, des ports maritimes mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 5311-1, des collectivités territoriales ou de leurs groupements responsables de la gestion d'un port maritime faisant partie d'un ensemble géographique pour lequel a été mis en place un conseil de coordination interportuaire mentionné à l'article L. 5312-12, de l'établissement public mentionné à l'article L. 4311-1, de la société SNCF Réseau mentionnée à l'article L. 2111-9, des filières de la chaîne portuaire et

logistique, du personnel des ports mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 5311-1 et des ouvriers dockers mentionnés à l'article L. 5343-1. Il comprend parmi ses membres deux députés et deux sénateurs. Il est renouvelé tous les trois ans.

- ⑥ « Le conseil a pour mission, en tenant compte des particularités, des atouts et des besoins de chaque territoire :
- ⑦ « 1° D'assurer le suivi de la mise en œuvre et l'évaluation de la stratégie nationale portuaire mentionnée à l'article L. 1212-3-3-1 ;
- ⑧ « 2° De conseiller et soutenir les ports maritimes dans la définition et la mise en œuvre de leurs projets, notamment en faveur de la transition écologique, en cohérence avec la stratégie nationale portuaire mentionnée au même article L. 1212-3-3-1 ;
- ⑨ « 3° De centraliser, mettre à disposition et partager les informations relatives aux projets en matière de développement portuaire et d'infrastructures de transports dont il a connaissance ;
- ⑩ « 4° De favoriser la mutualisation des moyens d'expertise et de services entre les ports maritimes mentionnés aux 1° et 2° de l'article L. 5311-1 ;
- ⑪ « 5° De recenser les distorsions de concurrence constatées dans l'accès aux services portuaires et aux infrastructures portuaires ;
- ⑫ « 6° De surveiller l'évolution des coûts du passage portuaire dans les ports maritimes mentionnés aux mêmes 1° et 2° et de la compétitivité de la chaîne logistique nationale ;
- ⑬ « 7° Pour le secteur portuaire, d'évaluer l'utilisation des fonds européens structurels et d'investissement et d'assister le Gouvernement dans sa mission de définition, de mise en œuvre et de suivi des politiques nationales et européennes ;
- ⑭ « 8° De mettre en œuvre toutes autres actions qui lui sont confiées par l'État et les collectivités territoriales en relation avec sa mission et notamment liées à la réduction du surcoût de manutention fluviale et à l'évaluation du niveau de service offert par les compagnies maritimes.
- ⑮ « Il peut solliciter pour ses travaux le concours de toute personne pouvant éclairer ses débats, notamment du haut-commissaire au plan institué par le décret n° 2020-1101 du 1<sup>er</sup> septembre 2020 instituant un haut-commissaire au plan ou de son représentant.
- ⑯ « Il remet chaque année au Président de la République et au Parlement un rapport rendant compte de l'exécution de ses travaux. Le compte rendu des débats et les contributions personnelles de ses membres peuvent être joints au rapport.
- ⑰ « Art. L. 1212-3. – Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application de la présente section. » ;
- ⑱ 2° Après la section 1 *bis* du chapitre II, est insérée une section 1 *ter* A ainsi rédigée :
- ⑲ « Section 1 ter A
- ⑳ « **Stratégie nationale portuaire**
- ㉑ « Art. L. 1212-3-3-1. – La stratégie nationale portuaire fixe les orientations à long terme de l'État et les modalités de son action pour le développement et la

promotion des ports maritimes mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 5311-1 ainsi que pour l'amélioration des dessertes intermodales de ces ports et de la fluidité de la chaîne logistique, dans un objectif d'aménagement des territoires, de développement économique et de transition écologique.

- 22 « Elle détermine les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre dans le cadre de programmes d'investissements pluriannuels. Elle accorde une priorité au développement des infrastructures de transports de marchandises nécessaires pour la desserte des places portuaires mentionnées au premier alinéa du présent article.
- 23 « La stratégie nationale portuaire fait l'objet d'une évaluation qualitative de son impact au regard des objectifs de développement durable définis par l'Organisation des Nations unies.
- 24 « Les ports concernés, les collectivités territoriales ou leurs groupements responsables de la gestion d'un port maritime faisant partie d'un ensemble géographique pour lequel a été mis en place un conseil de coordination interportuaire mentionné à l'article L. 5312-12 ainsi que les membres du Conseil national portuaire et logistique mentionné à l'article L. 1212-2 sont associés à son élaboration.
- 25 « Art. L. 1212-3-3-2. – La stratégie mentionnée à l'article L. 1212-3-3-1 est actualisée et présentée au Parlement au moins une fois tous les cinq ans. » ;
- 26 3° (nouveau) Après le troisième alinéa de l'article L. 4311-8, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- 27 « Il prend en compte la stratégie nationale portuaire mentionnée à l'article L. 1212-3-3-1. »
- 28 II. – Le 3° de l'article L. 4251-2 du code général des collectivités territoriales est complété par un *b* ainsi rédigé :
- 29 « *b*) La stratégie nationale portuaire mentionnée à l'article L. 1212-3-3-1 du code des transports. »
- 30 III. – Le I entre en vigueur à la date prévue par le décret en Conseil d'État mentionné à l'article 17 de la présente loi, et au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2022. Les ministres chargés de la mer, des ports maritimes, de l'économie et du budget définissent par convention les modalités de mise en place du conseil national portuaire et logistique.
- 31 IV. – Le II entre en vigueur lors du prochain renouvellement général des conseils régionaux. Il s'applique aux schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires à compter de cette même date.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'article 1<sup>er</sup>.

(L'article 1<sup>er</sup> est adopté.)

## Article 2

- 1 I. – La sous-section 1 de la section 2 du chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :
- 2 1° L'article L. 5312-7 est ainsi modifié :
- 3 a) Le 1° est ainsi rédigé :

- 4 « 1° Le représentant de l'État dans la région du siège du port ou son suppléant, qu'il désigne à titre permanent ; »
- 5 a bis) (nouveau) Le début du 3° est ainsi rédigé :
- 6 « Deux représentants du personnel... (le reste sans changement) ; »
- 7 b) Le 4° est ainsi rédigé :
- 8 « 4° Une à trois personnalités qualifiées nommées par l'autorité compétente de l'État, après avis du président du conseil régional, selon qu'il s'agit d'un grand port maritime d'importance nationale ou d'importance européenne et internationale, dont la distinction est précisée par voie réglementaire ; »
- 9 c) Après le même 4°, sont insérés des 5°, 6° et 7° ainsi rédigés :
- 10 « 5° Le président du conseil de développement mentionné à l'article L. 5312-11 ;
- 11 « 6° Une personnalité qualifiée nommée par l'autorité compétente de l'État, sur proposition du président de l'union maritime et portuaire locale ;
- 12 « 7° (nouveau) Un représentant de la société SNCF Réseau mentionnée à l'article L. 2111-9. » ;
- 13 d) La première phrase du dernier alinéa est complétée par les mots : « parmi les membres représentant les collectivités territoriales » ;
- 14 2° L'article L. 5312-8 est ainsi modifié :
- 15 a) Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- 16 « Il détermine dans son règlement intérieur ses méthodes de travail et les modalités de prévention des conflits d'intérêts. » ;
- 17 b) Le quatrième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Ce rapport porte, le cas échéant, sur la mise en œuvre de l'article L. 5312-14-1 par le directeur. » ;
- 18 3° La seconde phrase du troisième alinéa de l'article L. 5312-8-1 est supprimée.
- 19 II. – Le I entre en vigueur à la date prévue par le décret en Conseil d'État mentionné à l'article 17 de la présente loi, et au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2022.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 7, présenté par Mme M. Filleul, M. J. Bigot, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert, Devinaz, Gillé, Houllégatte et Jacquin, Mme Prévaille, M. Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Remplacer le mot :

Deux

par le mot :

Trois

La parole est à Mme Martine Filleul.

**Mme Martine Filleul.** L'article 2 concerne les conseils de surveillance, qui sont l'équivalent des conseils d'administration des associations, ou des comités de direction des grandes

entreprises. Leur rôle est important en tant qu'ils sont chargés d'arrêter les orientations stratégiques des ports et de contrôler leur gestion.

La commission a adopté un amendement du rapporteur visant à inclure un représentant de SNCF Réseau au sein des conseils de surveillance. Nous nous en félicitons, puisque nous avons proposé une telle intégration : elle permettra de favoriser le développement de l'intermodalité et de la massification des acheminements portuaires.

Pour autant, afin de limiter le nombre de membres des conseils de surveillance, le rapporteur a compensé l'intégration de SNCF Réseau par la réduction du nombre des représentants du personnel des ports.

Nous ne sommes pas favorables à cette compensation, qui se traduit par une diminution de trois à deux du nombre de représentants du personnel des ports. Nous considérons que ces représentants ne doivent ni être sacrifiés ni jouer un rôle de variable d'ajustement pour maintenir, à l'identique, le nombre de représentants au sein des conseils de surveillance.

La représentation des salariés doit être équilibrée au regard de celle des autres membres parce qu'elle participe du bon fonctionnement du port et de la démocratie au sein des conseils de surveillance. Si le rapport de la mission d'information que j'ai présidée recommandait un resserrement des conseils de surveillance, dans un objectif d'efficacité et de révision du rôle de l'État, il visait également à garantir une bonne représentation de l'écosystème portuaire, sans prévoir la réduction du nombre de représentants des salariés.

Cet amendement, qui est en faveur du maintien d'un dialogue de qualité entre les différentes parties prenantes au sein de la place portuaire, tend donc à rétablir l'effectif de trois représentants du personnel.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Cet amendement revient sur une disposition que nous avons adoptée en commission. Je le rappelle, c'est l'intégration d'un représentant de SNCF Réseau au sein du conseil de surveillance qui a pour conséquence d'abaisser le nombre de représentants du personnel de trois à deux.

La commission ainsi que la mission d'information prévoyaient un nombre de douze à quatorze représentants, qu'il a bien fallu diminuer. Le rapport de la mission du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), daté du mois de novembre 2018, prévoyait quant à lui d'établir la jauge à douze.

Pour des motifs de flexibilité, nous avons donc laissé la possibilité, dans le cadre du rapport de la mission et du travail conduit par la commission, de définir une jauge de douze à quatorze représentants.

Pour ces raisons, et compte tenu de la contradiction entre l'amendement et la position adoptée par la commission, je sollicite le retrait de l'amendement, faute de quoi l'avis sera défavorable.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** Avant de donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement, je souhaite apporter quelques précisions.

Je partage évidemment les propos sur le caractère vital et stratégique de nos ports et de nos chaînes logistiques, que les crises successives ont encore démontré. Je souscris également à ce qui a été dit sur l'intermodalité au sens large.

S'agissant du fret ferroviaire, nous avons mobilisé 200 millions d'euros dans le cadre du plan de relance, afin de soutenir les opérateurs et de subventionner davantage certains segments de marché que sont le wagon isolé et le transport combiné. Ce faisant, nous souhaitons rééquilibrer le modèle économique du fret ferroviaire par rapport à la route, qui demeure un réel concurrent.

Cet objectif nous a permis de dégager des moyens pour relancer des autoroutes ferroviaires, dont certaines relient des ports. J'ai cité les routes de Calais-Sète, de Cherbourg-Bayonne, ou encore de Perpignan-Rungis, que nous souhaitons étendre au nord vers les ports de Dunkerque et d'Anvers, et au sud vers Barcelone.

Au total, nous avons mobilisé 400 millions d'euros pour les infrastructures maritimes et fluviales, en vue d'avoir l'approche d'ensemble que vous appelez de vos vœux.

Sur l'aspect social, nous avons observé au cours des dix dernières années une baisse, bienvenue, de la conflictualité. Nous avons, avec l'ensemble des parties prenantes, fait en sorte que soit signée une charte sociale permettant d'affronter cette période qui voit nos parts de marché particulièrement attaquées et la souveraineté de nos ports devenue une préoccupation géopolitique majeure. Cette séquence trouvera un premier aboutissement, le plus sereinement possible, dans le cadre de la stratégie nationale portuaire.

Pour l'ensemble de ces raisons, et parce que nous sommes opposés aux évolutions proposées de la gouvernance, je demande le retrait de l'amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

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

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 18 rectifié, présenté par Mme N. Delattre, MM. Artano, Bilhac, Cabanel, Corbisez, Fialaire et Gold, Mme Guillotin et M. Requier, est ainsi libellé :

Alinéa 8

Après les mots :

l'État,

insérer les mots :

dont un représentant élu de chambre consulaire,

La parole est à Mme Nathalie Delattre.

**Mme Nathalie Delattre.** Cet amendement tend à réintégrer un représentant de la CCI locale parmi les personnalités qualifiées siégeant au sein du conseil de surveillance, conformément au droit en vigueur. Cela participe à l'objectif, visé par la proposition de loi, de mieux associer les milieux économiques à la gouvernance des grands ports maritimes.

Les CCI participent depuis quatre siècles à l'entretien et au développement des activités portuaires au travers d'investissements. Leur représentation au sein du conseil de surveillance, lequel arrête les orientations stratégiques du grand port maritime et exerce un contrôle permanent sur sa gestion, est donc essentielle pour éclairer les décisions contribuant à la modernisation et à la compétitivité des ports.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** La commission considère que l'amendement est satisfait puisque rien n'empêchera la présence d'un représentant de la CCI au sein du collège des personnalités qualifiées. On pourrait imaginer, en élargissant cet amendement, la présence d'un président de chambre d'agriculture dans un port céréalier, voire celle du président d'une coopérative agricole qui serait considérée comme apporteur principal...

En conséquence, la commission demande le retrait de l'amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** Suivant le même raisonnement, le Gouvernement demande aussi le retrait de l'amendement.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Nathalie Delattre, pour explication de vote.

**Mme Nathalie Delattre.** Je ne retire pas l'amendement. Alors que les CCI investissent dans les activités portuaires depuis des années, rien n'oblige à les retenir parmi ces personnalités qualifiées au sein du collège. Le caractère éventuel qui a été évoqué me semble injurieux, compte tenu de leur positionnement.

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

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 3 rectifié *bis*, présenté par Mme Canayer, MM. P. Martin, Chauvet, Bonnacarrère, Daubresse, Levi et Husson, Mme Deromedi et M. Rapin, est ainsi libellé :

Alinéa 10

Compléter cet alinéa par les mots :

avec un avis consultatif

La parole est à Mme Agnès Canayer.

**Mme Agnès Canayer.** Cet amendement vise à préserver le rôle consultatif du président du conseil de développement, qui siège au sein du conseil de surveillance.

Il est vrai que la participation du président du conseil de développement fait l'objet d'une revendication récurrente, particulièrement forte au Havre puisqu'il se trouve que cette personnalité y est aussi le président de l'Union maritime et portuaire (UMEP).

On le voit, une véritable complémentarité est nécessaire entre le conseil de surveillance et le conseil de développement, cette symbiose faisant avancer la gouvernance portuaire. Si conflit d'intérêts il y avait, nous serions plutôt dans une situation de blocage. C'est la raison pour laquelle il faut donner au président du conseil de développement la possibilité de siéger, mais simplement avec une voix consultative.

Plus globalement, la modification des règles du conseil de surveillance intervient au mauvais moment, car les ports se trouvent en grande difficulté. Ainsi, le port Haropa-Le Havre, après avoir traversé une crise sociale et économique, enregistre une baisse de 28 % de son trafic, et doit en plus affronter les conséquences du Brexit.

Ce n'est pas dans la tempête que l'on change les équipages ! Encore une fois, il n'est pas temps de changer les règles de gouvernance et de briser les équilibres existants.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Le rapport du mois de novembre 2018 auquel je faisais référence prévoyait d'associer le président du conseil de développement au conseil de surveillance, avec au minimum une voix consultative ou une voix délibérative, s'il est désigné en tant que personnalité qualifiée.

La proposition n° 2 du rapport de Michel Vaspert, – adopté, je le répète, à l'unanimité en commission – a retenu un schéma proche quoique différent, en prévoyant que le président du conseil de développement soit membre de droit du conseil de surveillance. Cette proposition rejoint la demande formulée par les acteurs qui ont été consultés, dans tout le pays, durant les neuf mois qu'a duré la mission d'information.

Une fois encore, l'argument tenant à l'existence de conflits d'intérêts me semble devoir être écarté, car les outils de prévention et de gestion de tels conflits existent déjà, y compris dans le cadre des transports.

En outre, le président du conseil de développement assure un rôle institutionnel de représentation de la place portuaire : sa présence, avec voix délibérative, est donc légitime.

L'amendement conduirait également à atténuer très fortement l'évolution proposée dans le rapport de Michel Vaspert, d'où un décalage avec la position de la commission.

Je demande donc le retrait de l'amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** La loi de 2008 prévoit d'ores et déjà la possibilité d'inviter le président du conseil de développement à siéger au sein du conseil de surveillance.

Ne souhaitant pas modifier les règles du conseil de surveillance, je demande également le retrait de l'amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Agnès Canayer, pour explication de vote.

**Mme Agnès Canayer.** N'ayant pas été membre de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, je n'ai pas voté le rapport. Il est clair que le fait de changer les équilibres porterait préjudice aux ports.

Prenant acte des crispations qu'il suscite, je retire mon amendement.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 3 rectifié *bis* est donc retiré.

L'amendement n° 6, présenté par Mme M. Filleul, M. J. Bigot, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert, Devinez, Gillé, Houllégatte et Jacquin, Mme Prévile, M. Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 12

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Un représentant de l'établissement public mentionné à l'article L. 4311-1. » ;

La parole est à Mme Martine Filleul.

**Mme Martine Filleul.** Afin de mieux prendre en compte la nécessité de développer le fret ferroviaire et le fret fluvial, il conviendrait que VNF et SNCF Réseau soient représentés au sein du conseil de surveillance.

La commission a répondu en partie à notre souhait, en adoptant un amendement visant à inclure un représentant de SNCF Réseau. Mais, suivant l'avis du rapporteur, la commission n'a pas jugé utile d'inclure VNF, considérant que cet établissement était aujourd'hui suffisamment bien représenté au sein des différentes instances de gouvernance des grands ports maritimes. Or le fait qu'il soit représenté dans d'autres instances portuaires n'implique pas nécessairement qu'il le soit au sein du conseil de surveillance portuaire.

Nous considérons, au contraire, qu'il faut garantir la présence d'un représentant de VNF au sein de cette instance, pour que ses travaux soient effectifs sur le long terme. Nous pensons que cela enrichirait la qualité du dialogue sur l'enjeu de l'intermodalité.

VNF doit non pas faire les frais d'une limitation du nombre des membres du conseil de surveillance, mais être représenté de manière pérenne au sein de celui-ci.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Cet amendement a déjà été examiné et rejeté en commission. Je partage, au même titre que l'ensemble des collègues de la commission, la volonté d'inscrire l'intermodalité dans l'ensemble des réflexions sur la question portuaire. Nous l'avons d'ailleurs manifestée en permettant l'intégration de SNCF Réseau dans le processus.

S'agissant de VNF, l'enjeu est différent : l'établissement est déjà présent dans les différentes instances de gouvernance des grands ports maritimes, lorsque c'est pertinent. Il est ainsi présent dans les conseils de développement des ports de Dunkerque, du Havre et de Marseille, ainsi que dans les conseils de surveillance des ports de Rouen et Paris. Il est également présent au sein des conseils de coordination interportuaire de l'axe Nord, de l'axe Seine et de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône.

VNF n'est pas présent dans trois ports – Nantes, La Rochelle et Bordeaux –, car les opportunités pour le fluvial y sont les moins importantes à court terme. Il vaudrait mieux que cet établissement participe au conseil de coordination interportuaire de l'Atlantique, pour qu'il y ait une stratégie régionale de développement du fluvial ; la nécessité de dynamiser ce conseil pourrait être l'occasion d'une telle participation.

La commission demande donc le retrait de l'amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** Pour compléter les propos de M. le rapporteur, que je partage, j'ai ajouté que nous avons mis en place un conseil ministériel qui s'occupe, entre autres, de l'intermodalité et qui réunit l'ensemble des exploitants, notamment ferroviaires et portuaires, dont VNF et SNCF Réseau. C'est dans le cadre de cette instance que nous engageons les travaux à l'échelon national, et de façon systématique, au moyen des crédits que nous avons su mobiliser non seulement au travers de la LOM, mais aussi dans le cadre du plan de relance. C'est ainsi que le Gouvernement contribue à améliorer substantiellement l'intermodalité en France.

Je sollicite le retrait de l'amendement, faute de quoi l'avis sera défavorable.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 6.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 4 rectifié *bis*, présenté par Mme Canayer, MM. P. Martin, Chauvet et Daubresse, Mme Deromedi et M. Rapin, est ainsi libellé :

Alinéa 13

Supprimer cet alinéa.

La parole est à Mme Agnès Canayer.

**Mme Agnès Canayer.** Cet amendement vise à supprimer l'alinéa 13 de l'article 2, qui oblige à choisir le président du conseil de surveillance parmi les représentants des collectivités territoriales.

Sans anticiper le débat sur l'article 6 et la régionalisation des ports, je me permets de vous faire observer que les grands ports maritimes d'importance nationale et internationale constituent des outils indispensables au commerce extérieur français, et représentent des enjeux en termes de développement économique du pays.

Ainsi, le président du conseil de surveillance ne devrait pas, me semble-t-il, être obligatoirement un représentant des collectivités territoriales, car cela entrerait en contradiction avec la stratégie nationale portuaire. C'est pourquoi je propose de supprimer cette obligation.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Cet amendement revient sur le texte initial de la proposition de loi de Michel Vaspard, qui traduit la proposition n° 2 de son rapport, et contredit la position adoptée par la commission.

Il ne me semble pas y avoir de contradiction entre l'existence d'une stratégie nationale portuaire et le fait que la présidence du conseil de surveillance des grands ports maritimes soit confiée à un élu local. Cela fonctionne d'ailleurs plutôt bien, si j'en juge par la présidence du port de Nantes-Saint-Nazaire par la présidente de la région Pays de la Loire, Christelle Morançais.

L'alinéa qu'il est proposé de supprimer vise à améliorer la coordination entre les directions des grands ports maritimes et les collectivités territoriales, lesquelles jouent un rôle de premier plan dans le développement économique de notre territoire. Elles assurent déjà la gestion d'une cinquantaine de ports de commerce, dont les activités sont tantôt complémentaires, tantôt concurrentes de celles des grands ports maritimes. Par ailleurs, confier la présidence des conseils de surveillance à des élus favorisera de leur part une meilleure appropriation des préoccupations de l'État pour ce qui concerne les ports.

Enfin, cette disposition ne semble pas contraignante, étant donné que le choix est laissé entre les collèges d'élus locaux. La présidence peut donc tout à fait être exercée par un représentant d'un conseil régional, d'un département ou bien d'un bloc communal, si toutefois cela se trouve adapté à la taille du port et à ses enjeux. Une telle configuration me semble positive afin d'assurer la territorialisation de notre politique et de notre logistique portuaires.

Tout ce qui peut concourir à améliorer la juste association des collectivités à la mise en avant des politiques publiques nationales me semble devoir être soutenu.



Je demande donc le retrait de l'amendement, faute de quoi l'avis sera défavorable.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** Par souci de cohérence, le Gouvernement émet le même avis.

Je tiens à souligner que, dans les conseils de surveillance des ports, les personnalités qualifiées issues du secteur économique sont de plus en plus nombreuses.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Agnès Canayer, pour explication de vote.

**Mme Agnès Canayer.** Je maintiens mon amendement. Je suis désolée qu'il entre en contradiction avec « la bible » que semble constituer le travail de Michel Vaspert. Je soutiens simplement que l'on ne doit pas avoir de vision uniforme.

Il existe, en effet, des ports où la présidence du conseil de surveillance assurée par un représentant d'une collectivité territoriale fonctionne très bien. Mais il y a des ports où ce n'est certainement pas le cas, notamment lorsqu'il s'agit de très grands ports qui se trouvent au cœur de grandes stratégies européennes et internationales, comme le port du Havre. Je pense donc qu'il est nécessaire de laisser la faculté de choix.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 4 rectifié *bis*.

*(L'amendement est adopté.)*

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'article 2, modifié.

*(L'article 2 est adopté.)*

### Article 3

- ① L'article L. 5312-9 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Après le mot : « décret », la fin du deuxième alinéa est ainsi rédigée : « sur proposition du conseil de surveillance, après avis du président du conseil régional de la région dans laquelle se trouve le siège du port. » ;
- ③ 2° Après le même deuxième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ④ « Pour l'application du deuxième alinéa, le conseil de surveillance constitue en son sein un comité de sélection. » ;
- ⑤ 3° Le troisième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Sa rémunération comporte une part variable significative, liée aux résultats obtenus dans l'exercice de ses fonctions par rapport aux objectifs qui lui sont assignés chaque année par une lettre de mission du ministre chargé des ports maritimes. » ;
- ⑥ 4° Après le même troisième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑦ « Le conseil de surveillance peut demander à l'autorité compétente de l'État la révocation du président du directoire après un vote à bulletin secret. » – *(Adopté.)*

### Article 4

- ① L'article L. 5312-11 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le sixième alinéa est complété par les mots : « et au directoire » ;

- ③ 2° Après le même sixième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

- ④ « Si le directoire décide de ne pas suivre un avis défavorable rendu par le conseil de développement sur le projet stratégique en application du cinquième alinéa, il doit motiver sa décision. Cette motivation est publiée au recueil des actes administratifs du département. » ;

- ⑤ 3° Au quinzième alinéa, les mots : « dixième à douzième » sont remplacés par les mots : « onzième à treizième ».

**Mme la présidente.** L'amendement n° 17, présenté par M. Lahellec, Mme Brulin, M. Bacchi, Mme Gréaume, M. Bocquet et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet article :

« La première phrase du cinquième alinéa de l'article L. 5312-11 du code des transports est ainsi rédigée : « Le conseil de développement rend un avis conforme sur le projet stratégique du port mentionné à l'article L. 5312-13 et des avis sur les projets d'investissements et la politique tarifaire du grand port maritime. »

La parole est à Mme Marie-Claude Varailles.

**Mme Marie-Claude Varailles.** Nous souhaitons, par cet amendement, en revenir à la rédaction initiale de cet article. En effet, nous estimons qu'il convient de renforcer les pouvoirs du conseil de développement, face au directoire.

Le conseil de développement est en effet l'instance de légitimité dans la gouvernance des grands ports maritimes, du fait de sa représentativité. Nous considérons donc que les questions les plus importantes liées à la stratégie et aux investissements doivent faire l'objet d'un avis conforme en bonne et due forme. La formule adoptée par la commission, qui donne le dernier mot au directoire, tout en sommant celui-ci de se justifier, ne nous semble pas être la plus opérationnelle.

Pour aller plus loin, nous estimons qu'il conviendrait de renforcer la représentativité de la commission des investissements, en y intégrant des personnalités issues des organisations syndicales représentatives du personnel. Nous proposons donc de revenir à la rédaction antérieure, qui nous semble plus respectueuse de la démocratie au sein des grands ports maritimes.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Cet amendement tend à revenir au texte initial de la proposition de loi. J'avais proposé en commission un amendement de réécriture globale de cet article, qui a été adopté, afin de tenir compte des remarques formulées par les acteurs que j'avais consultés dans le cadre des travaux préparatoires à l'examen du texte. Ces acteurs, dans leur grande majorité, m'ont indiqué que l'institution d'un avis conforme du conseil de développement sur le projet stratégique pourrait constituer, dans la pratique, une contrainte trop lourde.

M. le ministre nous expliquera sans doute que cette rédaction initiale remettait en cause la réforme de 2008. Aussi, je vous propose de nous en tenir aux textes existants, qui ont été travaillés avec les acteurs que j'ai consultés. L'objectif est de parvenir au consensus par l'adoption d'une loi plus souple, qui permettra de renforcer le dialogue entre le directoire et le

conseil de développement, tout en répondant aux critiques formulées par l'administration sur la prévention des conflits d'intérêt.

La commission sollicite le retrait de l'amendement, faute de quoi l'avis sera défavorable.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** Le Gouvernement a un avis plus tranché.

Premièrement, le conseil de développement est un organe consultatif – c'est ainsi qu'il a été conçu – et son rôle est de rendre des avis, notamment pour permettre le développement des ports. Prévoir un avis conforme reviendrait à entraver le processus décisionnel du conseil de surveillance, dont l'une des décisions consiste précisément à approuver l'aspect stratégique.

Deuxièmement, l'avis conforme poserait, sur le plan pratique, des problèmes en termes de conflit d'intérêts. Les participants au conseil de développement sont généralement des acteurs économiques travaillant en lien avec la place portuaire, et qui ont donc des intérêts dans les investissements priorités par le projet stratégique.

Pour ces deux raisons, l'avis est défavorable.

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

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 19 rectifié, présenté par Mme N. Delattre, MM. Artano, Bilhac, Cabanel, Corbisez, Fialaire et Gold, Mme Guillotin et M. Requier, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Ils sont présentés par le président du conseil de développement au conseil de surveillance lors de la délibération de ce dernier sur les avis transmis.

La parole est à Mme Nathalie Delattre.

**Mme Nathalie Delattre.** L'article L. 5312-11 du code des transports dispose que les avis du conseil de développement sur le projet stratégique, les projets d'investissement et la politique tarifaire du grand port maritime sont transmis au conseil de surveillance. Dans les faits, ces avis sont présentés par le président du conseil de développement, mais celui-ci ne peut pas participer aux délibérations du conseil de surveillance : aucun dialogue n'est donc possible autour de ses avis.

L'article 2 de la proposition de loi comporte une amélioration qui nous semble essentielle, à savoir l'intégration du président du conseil de développement au sein du conseil de surveillance. Je propose, par cet amendement, d'apporter une précision supplémentaire, afin de favoriser un dialogue fluide entre les instances.

L'amendement vise à ce que le président du conseil de développement présente les avis rendus par ce dernier devant le conseil de surveillance, et assiste aux délibérations portant sur ces avis.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Cet amendement vise à ce que les avis du conseil de développement soient présentés par le président dudit conseil.

Dans la mesure où son rôle institutionnel a été renforcé, c'est bien évidemment le président du conseil de développement qui présentera ses avis au conseil de surveillance. Qui d'autre pourrait le faire ? La demande est donc satisfaite.

En conséquence, la commission sollicite le retrait de l'amendement, faute de quoi l'avis sera défavorable.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** Même avis.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Nathalie Delattre, pour explication de vote.

**Mme Nathalie Delattre.** Est-il prévu, monsieur le ministre, que le président du conseil de développement assiste à la délibération des avis, c'est-à-dire à l'ensemble de la réunion ?

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** La possibilité d'être invité est déjà prévue à droit constant. Cependant, nous ne souhaitons pas que le président du conseil de développement participe à la délibération.

C'est la raison pour laquelle nous sollicitons le retrait de cet amendement.

**Mme la présidente.** Madame Delattre, l'amendement n° 19 rectifié est-il maintenu ?

**Mme Nathalie Delattre.** Oui, madame la présidente.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 19 rectifié.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'article 4.

*(L'article 4 est adopté.)*

## Article 5

- ① L'article L. 5312-12 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° A (*nouveau*) Après le mot : « navigables », la fin du premier alinéa est ainsi rédigée : « est créé par décret pour chaque façade maritime. » ;
- ③ 1° Le deuxième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Il doit être compatible avec la stratégie mentionnée à l'article L. 1212-3-3-1. » ;
- ④ 2° Après le mot : « coordination », la fin du troisième alinéa est ainsi rédigée : « sont, à leur demande, associés à ses travaux. » – (*Adopté.*)

## Article 6

- ① I. – La propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des grands ports maritimes mentionnés au 1° de l'article L. 5311-1 du code des transports peuvent être transférés, dans les conditions fixées au présent article, aux régions dans le ressort géographique desquelles sont situées ces infrastructures.
- ② L'établissement public créé en application de l'article L. 5312-1 du même code communique au conseil régional qui en a formulé la demande, toutes les informations permettant le transfert du port en connaissance de cause.

- ③ La région peut demander à exercer les compétences mentionnées au premier alinéa du présent I pour chacun des ports situés dans son ressort géographique. La demande est adressée au représentant de l'État dans la région.
- ④ Le représentant de l'État dans la région transmet cette demande au conseil de développement du grand port maritime concerné qui dispose de six mois pour émettre un avis sur la demande de transfert.
- ⑤ Dans les mêmes formes et suivant les mêmes conditions que celles prévues à l'avant-dernier alinéa du présent I, le Conseil national portuaire et logistique mentionné à l'article L. 1212-2 du code des transports rend un avis sur cette demande.
- ⑥ II. – Pour chaque port transféré, un diagnostic de l'état du port, les modalités de transfert et la date d'entrée en vigueur du transfert sont fixés par une convention conclue entre l'État et la région au moins trois mois avant cette date.
- ⑦ L'établissement public créé en application de l'article L. 5312-1 du code des transports est dissous à la date du transfert. Les biens immeubles et meubles nécessaires à l'exercice des missions du port sont transférés à la région. Ce transfert est gratuit et ne donne lieu à paiement d'aucune indemnité, ni d'aucuns droits, taxe, salaire ou honoraires. La région succède à l'établissement public dans l'ensemble de ses droits et obligations à l'égard des tiers.
- ⑧ Les dépendances du port qui appartiennent au domaine public de l'État sont transférées à titre gratuit à la région et ne donnent lieu ni au versement de la contribution prévue à l'article 879 du code général des impôts, ni à la perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.
- ⑨ L'État supporte les frais de l'entretien et de l'exploitation des écluses d'accès, de l'entretien des chenaux d'accès maritimes, de la profondeur des avant-ports et des ouvrages de protection contre la mer. Pour l'exécution de ces travaux, il supporte dans les mêmes conditions les dépenses relatives aux engins de dragage, qui comportent les dépenses d'acquisition, d'entretien, de grosses réparations, d'amélioration et de renouvellement du matériel affecté à ces opérations.
- ⑩ III. – Les articles L. 5312-2 à L. 5312-5 et la section 3 du chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre III de la cinquième partie du code des transports sont applicables aux grands ports maritimes transférés aux régions. Lorsqu'un grand port maritime fait l'objet d'un transfert à une région, les règles relatives à son organisation sont fixées par le conseil régional concerné, après avis du représentant de l'État dans la région.
- ⑪ IV. – Les conventions de terminal portant sur les ports maritimes faisant l'objet des transferts prévus au présent article et venant à échéance avant le transfert ou moins d'un an après le transfert sont, sauf opposition du délégataire, prorogées jusqu'à une date définie par décret en Conseil d'État.
- ⑫ V. – Le premier alinéa de l'article L. 5314-1 du code des transports est complété par les mots : « ainsi que, le cas échéant, les grands ports maritimes qui lui sont

transférés en application de la loi n° ... du ... relative à la gouvernance et à la performance des ports maritimes français ».

**Mme la présidente.** Je suis saisie de quatre amendements identiques.

L'amendement n° 1 rectifié *ter* est présenté par M. P. Martin, Mme Canayer, MM. Chauvet et Levi, Mme Sollogoub, M. Bonnecarrère, Mme Garriaud-Maylam, M. Kern, Mme Saint-Pé, M. Moga, Mme Lassarade, MM. Cigolotti, Bonhomme et Meurant, Mme Loisier et M. Cazabonne.

L'amendement n° 8 est présenté par Mme M. Filleul, M. J. Bigot, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert, Devinez, Houllégatte et Jacquin, Mme Prévaille, M. Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

L'amendement n° 14 rectifié est présenté par MM. Médevielle, Malhuret et Menonville, Mme Paoli-Gagin, MM. Decool et Chasseing et Mme Mélot.

L'amendement n° 15 est présenté par M. Lahellec, Mme Brulin, M. Bacchi, Mme Gréaume, M. Bocquet et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Ces quatre amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Pascal Martin, pour présenter l'amendement n° 1 rectifié *ter*.

**M. Pascal Martin.** Cet amendement a pour objet de supprimer l'article 6, lequel prévoit expressément la possibilité, pour les régions qui en feraient la demande, d'un transfert en pleine propriété de grands ports maritimes.

Je considère que la rédaction de cet article est inopportune et ambiguë. En effet, comme l'a rappelé Didier Mandelli, la question centrale sur laquelle il porte n'entre pas dans le champ de la mission d'information, telle que l'ont voulue son rapporteur Michel Vaspert et sa présidente Martine Filleul.

De plus, le calendrier est mal choisi, à quelques mois des élections régionales, pour lancer une réflexion sur un tel sujet.

Enfin, la rédaction reste ambiguë sur le rôle du représentant de l'État : on ne sait pas s'il doit émettre un avis à la demande d'une région, ou bien si cet avis est facultatif, obligatoire ou conforme. Le texte manque de précision.

Les onze grands ports maritimes de France assurent 80 % du trafic export et import. Ils sont un puissant outil de souveraineté nationale pour l'approvisionnement de notre pays. La stratégie nationale portuaire sera arrêtée par le Gouvernement, comme l'a rappelé M. le ministre, dans quelques semaines, en début d'année 2021.

Laisser les régions devenir propriétaires de grands ports maritimes renforcera les inégalités territoriales, et exacerbera la concurrence entre les ports. Nous souhaitons au contraire développer leur mutualisation et leur complémentarité.

Pour toutes ces raisons, nous proposons la suppression de l'article 6.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Martine Filleul, pour présenter l'amendement n° 8.

**Mme Martine Filleul.** Un transfert de la gestion des grands ports maritimes aux collectivités territoriales ne nous paraît pas opportun, et je développerai quatre arguments pour justifier cette position.

La première raison tient à ce que les places portuaires représentent des enjeux stratégiques, de sorte qu'il apparaît essentiel que les grands ports maritimes demeurent une compétence de l'État. Les ports sont des maillons stratégiques indispensables à la performance et à la résilience des chaînes logistiques. À l'export, ils permettent la promotion de nos filières d'excellence.

Ils sont un outil de souveraineté nationale pour l'approvisionnement en toutes circonstances de notre pays, comme l'a démontré la crise sanitaire. Les infrastructures portuaires ont en effet permis d'assurer la continuité des approvisionnements en produits essentiels à la vie de notre pays, qu'il s'agisse des produits agroalimentaires ou du matériel médical.

Par ailleurs, en admettant que les collectivités soient à même de gérer ces grands ports, qui nous dit qu'elles ne seront pas tentées, voire contraintes, un jour de céder ces actifs, et pourquoi pas à des pays comme la Chine qui mène une politique active d'acquisitions partout et dans de nombreux domaines ? Qu'est-ce qui nous protège de ce type d'éventualité ? C'est alors une part de notre souveraineté nationale que nous abandonnerions !

Deuxième raison, il ne semble pas que ce transfert corresponde à une demande de la part des grands ports maritimes. La majorité des représentants de ces derniers, auditionnés par la mission d'information, ne s'y sont pas intéressés et d'autres y étaient totalement opposés, à l'exception du grand port de Bordeaux et de la région qui pourraient être intéressés.

La décentralisation risque d'être particulièrement pénalisante si les collectivités territoriales ne disposent pas de moyens importants pour assumer cette nouvelle compétence.

Troisième raison, nous redoutons que la régionalisation ne se traduise par un accroissement de la concurrence entre les ports français, comme l'a expliqué Pascal Martin, alors que, *a contrario*, nous devons accroître leur coopération et la coordination interportuaire.

Quatrième raison, pour des motifs conjoncturels, l'État pourrait être amené, un jour, à transférer aux régions la gestion de certains grands ports maritimes à des fins d'ordre financier et comptable, comme le désendettement de l'État, par cession d'actifs. Dans la conjoncture de crise sanitaire et économique actuelle, cette crainte n'est pas à exclure.

Face à ces interrogations qui demeurent, nous souhaitons la suppression de l'article.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Pierre Médevielle, pour présenter l'amendement n° 14 rectifié.

**M. Pierre Médevielle.** L'article 6 ouvre la possibilité d'une décentralisation de la propriété, de l'aménagement, de l'entretien et de la gestion des grands ports maritimes au profit des régions qui en feraient la demande, sous réserve de l'accord de l'État.

Un tel transfert aux collectivités territoriales de la gestion des grands ports maritimes n'est pas opportun puisque l'importance et le rayon d'action de ces ports dépassent largement les enjeux de la région où ils sont situés.

À titre d'exemple, Dunkerque a vocation à desservir les Hauts-de-France, l'Île-de-France mais aussi le Grand Est. Haropa a une aire d'influence sur toute la moitié nord de la France et une partie de la façade atlantique, potentiellement jusqu'en Nouvelle-Aquitaine. Le port de Marseille-Fos a vocation à rayonner sur la moitié sud de la France, mais avec l'axe Rhône-Saône, son influence remonte jusqu'en Bourgogne-Franche-Comté, Île-de-France et Grand Est.

De manière plus générale, ces grandes plateformes portuaires sont appelées à avoir un rayonnement national, voire international. Si l'on veut qu'elles retrouvent leur lustre d'antan, il faudrait pouvoir résoudre certains problèmes, notamment syndicaux, et faire les investissements nécessaires. Il n'y a pas de raison qu'elles ne développent pas davantage leur activité, alors que nous avons pris énormément de retard sur les autres pays.

De plus, cette initiative institutionnelle qui s'apparente à une décentralisation ne manquerait pas de susciter durant des mois, voire des années, des débats de toutes sortes, détournant les énergies de la conquête de la compétitivité portuaire, qui est pourtant un besoin primordial.

En effet, il est à craindre que ce transfert de compétence portuaire à l'échelle régionale mène non seulement à une situation d'immobilisme et à une absence de formulation de stratégie de développement national, mais aussi à un manque de coordination des investissements entre des entités appartenant à des aires administratives distinctes.

Pour ces raisons, cet amendement vise à supprimer l'article.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Gérard Lahellec, pour présenter l'amendement n° 15.

**M. Gérard Lahellec.** Nous demandons la suppression de l'article 6 parce que nous y voyons une certaine dualité avec l'article 1<sup>er</sup>.

Sans entrer dans une analyse des textes, je dirai qu'il est très difficile d'affirmer les principes de cet article 1<sup>er</sup> et, en même temps, d'envisager le transfert de ces ports. Il y a là non pas une dialectique mais, encore une fois, comme une dualité entre les deux articles.

Cependant, notre opposition est d'ordre beaucoup plus pragmatique. Je me suis permis de citer, dans la discussion générale, une petite région maritime qui présente l'avantage d'avoir déjà vécu le transfert de trois ports d'État. La nouvelle autorité concédante de ces ports reçoit une dotation de 1,5 million d'euros par an. Je vous laisse en tirer toutes les conclusions... Quoi qu'il en soit, ce type de décentralisation ne permettra pas de nourrir de grandes ambitions pour le développement de nos ports.

Nous y voyons un autre risque, celui de l'inégalité territoriale dans l'approche portuaire. Les régions ne sont pas toutes les mêmes, elles n'ont pas toutes des ports, et quand elles en ont, ils ne sont pas forcément de même importance et ils n'entretiennent pas le même rapport à la vie de leur hinterland.

Enfin, je ne développerai pas la situation de tension que vivent ces collectivités territoriales. Voilà au moins quatre raisons qui nous conduisent à demander la suppression de cet article.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** J'ai déjà donné mon avis sur ces quatre amendements de suppression de l'article 6 lors de la discussion générale.

Je rappelle que les régions n'ont pas demandé expressément ce transfert de compétences. Sur la dizaine de visites que nous avons faites, une seule région a manifesté son souhait de pouvoir reprendre éventuellement « les rênes » du port, en l'occurrence le grand port maritime de Bordeaux.

En tant que rapporteur, j'ai voulu introduire des garde-fous dans cet article, en doublant le temps de réponse prévu de trois à six mois, en renforçant le rôle du préfet de région qui représente l'État, et en prévoyant un avis du conseil de développement ainsi qu'un avis du CNPL. Ces ajouts contribueront à mieux cerner la demande des régions, tout en préservant la possibilité pour l'État de s'y opposer.

Je partage en partie les arguments qui ont été développés par nos collègues. En effet, cette décentralisation ne me paraît pas forcément opportune, dans la mesure où les régions ne la demandent pas.

Je considère aussi, et on l'entend souvent sur ces travées, que les collectivités et les acteurs économiques ont besoin de visibilité et de stabilité, de sorte qu'il faut éviter de lancer un big bang territorial ou économique par secteur d'activité, tous les deux ou trois ans. On cessera ainsi de fragiliser les investissements prévus.

La commission a donc émis un avis de sagesse sur ces amendements identiques, au travers desquels des sénateurs, issus de toutes les travées de l'hémicycle, ont souhaité exprimer leurs réserves sur l'article 6.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** Je serai moins sage que M. le rapporteur : le Gouvernement émet un avis favorable sur ces amendements de suppression.

En effet, comme je l'ai dit lors de la discussion générale, nous proposerons bientôt une stratégie nationale autour d'enjeux centraux, comme l'intermodalité ou la transition énergétique, qui concernent non seulement les projets de territoire mais aussi plus largement les ports, leurs quais et les navires. Nous prendrons en compte, également, la numérisation et l'extension de l'hinterland.

Il nous faut aussi favoriser un contexte de résilience économique et financière, compte tenu de la crise que nous traversons et de la très grande fragilisation d'un certain nombre d'exploitants et gestionnaires d'infrastructures qui ont fait appel à l'État en lui demandant de prendre en considération les volumes économiques engagés.

Enfin, comme l'a rappelé M. le rapporteur, aucune région n'a spécifiquement demandé le transfert en gestion de telles infrastructures.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Michel Canevet, pour explication de vote.

**M. Michel Canevet.** Ma voix risque d'être un peu discordante dans le débat parce que je suis profondément décentralisateur et qu'il me paraît logique d'examiner toutes les opportunités de décentralisation.

Si Michel Vaspert, à l'issue d'un travail d'analyse extrêmement approfondi, a jugé bon d'introduire ce dispositif dans le texte, c'est parce qu'il y voyait le moyen de répondre aux attentes de certains territoires. Il ne s'agit évidemment pas de décentraliser l'ensemble des ports.

Je rappelle que dès novembre 2017, le comité interministériel de la mer (CIMer), alors présidé par celui qui deviendrait le maire d'une très grande ville, avait prévu que trois

ports resteraient *de facto* nationaux, à savoir, Haropa, Dunkerque et Marseille-Fos, alors que tous les autres pourraient éventuellement être décentralisés si une manifestation d'intérêt s'exprimait dans les territoires.

Encore une fois, il ne s'agit pas de décentraliser systématiquement tous les ports, mais dès lors que des synergies s'expriment dans certains territoires, il paraît cohérent de pouvoir y donner suite.

De plus, le fait que des régions sollicitent le transfert de certains ports ne signifie pas que l'État accèdera automatiquement à leur demande.

Il faut analyser la situation et voir où sont les avantages pour nous. La France est un grand pays maritime, mais en matière de commerce maritime, elle reste très en deçà du niveau auquel elle devrait se situer. Cela signifie que nous n'avons pas trouvé les moyens d'atteindre les objectifs que nous aurions pu nous fixer.

Pourquoi est-ce que tous les navires passent devant nos ports et vont débarquer à Hambourg ou à Rotterdam ? Pourquoi le trafic est-il si faible dans nos ports ? Il est temps de poser les problèmes, d'identifier les synergies dans les territoires et de définir, effectivement, monsieur le ministre, une stratégie nationale. Il faut le faire très rapidement pour que l'ensemble des acteurs puissent opérer avec un horizon dégagé. La tâche est immense, car au-delà des ports, il faut améliorer tout l'écosystème.

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

**M. Jacques Fernique.** Le groupe Écologiste – Solidarité et territoires est favorable à l'article 6 et ne votera pas ces amendements.

Cet article n'acte pas la décentralisation des grands ports maritimes, mais il en ouvre la possibilité sous réserve de l'accord de l'État. La gouvernance actuelle des ports est loin d'être satisfaisante. Quel que soit le sort de ces amendements, il faut que les élus locaux et régionaux soient mieux informés et mieux associés à leur gestion.

Dans la discussion générale, j'ai rappelé au nom de Ronan Dantec que la régionalisation de certains grands ports ne devait pas être un tabou.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-François Rapin, pour explication de vote.

**M. Jean-François Rapin.** J'ai entendu quelques voix discordantes au milieu d'une certaine unanimité. Certains arguments me surprennent.

Je m'adresse à Martine Filleul, qui connaît bien la situation des Hauts-de-France et du Nord-Pas-de-Calais, où l'on a décentralisé les ports de Boulogne et de Calais. La région a transformé ces anciens ports d'État en plateformes rénovées et numérisées, pour reprendre un des points évoqués par M. le ministre. À Boulogne, on a une des plus belles criées d'Europe. À Calais, nous aurons bientôt le plus grand port de transport de passagers d'Europe. Tout cela a été rendu possible grâce à la région, à la tête de laquelle Xavier Bertrand vous a succédé, ma chère collègue.

Les stratégies régionales ne sont peut-être pas plus mauvaises que celle que le Gouvernement nous présentera dans quelque temps. Cette action au plus près du territoire reste un atout.

Michel Canevet a cité les ports belges. Dans les Hauts-de-France, nous défendons aussi une plateforme puissante, qui est celle de Boulogne-Calais-Dunkerque.

Offrir la possibilité aux régions de solliciter le transfert de la gestion des ports, en prévoyant une certaine souplesse dans le dispositif pour que les discussions avec l'État ne se déroulent pas de manière péremptoire, me paraît être une piste intéressante en termes de stratégie et de stratégie de façade.

Je suivrai néanmoins l'avis du rapporteur et me montrerai sage dans mon vote. *(Sourires.)*

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Agnès Canayer, pour explication de vote.

**Mme Agnès Canayer.** La question n'est pas de savoir si on est pour ou contre la régionalisation des ports, mais l'enjeu est celui du maillage territorial. En effet, la diversité des ports permet d'assurer la complémentarité et donc l'efficacité des outils portuaires français.

Notre territoire compte soixante-six ports de commerce, dont cinquante-quatre sont gérés par des collectivités territoriales. Il ne s'agit donc pas, cher Jean-François Rapin, d'opposer les ports à enjeux nationaux et les ports à enjeux régionaux ou départementaux.

Néanmoins, l'article 6 établit une procédure selon laquelle le transfert devra se faire à la demande de la région, avec l'approbation du conseil de développement et sans obligation que l'État donne son accord.

Un flou, ou une lacune, persiste dans ce mécanisme, de sorte qu'il y a un danger que de très grands ports, comme celui du Havre que je connais bien, puissent être décentralisés par la simple volonté de la région. Pourtant, dans le cas du Havre, l'enjeu dépasse largement le cadre régional.

C'est la raison pour laquelle je voterai pour ces amendements.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Nathalie Delattre, pour explication de vote.

**Mme Nathalie Delattre.** Je soutiens les propos de Michel Canevet parce qu'il faut savoir raison garder : cet article est intéressant.

Je suis sénatrice de la Gironde, où se trouve le grand port maritime de Bordeaux, lequel fait effectivement l'objet d'une demande de régionalisation.

Même si nous ne souhaitons pas en faire une règle commune, la régionalisation est peut-être la seule solution pour que le port de Bordeaux survive. Il est dans un tel état que nous envions la gestion régionale du port de Bayonne, et nous souhaitons bénéficier de ce second souffle. Cet article répond donc aux attentes de mon département.

J'entends les arguments d'Agnès Canayer, mais il me semble que le texte respecte l'ensemble des cas de figure qui peuvent se présenter. Il ne remet en cause ni le maillage territorial ni la stratégie portuaire que nous devons définir ensemble, pour que la filière puisse avoir un avenir international et européen, mais aussi national.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Pascal Martin, pour explication de vote.

**M. Pascal Martin.** Il résulte d'une lecture attentive de l'article 6, qui comprend douze alinéas, qu'il n'y est jamais écrit formellement que le représentant de l'État dans la région devra émettre un avis. Le troisième alinéa précise uniquement que la demande est adressée au représentant

de l'État dans la région. Par conséquent, nul ne sait ce que serait le rôle du représentant de l'État, à la suite d'une demande de régionalisation.

Permettez-moi de prendre l'exemple d'Haropa, dans le département de la Seine-Maritime qui m'est cher, comme à Agnès Canayer. Au 1<sup>er</sup> juin prochain, les trois ports du Havre, de Rouen et de Paris formeront le cinquième port de l'Europe du Nord. Ils sont situés sur deux régions administratives, d'une part la Normandie, d'autre part l'Île-de-France.

Si une seule des deux régions se déclarait favorable au transfert, Haropa ne pourrait plus se faire. Dans le cas où la région Normandie émettait cette demande, Rouen et Le Havre deviendraient des ports régionaux et Paris resterait un port sous l'autorité de l'État.

Enfin, quelle collectivité régionale est capable de supporter financièrement le transfert de tels équipements ? Le port du Havre représente 32 000 emplois ; celui de Rouen en représente 18 000, soit 50 000 emplois en tout. Les enjeux sont énormes !

Je suis moi aussi décentralisateur, mais le sujet est trop lourd pour qu'on en discute au milieu d'une proposition de loi ; ce ne serait pas sérieux. Peut-être pourrions-nous prévoir d'en débattre après les élections régionales, en inscrivant le sujet dans le cadre du projet de loi « 3D » qui doit traiter de différenciation ?

**M. Loïc Hervé.** Très bien ! *(Mme Nathalie Delattre acquiesce.)*

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Martine Filleul, pour explication de vote.

**Mme Martine Filleul.** Je voulais répondre à M. Rapin au sujet des trois ports de la région Hauts-de-France.

Calais et Boulogne ont certes, comme il le disait, bénéficié de financements importants de la région. Cependant, force est de constater que cette régionalisation n'a pas permis aux trois grands ports – car il faut ajouter le grand port maritime de Dunkerque – de jouer collectif et d'avoir un projet d'ensemble grâce auquel ils auraient pu concurrencer les ports d'Anvers et de Rotterdam. Cette différence de statut a donc plutôt handicapé que favorisé le développement de l'activité portuaire dans la région.

**Mme la présidente.** La parole est à M. le président de la commission.

**M. Jean-François Longeot, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.** Je trouve ce débat particulièrement intéressant. Cependant, comme l'a dit Pascal Martin, il ne faut pas que nous précipitions la discussion. Cet article 6 est d'appel, et nous aurons d'autres opportunités pour traiter le sujet. Mieux vaut prendre le temps de la réflexion avant de proposer la décentralisation des ports.

N'oublions pas en effet que si elle offre des avantages, elle n'est pas non plus sans inconvénients. Ne doit-on pas craindre, notamment, que ne se développe une certaine concurrence entre les ports, alors que tel n'est pas l'objectif recherché ?

Le rapporteur vous propose un avis de sagesse positive qui ne revient pas à rejeter le débat, mais qui permet au contraire de le poursuivre dans un autre cadre, qui sera peut-être celui du projet de loi « 3D » ou « 4D ». Je crois qu'il est sage que nous nous donnions le temps de la réflexion.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Philippe Bas, pour explication de vote.

**M. Philippe Bas.** Après avoir écouté tous nos échanges, et alors même que je suis coauteur de cette proposition de loi, je soutiendrai la position du président de la commission.

En effet, le texte de l'article 6 précise que la région peut demander à exercer des compétences, que le représentant de l'État va consulter le conseil de développement du grand port maritime, que le CNPL rend un avis, mais il s'arrête là. Qui prend la décision ? Quand la région a-t-elle le droit, une fois que la procédure est enclenchée et quels que soient les avis, d'obtenir le transfert ? On ne le sait pas, car cela n'est pas écrit !

Cette rédaction semble justifier la qualification que vient de donner le président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable : il s'agit d'un article d'appel plus que d'un article de droit.

Compte tenu du fait que les ports nationaux relèvent d'une politique nationale, et que celle-ci n'a pas l'ampleur qu'il faudrait lui donner, je me demande si nous ne devrions pas nous orienter plutôt vers l'exigence que le Gouvernement s'implique davantage dans le développement de cette activité portuaire.

Quand j'entends dire que l'activité du port du Havre a diminué de 28 % l'année dernière, je m'inquiète pour l'avenir de nos ports nationaux. Je ne suis pas sûr que le démantèlement d'une politique nationale n'ayant pas produit les effets que l'on en attend soit véritablement la solution pour redonner à notre pays le caractère de puissance maritime qu'il devrait toujours avoir.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Céline Brulin, pour explication de vote.

**Mme Céline Brulin.** De nombreux arguments de qualité ont déjà été échangés au cours de ce débat. Je voudrais y ajouter une réflexion : la difficulté qu'a la France à se doter d'une véritable politique maritime et portuaire s'explique sans doute par la conception un peu étroite que nous avons de nos ports.

Je le dis sans malice, mais plusieurs de nos collègues ont donné des exemples montrant que l'on ne peut pas réduire les ports aux activités portuaires au sens strict, car il faut aussi prendre en compte tous les hinterlands, avec les infrastructures fluviales, ferroviaires, et même routières.

Telle est l'échelle à laquelle il nous faut raisonner pour élaborer une stratégie nationale en matière portuaire. D'autres pays le font, comme ceux du Benelux.

Je comprends que nos collègues considèrent que l'État ne joue pas totalement son rôle, ce qui les conduit à chercher des solutions pour améliorer la situation. Cependant, il ne faut pas évacuer cette vision globale de nos ports qui doit s'inscrire dans une stratégie, indispensable.

Monsieur le ministre, cela vous place face à de grandes responsabilités.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix les amendements identiques n<sup>os</sup> 1 rectifié *ter*, 8, 14 rectifié et 15.

*(Les amendements sont adoptés.)*

**Mme la présidente.** En conséquence, l'article 6 est supprimé, et l'amendement n<sup>o</sup> 2 rectifié *bis* n'a plus d'objet

## Chapitre II

### RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ ET LA COMPÉTITIVITÉ DES GRANDS PORTS MARITIMES

#### Article 7

- ① I. – La section 3 du chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :
- ② 1<sup>o</sup> L'article L. 5312-13 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ③ « Par dérogation au dernier alinéa du II de l'article L. 163-1 du code de l'environnement, la mise en œuvre de mesures de compensation rendues nécessaires par la réalisation d'un projet de travaux ou d'ouvrage prend en compte le développement futur des infrastructures portuaires du grand port maritime, précisé dans le cadre de son projet stratégique. » ;
- ④ 2<sup>o</sup> Après le même article L. 5312-13, sont insérés des articles L. 5312-13-1 et L. 5312-13-2 ainsi rédigés :
- ⑤ « *Art. L. 5312-13-1.* – Le grand port maritime conclut un contrat pluriannuel d'objectifs et de performance avec l'État et, le cas échéant, avec les collectivités territoriales intéressées ou leurs groupements, qui a notamment pour objet de :
- ⑥ « 1<sup>o</sup> Préciser les modalités de mise en œuvre du projet stratégique dans leurs domaines de compétences respectifs et les programmes d'investissement associés ;
- ⑦ « 2<sup>o</sup> Préciser les orientations de la politique de dividendes versés à l'État par le grand port maritime, afin d'assurer une visibilité financière pluriannuelle à l'établissement ;
- ⑧ « 3<sup>o</sup> Déterminer une trajectoire de maîtrise des dépenses non commerciales du grand port maritime, prises en charge par l'État dans les conditions fixées à l'article L. 5312-13-2.
- ⑨ « Ce contrat prend en compte la stratégie nationale portuaire mentionnée à l'article L. 1212-3-3-1.
- ⑩ « *Art. L. 5312-13-2.* – L'État prend en charge une part substantielle des dépenses non commerciales des grands ports maritimes selon une trajectoire déterminée par le contrat mentionné à l'article L. 5312-13-1 et dans un objectif de maîtrise de leur évolution et d'incitation à la performance.
- ⑪ « Ces dépenses comprennent les dépenses de dragage, d'exploitation et d'entretien des écluses d'accès et des châteaux d'accès maritimes, la construction, l'extension et le renouvellement des ouvrages de protection contre la mer, les frais de fonctionnement de la capitainerie, la sûreté et la sécurité portuaire, la gestion environnementale du domaine des grands ports maritimes ainsi que l'entretien opérationnel du domaine naturel terrestre.
- ⑫ « Un décret en Conseil d'État, pris après avis du conseil national mentionné à l'article L. 1212-1-1, fixe les conditions d'application du présent article et précise la liste des dépenses mentionnées au premier alinéa. » ;
- ⑬ 3<sup>o</sup> Après l'article L. 5312-14, il est inséré un article L. 5312-14-1 A ainsi rédigé :

⑭ « Art. L. 5312-14-1 A. – Les grands ports maritimes concluent avec les communes et groupements de collectivités territoriales dont une partie du territoire est située dans leur circonscription administrative une charte formalisant leurs projets communs dans les domaines de l'aménagement, de la recherche, du développement économique et de la transition écologique. »

⑮ II. – Les 2° et 3° du I entrent en vigueur à la date prévue par le décret en Conseil d'État mentionné à l'article 17 de la présente loi, et au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2022.

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

L'amendement n° 9, présenté par Mme M. Filleul, M. J. Bigot, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert, Devinaz, Gillé, Houllégatte et Jacquin, Mme Prévaille, M. Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéas 2 et 3

Supprimer ces alinéas.

La parole est à M. Joël Bigot.

**M. Joël Bigot.** L'article L. 163-1 du code de l'environnement prévoit des mesures de compensation des atteintes à la biodiversité. Il précise que ces mesures doivent compenser, dans le respect de leur équivalence écologique, les atteintes prévues ou prévisibles à la biodiversité occasionnées par la réalisation d'un projet de travaux ou d'ouvrage.

Ces mesures de compensation ne peuvent pas se substituer aux mesures d'évitement ou de réduction.

Si les atteintes liées au projet ne peuvent être ni évitées, ni réduites, ni compensées de façon satisfaisante, celui-ci n'est pas autorisé en l'état. Les mesures doivent alors être mises en œuvre en priorité sur le site endommagé ou, en tout état de cause, à proximité de celui-ci, afin de garantir ses fonctionnalités de manière pérenne.

Tel qu'il était rédigé initialement, l'alinéa 3 du présent article nous inquiétait, dans la mesure où il pouvait permettre, selon nous, de contourner les obligations que la loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages a fixées en matière de compensation des atteintes à la biodiversité, et qui sont codifiées à l'article L. 163-1 du code de l'environnement.

En commission, le rapporteur a proposé un amendement, qui devrait permettre de répondre à nos inquiétudes, mais à ce stade, nous ne sommes toujours pas convaincus par la rédaction actuelle de l'article 7, qui vise à mieux concilier les mesures de compensation prévues par le droit de l'environnement et les projets stratégiques des ports. En quoi le fait de prévoir une prise en compte plutôt qu'une compatibilité permettrait-il de limiter les éventuelles dérogations qui pourraient être apportées aux mesures de compensation prévues par le droit de l'environnement ? Le fait de limiter ces dérogations ne les supprime pas pour autant.

Sauf démonstration contraire, nous continuons de penser que les alinéas 2 et 3 pourraient servir à contourner l'obligation de compensation des atteintes à la biodiversité. Pour éviter un tel risque, nous proposons donc de les supprimer.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 5, présenté par MM. Dantec, Fernique et Benarroche, Mme Benbassa, M. Dossus, Mme de Marco, MM. Gontard et Labbé, Mme Poncet Monge, MM. Parigi et Salmon et Mme Taillé-Polian, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Remplacer les mots :

Par dérogation au dernier alinéa du II

par les mots :

En application

La parole est à M. Jacques Fernique.

**M. Jacques Fernique.** Cet amendement tend à supprimer les dérogations à la mise en œuvre des mesures de compensation des atteintes à la biodiversité prévues à l'article L.163-1 du code de l'environnement.

Les questions environnementales sont décisives, en particulier la préservation de la biodiversité dans l'espace portuaire. L'article L.163-1 du code de l'environnement prévoit que la mise en œuvre des mesures de compensation doit être réalisée en priorité sur le site endommagé ou, en tout état de cause, à proximité de celui-ci, afin de garantir ses fonctionnalités de manière pérenne.

Pour Michel Vaspert, rapporteur de la mission qui a présidé à la rédaction de la présente proposition de loi, il convient d'appliquer le principe de proximité avec une approche fonctionnelle : « La compensation écologique pourrait notamment être utilisée pour développer des ceintures vertes autour des ports, renforçant leur intégration dans leur environnement et la préservation de ce dernier. »

Il est donc possible de concilier développement portuaire et préservation de l'environnement, sans pour autant déroger à la mise en œuvre des mesures de compensation dans le cadre du futur développement des ports.

C'est pourquoi cet amendement vise à s'assurer que les mesures de compensation prévues par le droit de l'environnement et les projets stratégiques des ports sont en cohérence, tout en conservant un haut niveau de protection de l'environnement. La référence à une dérogation n'apparaît donc pas nécessaire et crée une ambiguïté inutile.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Comme chacun d'entre vous, nous sommes très sensibles aux questions liées à l'environnement, et notamment aux mesures de compensation dans le cadre des travaux qui pourraient être engagés dans les ports.

Notre objectif est de trouver un équilibre entre la nécessité de conserver un haut niveau de protection de l'environnement, d'une part, et celle de créer les conditions du développement futur des ports, d'autre part.

La mise en œuvre de mesures de compensation des atteintes à la biodiversité qui peuvent résulter des travaux engagés par les ports est parfois susceptible de freiner leur développement, alors que c'est en général l'objectif premier desdits travaux.

Comme vous l'avez signalé, un amendement a été adopté au stade de la commission : il vise à limiter davantage les éventuelles dérogations qui pourraient être apportées au droit de l'environnement. Il me semble que l'équilibre trouvé en



commission est satisfaisant. Je précise que nous l'avons complètement inversé par rapport au texte initial de la proposition de loi.

Je rappelle, enfin, que le dispositif a vocation à ne s'appliquer qu'à la dernière phase de la séquence éviter-réduire-compenser, et que les dérogations prévues sont limitées, puisqu'il s'agit d'une simple prise en compte du projet du port, et non d'une exigence de compatibilité lors de la mise en œuvre des mesures de compensation.

Dans certains cas, les mesures de compensation ne peuvent pas être mises en œuvre à proximité immédiate des sites endommagés : elles le sont un peu plus loin, ce qui ralentit énormément le développement du port. Un certain nombre de procédures en cours pourraient être réglées à la suite de l'adoption de cet article, tel qu'il est désormais rédigé.

C'est pourquoi la commission demande aux auteurs de ces amendements de bien vouloir les retirer, faute de quoi elle y sera défavorable.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** Le Gouvernement vous demande, monsieur Fernique, de bien vouloir retirer l'amendement n° 5 ; à défaut, il émettra un avis défavorable.

En revanche, il est favorable à l'amendement n° 9, qui vise à supprimer les alinéas 2 et 3 du présent article, à la fois parce qu'il permet de respecter l'équilibre rédactionnel évoqué par M. le rapporteur, et parce qu'il préserve la possibilité de réaliser des travaux avec célérité et efficacité, tout en tenant compte des nécessaires compensations environnementales.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Daniel Salmon, pour explication de vote.

**M. Daniel Salmon.** De dérogation en dérogation, on finit par amoindrir le droit de l'environnement.

J'entends bien que tout le monde y est aujourd'hui sensible, mais s'il y a des règles, c'est pour les respecter : il ne faut pas toujours repousser les mesures de compensation plus loin. La proximité est importante si l'on veut avoir des corridors et une véritable prise en compte de l'environnement aux alentours du port. Ce n'est pas à dix ou trente kilomètres qu'il faut prévoir des mesures de compensation.

Vous l'avez dit vous-même : il faut d'abord éviter, avant de réduire et de compenser. Si la compensation est minimale, on doit pouvoir trouver des endroits pour éviter les atteintes liées à un projet. Il existe aujourd'hui de nombreuses friches industrielles qui ne demandent qu'à être requalifiées. L'obligation de compenser les atteintes à la biodiversité peut fournir l'occasion de requalifier certains sites.

Je suis vraiment hostile à ces dérogations que l'on empile à tort.

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

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 5.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'article 7.

*(L'article 7 est adopté.)*

### Article 7 bis (nouveau)

- ① I. – À compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021 et jusqu'au 31 décembre 2026, sont instituées des zones de relance économique temporaires dont les ports maritimes mentionnés aux 1<sup>o</sup> à 3<sup>o</sup> de l'article L. 5311-1 du code des transports sont concessionnaires.
- ② Ces zones relèvent, sous réserve des dispositions prévues au II du présent article, du titre XI du code des douanes.
- ③ Un décret en Conseil d'État détermine les modalités de fonctionnement et les limites de ces zones, qui peuvent s'étendre au-delà de la circonscription des ports maritimes mentionnés au premier alinéa du présent I, en tenant compte des éléments de nature à faciliter l'implantation d'entreprises ou le développement d'activités économiques, et prescrit les opérations qui y sont autorisées.
- ④ II. – Les entreprises qui, entre le 1<sup>er</sup> juillet 2021 et le 31 décembre 2026, créent des activités dans les zones de relance économique temporaires mentionnées au I du présent article, sont exonérées d'impôt sur les sociétés à raison des bénéfices provenant des activités implantées dans ces zones jusqu'au terme du vingt-quatrième mois suivant celui du début de leur activité dans l'une de ces zones. Ces bénéfices sont soumis à l'impôt sur les sociétés à concurrence de 40 %, 60 % ou 80 % de leur montant selon qu'ils sont réalisés respectivement au cours de la première, de la deuxième ou de la troisième période de douze mois suivant cette période d'exonération.
- ⑤ Pour bénéficier de l'exonération, l'entreprise doit répondre cumulativement aux conditions suivantes :
- ⑥ 1<sup>o</sup> Elle doit employer moins de cinquante salariés et soit avoir réalisé un chiffre d'affaires n'excédant pas 30 millions d'euros au cours de l'exercice, soit avoir un total de bilan n'excédant pas 30 millions d'euros ;
- ⑦ 2<sup>o</sup> Son capital ou ses droits de vote ne doivent pas être détenus, directement ou indirectement, à hauteur de 25 % ou plus par une entreprise ou conjointement par plusieurs entreprises dont l'effectif salarié dépasse deux cent cinquante salariés et dont le chiffre d'affaires annuel hors taxes excède 80 millions d'euros ou dont le total du bilan annuel excède 70 millions d'euros. Pour la détermination de ce pourcentage, les participations des sociétés de capital-risque, des fonds communs de placement à risques, des fonds professionnels spécialisés relevant de l'article L. 214-37 du code monétaire et financier dans sa rédaction antérieure à l'ordonnance n° 2013-676 du 25 juillet 2013 modifiant le cadre juridique de la gestion d'actifs, des fonds professionnels de capital investissement, des sociétés de libre partenariat, des sociétés de développement régional, des sociétés financières d'innovation et des sociétés unipersonnelles d'investissement à risque ne sont pas prises en compte à la condition qu'il n'existe pas de lien de dépendance au sens du 12 de l'article 39 du code général des impôts entre la société en cause et ces dernières sociétés ou ces fonds ;
- ⑧ 3<sup>o</sup> Son activité doit être une activité industrielle ou commerciale, dans le domaine technologique, portuaire, logistique, énergétique ou environnemental. Son activité principale, définie selon la nomenclature d'activités française de l'Institut national de la statistique et des

études économiques, ne doit pas relever des secteurs de la construction automobile ou des transports routiers de marchandises ;

- ⑨ 4° Elle doit conclure avec l'autorité administrative compétente une convention comportant des engagements en matière de prévention des risques industriels et des pollutions, de compensation des émissions de gaz à effet de serre et de développement de l'économie circulaire.
- ⑩ Pour l'application des 1° et 2°, le chiffre d'affaires doit être ramené ou porté le cas échéant à douze mois. L'effectif de l'entreprise est apprécié, au titre de chaque exercice, selon les modalités prévues au I de l'article L. 130-1 du code de la sécurité sociale. Lorsqu'une entreprise bénéficiant déjà de l'exonération mentionnée au premier alinéa du présent I constate un franchissement de seuil d'effectif déterminé selon les modalités prévues au II de l'article L. 130-1 du code de la sécurité sociale, cette circonstance lui fait perdre le bénéfice de cette exonération. Pour la société mère d'un groupe mentionné à l'article 223 A ou à l'article 223 A *bis* du code général des impôts, le chiffre d'affaires est apprécié en faisant la somme des chiffres d'affaires de chacune des sociétés membres de ce groupe.
- ⑪ Si l'exonération est consécutive au transfert, à la reprise, à la concentration ou la restructuration d'activités préexistantes et si celles-ci bénéficient ou ont bénéficié des dispositions du présent article ou de celles de l'article 44 *octies* du même code, l'exonération prévue au présent article s'applique dans les conditions prévues au premier alinéa du présent II en déduisant de la durée qu'il fixe la durée d'exonération déjà écoulée au titre de ces articles avant le transfert, la reprise, la concentration ou la restructuration.
- ⑫ III. – L'exonération s'applique au bénéfice d'un exercice ou d'une année d'imposition, déclaré selon les modalités prévues aux articles 50-0, 53 A, 96 à 100, 102 *ter* et 103 du code général des impôts, diminué des produits bruts ci-après qui restent imposables dans les conditions de droit commun :
- ⑬ 1° Produits des actions ou parts de sociétés, résultats de sociétés ou organismes soumis au régime prévu à l'article 8 du même code, lorsqu'ils ne proviennent pas d'une activité exercée dans l'une des zones mentionnées au I du présent article, et résultats de cession des titres de ces sociétés ;
- ⑭ 2° Produits correspondant aux subventions, libéralités et abandons de créances ;
- ⑮ 3° Produits de créances et d'opérations financières pour le montant qui excède le montant des frais financiers engagés au cours du même exercice ou de la même année d'imposition, si le contribuable n'est pas un établissement de crédit ou une société de financement mentionné à l'article L. 511-1 du code monétaire et financier ;
- ⑯ 4° Produits tirés des droits de la propriété industrielle et commerciale, lorsque ces droits n'ont pas leur origine dans l'activité exercée dans l'une des zones créées en application du I du présent article.
- ⑰ Lorsque l'entreprise n'exerce pas l'ensemble de son activité dans les zones de relance économique temporaires, les bénéfices réalisés sont soumis à l'impôt sur

les sociétés, dans les conditions de droit commun, en proportion du montant hors taxes du chiffre d'affaires ou de recettes réalisé en dehors de ces zones.

- ⑱ Le bénéfice exonéré ne peut excéder 100 000 € par contribuable et par période de douze mois, majoré de 10 000 € par nouveau salarié embauché à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2021.
- ⑲ IV. – Lorsque le contribuable mentionné au I du présent article est une société membre d'un groupe fiscal mentionné à l'article 223 A ou à l'article 223 A *bis* du code général des impôts, le bénéfice exonéré est celui de cette société déterminé dans les conditions prévues au II du présent article et au 4 de l'article 223 I du code général des impôts.
- ⑳ Pour l'ensemble des sociétés d'un même groupe, le montant de l'exonération accordée ne peut excéder le montant total calculé conformément aux dispositions du septième alinéa du II du présent article, dans la limite du résultat d'ensemble du groupe.
- ㉑ V. – Les obligations déclaratives des personnes et organismes auxquels s'applique l'exonération sont fixées par décret.
- ㉒ VI. – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. – (Adopté.)

#### Article 7 *ter* (nouveau)

- ① I. – Après l'article 39 *decies* C du code général des impôts, il est inséré un article 39 *decies* CA ainsi rédigé :
- ② « Art. 39 *decies* CA. – I. – Les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu selon un régime réel d'imposition qui exercent ou créent des activités dans les zones de relance économique temporaires créées en application de la loi n° ... du ... relative à la gouvernance et à la performance des ports français peuvent déduire de leur résultat imposable une somme égale à 30 % de la valeur d'origine, hors frais financiers, des éléments suivants qu'ils acquièrent neufs à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021 et jusqu'au 31 décembre 2026 :
- ③ « 1° Biens, équipements, matériels, technologies concourant à la fluidité du passage portuaire et de la chaîne logistique, à la productivité des terminaux et à la rapidité du traitement des navires à quai ;
- ④ « 2° Biens, équipements, matériels, outils qui permettent une réduction d'au moins 25 % des émissions de dioxyde de carbone ou de soufre ou de tout type de pollution par rapport aux équipements qui remplacent.
- ⑤ « II. – La déduction est répartie linéairement à compter de la mise en service des biens sur leur durée normale d'utilisation. En cas de cession ou de remplacement du bien avant le terme de cette période, elle n'est acquise à l'entreprise qu'à hauteur des montants déjà déduits du résultat à la date de la cession ou du remplacement, qui sont calculés *pro rata temporis*.
- ⑥ « III. – L'entreprise qui prend en location un bien neuf mentionné au I du présent article dans les conditions prévues au 1 de l'article L. 313-7 du code monétaire et financier en application d'un contrat de crédit-bail ou dans le cadre d'un contrat de location avec option

d'achat, conclu à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021 et jusqu'au 31 décembre 2026, peut déduire, s'il s'agit d'un bien mentionné au I du présent article, une somme égale à 30 % de la valeur d'origine du bien, hors frais financiers, au moment de la signature du contrat. Cette déduction est répartie *pro rata temporis* sur la durée normale d'utilisation du bien à compter de l'entrée en location.

- 7 « Si l'entreprise crédit-preneuse ou locataire acquiert le bien et en remplit les conditions, elle peut continuer à appliquer la déduction. En cas de cession ou de cessation du contrat de crédit-bail ou de location avec option d'achat ou de cession du bien, la déduction n'est acquise à l'entreprise qu'à hauteur des montants déjà déduits du résultat à la date de la cession ou de la cessation, qui sont calculés *pro rata temporis*.
- 8 « L'entreprise qui donne le bien en crédit-bail ou en location avec option d'achat peut pratiquer la déduction mentionnée au même I, sous réserve du respect des conditions suivantes :
- 9 « 1° Le locataire ou le crédit-preneur renonce à cette même déduction ;
- 10 « 2° 80 % au moins de l'avantage en impôt procuré par la déduction pratiquée en application du présent article est rétrocédé à l'entreprise locataire ou crédit-preneuse sous forme de diminution de loyers.
- 11 « IV. – Si l'une des conditions prévues aux I à III cesse d'être respectée pendant la durée normale d'utilisation du bien, prévue aux II et III, le contribuable perd le droit à la déduction prévue aux I et III et les sommes déduites au cours de l'exercice et des exercices antérieurs sont rapportées au résultat imposable de l'entreprise qui en a bénéficié au titre de l'exercice au cours duquel cet événement se réalise.
- 12 « V. – Le IV entre en vigueur à une date fixée par décret qui ne peut être postérieure de plus d'un mois à la date de réception par le Gouvernement de la réponse de la Commission européenne permettant de considérer ce dispositif législatif comme conforme au droit de l'Union européenne en matière d'aides d'État. »
- 13 II. – Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet un rapport au Parlement sur les conséquences économiques et sociales des mutations de l'emploi des dockers et leurs enjeux, notamment en termes de formation, à l'aune de la transformation numérique des ports et de la chaîne logistique, de l'essor de l'intelligence artificielle et des technologies de l'information et de la communication.
- 14 III. – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. – (Adopté.)

### Article 8

- 1 Le titre IV du livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :
- 2 1° (Supprimé)
- 3 2° L'article L. 5342-1 est complété par trois alinéas ainsi rédigés :

4 « La durée de l'agrément délivré par l'autorité portuaire pour l'exercice du remorquage dans les grands ports maritimes mentionnés au 1° de l'article L. 5311-1 ne peut excéder sept ans.

5 « Dans les grands ports maritimes mentionnés au même 1°, en vue d'assurer un haut niveau de qualité de service et de garantir la continuité du service, les prestataires des opérations de remorquage portuaire respectent les exigences minimales fixées par l'autorité portuaire en application de l'article 4 du règlement (UE) 2017/352 du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2017 établissant un cadre pour la fourniture de services portuaires et des règles communes relatives à la transparence financière des ports en ce qui concerne la disponibilité du service concerné, à tous les postes d'amarrage et sans interruption, de jour comme de nuit, tout au long de l'année, pour tous les utilisateurs.

6 « Une convention entre les entreprises de remorquage et l'autorité compétente de l'État détermine l'organisation du dialogue social et les modalités de prévention des conflits pour l'application des dispositions du présent article. » ;

7 3° La section 2 du chapitre IV est complétée par un article L. 5344-9 ainsi rédigé :

8 « Art. L. 5344-9. – Le non-respect des exigences minimales fixées par l'autorité portuaire en application des dispositions de l'article L. 5342-1 est puni d'une amende dont le montant est fixé par décret en Conseil d'État. »

**Mme la présidente.** Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 10 est présenté par Mme M. Filleul, M. J. Bigot, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert, Devinaz, Gillé, Houllégatte et Jacquin, Mme Prévile, M. Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

L'amendement n° 16 est présenté par M. Lahellec, Mme Brulin, M. Bacchi, Mme Gréaume, M. Bocquet et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Martine Filleul, pour présenter l'amendement n° 10.

**Mme Martine Filleul.** Cet article, modifié par le rapporteur en commission, traduit la recommandation n° 5 du rapport de Michel Vaspert et vise le renforcement des exigences de service public minimum applicable au remorquage.

Les velléités de certains d'établir un véritable service minimum pour le remorquage portuaire, avec une extension des pouvoirs de réquisition du président du directoire de chaque grand port maritime, ont été écartées. Elles n'étaient pas sans rappeler les différentes tentatives d'imposer des exigences supplémentaires en matière de garanties de service minimum, qui remettent en cause, selon nous, le droit de grève.

Je pense notamment à la proposition de loi de Bruno Retailleau visant à réquisitionner du personnel, y compris gréviste, pour assurer un service minimum dans les transports publics du quotidien, à la proposition de loi de M. Guerriau portant obligation de déclaration d'un préavis de grève des

contrôleurs aériens, ou encore à la tentative, lors de l'examen de la LOM, de porter de quarante-huit à soixante-douze heures le délai de la déclaration individuelle de grève dans les transports publics terrestres.

Comme dans les cas cités précédemment, nous estimons que les grèves témoignent avant tout de l'absence de dialogue social ou d'une mauvaise qualité de celui-ci. Selon nous, le renforcement des exigences en matière de service minimum risque d'être contre-productif, voire d'envenimer les conflits. Même dans une version « soft », comme celle qui est proposée dans cet article, nous demeurons dubitatifs quant à l'efficacité de telles mesures.

Tout d'abord, il existe un règlement européen de 2017 qui donne la possibilité aux autorités portuaires de fixer les exigences minimales de service public. Or, par définition, les règlements européens sont d'application directe.

Ensuite, la création d'un service minimum pour le remorquage serait contraire au droit actuel, le Gouvernement ayant souligné dans sa réponse aux questions posées par le rapporteur que les agréments pouvaient imposer la continuité du service, permettant ainsi de garantir la disponibilité du service portuaire pour l'ensemble des utilisateurs sans interruption.

Le renforcement des exigences de service minimum pour une activité comme le remorquage, qui ne constitue pas un véritable service public, est périlleux.

Pour toutes ces raisons, nous nous opposons à ces dispositions qui visent à renforcer les exigences de service minimum pour le remorquage.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Michelle Gréaume, pour présenter l'amendement n° 16.

**Mme Michelle Gréaume.** Nous voulons également supprimer cet article, qui nous semble particulièrement pernicieux. En effet, son exposé des motifs le présente comme un simple dispositif permettant de garantir un niveau de qualité et de disponibilité des services portuaires, en particulier du remorquage, et de favoriser une dynamique concurrentielle.

En réalité, derrière les mots se cache un objectif, celui d'aller vers la mise en œuvre d'un service minimum portuaire, comme dans tous les autres secteurs des transports.

Dans l'exposé des motifs, les auteurs de la proposition de loi ne s'en cachent d'ailleurs pas. Les grèves auraient pénalisé la compétitivité des ports, alors que ledit texte le prouve, la compétitivité portuaire souffre plutôt d'autres maux, au premier rang desquels un sous-investissement chronique.

La compétitivité des ports ne pourra pas se renforcer au détriment des droits des salariés. Jeter le discrédit sur le coût du travail est une opération fallacieuse. Doit-on rappeler qu'un travailleur portuaire a une espérance de vie de sept ans inférieure à la moyenne nationale ?

Par ailleurs, en s'adossant au règlement européen, et en appelant à une convention entre les entreprises de remorquage et l'autorité compétente de l'État pour déterminer l'organisation du dialogue social et les modalités de prévention des conflits, vous laissez croire que le règlement européen permet l'instauration d'un tel service minimum.

Il n'en est rien, puisque l'article 7 de ce règlement dispose que les actions sociales collectives menées conformément au droit national ne sont pas considérées comme des cas de

perturbations des services portuaires. Le fondement juridique d'une telle limitation n'est donc pas avéré au niveau européen.

Pour toutes ces raisons, nous proposons la suppression de cet article, qui n'est pas propice à l'amélioration du dialogue social dans les grands ports maritimes.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Notre collègue Martine Filleul a qualifié cet article de « soft ».

Je rappelle simplement que, par rapport au texte initial de la proposition de loi, nous avons supprimé tout ce qui avait trait au pilotage maritime et au lamanage. Puisque vous avez évoqué les conditions du dialogue social, nous avons justement prévu un dispositif souple pour le favoriser et éviter d'en arriver à cette situation extrême que serait le blocage de toute activité portuaire. Je constate que tout cela n'a visiblement pas suffi à vous convaincre.

Dans cet article, nous avons également travaillé sur les agréments des entreprises de remorquage, en prenant en compte la durée d'amortissement des biens. La durée des agréments délivrés varie aujourd'hui entre cinq et quinze ans ; nous avons trouvé une voie médiane en ce qui concerne la durée de l'amortissement des investissements.

Notre objectif n'a jamais été d'agiter un chiffon rouge (*Sourires sur des travées des groupes Les Républicains et CRCE.*), mais simplement de prendre en compte une situation, telle qu'elle est vécue par l'ensemble des acteurs ; je pense notamment à celle de l'année dernière.

Les autorités portuaires fixent déjà des exigences de service public dans les agréments. Notre but est tout simplement de donner des outils aux ports pour mieux réguler ces services en fonction des besoins et de l'activité.

Je vous demande donc, mes chères collègues, de bien vouloir retirer vos amendements, faute de quoi j'y serai défavorable.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** J'ai déjà eu l'occasion de le dire dans mon propos liminaire, les dispositions de l'article 8 conduiraient à imposer un service minimum.

Elles me paraissent en outre poser deux types de difficultés : d'une part, des difficultés juridiques, car cela reviendrait à réquisitionner des personnels d'entreprises privées qui ne sont pas en charge de l'exécution d'un service public, ce qui porterait vraisemblablement une atteinte disproportionnée au droit de grève et à la liberté d'entreprendre ; d'autre part, des difficultés sociales, car une telle évolution nécessiterait évidemment une concertation approfondie avec les partenaires sociaux du secteur, concertation qui n'a pas eu lieu.

Cela étant, nous avons signé une charte portuaire ayant permis de poser les bases, que je pense durables, d'un climat social apaisé dans les ports français, lequel est, pour le coup, indispensable à la continuité de leur activité.

Pour ces raisons, le Gouvernement est favorable à la suppression de l'article 8.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix les amendements identiques n° 10 et 16.

*(Les amendements ne sont pas adoptés.)*

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'article 8.

*(L'article 8 est adopté.)*

### Chapitre III

#### RENFORCER L'INFORMATION DU PARLEMENT SUR LA POLITIQUE PORTUAIRE NATIONALE

#### **Articles 9 à 11** *(Supprimés)*

#### **Article 12**

Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport relatif à la progression de la stratégie des nouvelles routes de la soie de la République populaire de Chine, qui précise notamment l'état des participations détenues par des entreprises publiques chinoises dans le secteur maritime et portuaire français, ainsi que les conséquences de ce programme sur l'organisation des chaînes logistiques. – *(Adopté.)*

### Chapitre IV

#### ACCROÎTRE LES MOYENS DE NOS PORTS MARITIMES ET SOUTENIR LE VERDISSEMENT DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

#### **Article 13**

- ① L'article 2 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités est ainsi modifié :
- ② 1° La seconde ligne du tableau constituant le deuxième alinéa est ainsi modifiée :
- ③ a) À la quatrième colonne, le nombre : « 2 687 » est remplacé par le nombre : « 2 975 » ;
- ④ b) À l'avant-dernière colonne, le nombre : « 2 580 » est remplacé par le nombre : « 2 868 » ;
- ⑤ c) À la dernière colonne, le nombre : « 2 780 » est remplacé par le nombre : « 3 068 » ;
- ⑥ 2° Au dernier alinéa, le nombre : « 14,3 » est remplacé par le nombre : « 15,7 ». – *(Adopté.)*

#### **Article 14**

- ① I. – Le rapport annexé à la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités est ainsi modifié :
- ② 1° Au quatrième alinéa du I, le nombre : « 13,7 » est remplacé par le nombre : « 14,6 » ;
- ③ 2° La deuxième ligne du tableau constituant le cinquième alinéa du I est ainsi modifiée :
- ④ a) À la quatrième colonne, le nombre : « 2 687 » est remplacé par le nombre : « 2 975 » ;
- ⑤ b) À l'avant-dernière colonne, le nombre : « 2 580 » est remplacé par le nombre : « 2 868 » ;
- ⑥ c) À la dernière colonne, le nombre : « 2 780 » est remplacé par le nombre : « 3 068 » ;

- ⑦ 3° Au sixième alinéa du I, le nombre : « 14,3 » est remplacé par le nombre : « 15,7 » ;
- ⑧ 4° Le quarante-sixième alinéa du II est ainsi modifié :
- ⑨ a) Le chiffre : « 1 » est remplacé par le chiffre : « 2 » ;
- ⑩ b) Le nombre : « 2,3 » est remplacé par le nombre : « 4,6 ».
- ⑪ II. – Sont approuvés les moyens consacrés au renforcement de la compétitivité des ports français figurant dans le rapport annexé à la présente loi.

#### **RAPPORT ANNEXÉ**

- ① Le présent rapport annexé à la loi relative à la gouvernance et à la performance des ports maritimes français s'inscrit dans le prolongement du rapport annexé à la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, et en particulier de son cinquième programme d'investissement qui vise à renforcer l'efficacité et le report modal dans le transport de marchandises. Il précise, pour la période 2021 à 2027, les priorités et les moyens à mettre en œuvre dans l'objectif de renforcer la compétitivité des ports maritimes français, en cohérence avec la programmation financière prévue au chapitre IV de la présente loi et il a vocation à compléter la stratégie nationale portuaire.
- ② **I. – Mettre en œuvre un plan de relance portuaire, améliorer le pilotage stratégique des grands ports maritimes et accompagner la transformation de leur modèle économique**
- ③ 1) *Plan de relance*
- ④ Dans le contexte de la crise sanitaire actuelle, l'État engage un plan de relance et de soutien à destination des grands ports maritimes placés sous sa tutelle et des ports d'importance stratégique placés sous la tutelle des collectivités territoriales ou de leurs groupements, à hauteur de 150 millions d'euros par an pendant cinq ans. Par cette action pluriannuelle, l'État marque son soutien aux infrastructures portuaires, qui constituent les lieux privilégiés de réindustrialisation des territoires, capables de renforcer la présence de la France dans les réseaux économiques et logistiques mondiaux.
- ⑤ Ces fonds devront être utilisés selon trois objectifs complémentaires :
- ⑥ – soutenir la trésorerie des ports maritimes concernés, pour leur permettre d'améliorer leur attractivité notamment par le biais de réductions consenties sur les droits de port et les redevances domaniales ;
- ⑦ – permettre aux ports maritimes concernés d'investir massivement en faveur de la transition écologique et numérique pour créer les conditions favorables au verdissement de la flotte de commerce et de notre industrie, dans le cadre de programmes d'équipement et d'aménagement (branchements électriques à quai, conception de terminaux pour le stockage de gaz naturel liquéfié et de stations d'avitaillement et de soutage en gaz naturel liquéfié, collecte des déchets, économie circulaire, drones, applications informatiques de suivi du trafic, d'enregistrement des formalités administratives et participant à l'amélioration de la fluidité de la chaîne logistique nationale) ;

⑧ – accompagner des relocalisations industrielles sectorielles, en soutenant les porteurs de projet dans leurs implantations sur le domaine portuaire, notamment les infrastructures de production d'énergies renouvelables et les projets de développement d'énergies marines renouvelables.

⑨ 2) *Donner une visibilité pluriannuelle aux ports maritimes*

⑩ La forte instabilité constatée dans la compensation, par l'État, des charges liées au dragage dans les grands ports maritimes placés sous sa tutelle, les a pénalisés. Afin de clarifier les orientations et la politique de l'État à l'égard de ses grands ports maritimes, un contrat pluriannuel d'objectifs et de performance sera mis en place. L'objectif est notamment d'assurer une visibilité pluriannuelle aux grands ports maritimes sur la politique de dividendes de l'État et de définir les voies et moyens permettant de maîtriser les dépenses non-commerciales de ces établissements publics, pour lesquelles l'État

augmentera sa participation selon une trajectoire glissante sur dix ans. Le montant de cette prise en charge serait fixé à 170 millions d'euros en 2021 et baissera progressivement pour atteindre 140 millions d'euros en 2031. Parallèlement, l'État étudiera la piste d'un financement de certaines des dépenses non-commerciales des grands ports maritimes via un crédit d'impôt sur les sociétés.

⑪ 3) *Financement*

⑫ En conséquence, la progression des crédits de paiement de l'action 43 du programme 203 de la mission « Écologie, développement et mobilités durables », en euros courants, entre 2021 et 2031, s'effectuera selon le calendrier suivant :

⑬ Programmation financière 2021 - 2031 (en €)

⑭ *Programme 203 « Infrastructures et services de transport » – mission « Écologie, développement et mobilité durables »*

⑮

Programme 203 / années	2021	2022	2023	2024	2025
<i>Dont Action 43 - ports</i>	321 961 836	318 961 836	315 961 836	312 961 836	309 961 836

⑯

Programme 203 / années	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<i>Dont Action 43 - ports</i>	156 961 836	153 961 836	150 961 836	147 961 836	144 961 836	141 961 836

⑰ **II. – Renforcer la compétitivité et la fluidité du transport de marchandises et de la chaîne logistique française**

⑱ 1) *Infrastructures*

⑲ Après des décennies de sous-investissement, un effort conséquent doit être consacré à la rénovation des réseaux de transports massifiés de marchandises permettant de soutenir les exportations françaises et de renforcer la compétitivité des ports français, en cohérence avec le premier programme d'investissement prioritaire défini par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 précitée. La priorité doit en particulier être donnée à la rénovation des capillaires ferroviaires fret, en particulier des lignes permettant d'acheminer les productions céréalières vers les ports maritimes pour l'export et dont le maintien est parfois menacé.

⑳ En complément de la réalisation de la liaison ferroviaire internationale Lyon-Turin, l'État soutient le contournement ferroviaire global de l'agglomération lyonnaise, par la réalisation concomitante du barreau nord-est et du barreau sud-est, afin de préserver les trafics des ports de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône. La seule réalisation de la section Lyon-Turin serait susceptible de fragiliser les ports français dont une partie des trafics pourraient être détournés vers les ports italiens.

㉑ 2) *Augmenter le soutien au transport combiné*

㉒ Un renforcement des aides à l'exploitation des services réguliers de transport combiné est nécessaire pour pallier le différentiel de compétitivité entre les transports massi-

fiés et la route, généré par les coûts de transbordement. Les aides françaises sont en outre bien moindres que celles versées par d'autres pays européens.

㉓ Pour répondre à cette double problématique, les montants prévus à ce titre par la loi de finances pour 2020 sont triplés dès 2021 pour atteindre près de 80 millions d'euros annuels. Cette augmentation doit bénéficier en priorité aux trajets intérieurs.

㉔ 3) *Logistique*

㉕ À la massification du transport de marchandises doit répondre une fluidification des chaînes logistiques françaises, notamment par la création de nouvelles plateformes logistiques proches des grands centres urbains. En particulier, la réalisation du canal Seine-Nord Europe suppose de se doter de capacités logistiques suffisantes, sauf à risquer de détourner certains trafics des ports normands.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'ensemble constitué de l'article 14 et du rapport annexé.

*(L'article 14 et le rapport annexé sont adoptés.)*

### Article 15

À la fin des 1° et 2°, aux premier et dernier alinéas du 3° et au 4° du I et à la première phrase du premier alinéa du III de l'article 39 *decies* C du code général des impôts, l'année : « 2022 » est remplacée par l'année : « 2026 ». – *(Adopté.)*

### Articles additionnels après l'article 15

**Mme la présidente.** L'amendement n° 11, présenté par Mme M. Filleul, M. J. Bigot, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert, Devinaz, Gillé, Houllégatte et Jacquin, Mme Prévaille, M. Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le I de l'article L. 5312-14-1 du code des transports est ainsi modifié :

1° Le deuxième alinéa est ainsi modifié :

a) Les mots : « peuvent prévoir » sont remplacés par le mot : « prévoient » ;

b) Les mots : « du trafic ou » sont supprimés ;

2° Après le même deuxième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Pour les grands ports maritimes disposant d'un accès fluvial ou ferroviaire, elles fixent un objectif de part modale des modes massifiés d'au moins 20 % des trafics opérés par l'amodataire du domaine public. »

La parole est à Mme Martine Filleul.

**Mme Martine Filleul.** Afin de réellement favoriser et d'engager le report modal vers le transport ferroviaire et le transport fluvial, nous considérons qu'il convient de réguler les pratiques.

Cet amendement vise à aller au-delà de la simple possibilité de prévoir, dans les conventions de terminal, une part dégressive du montant de la redevance due en fonction de la performance environnementale de la chaîne de transport. Il prévoit ainsi l'obligation d'introduire des clauses financières liées à des critères environnementaux, afin que des objectifs contractualisés de part modale, conjugués à un signal prix tenant compte des externalités, soient mis en place par les ports.

Les modes alternatifs au transport routier seraient par conséquent privilégiés, tout comme le transport fluvial qui deviendrait plus compétitif grâce à cette mesure.

Cet amendement tend également à supprimer la modulation de la redevance en fonction du trafic pour ne garder que la modulation en fonction de la performance environnementale de la chaîne de transport, la première mesure pouvant entrer en contradiction avec la seconde, et réciproquement. Il s'agit ainsi de n'encourager que les pratiques vertueuses et respectueuses de l'environnement.

Enfin, nous proposons de fixer un objectif minimum de recours aux modes massifiés – d'au moins 20 % – pour les grands ports maritimes disposant d'un accès ferroviaire ou fluvial.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Comme chacun d'entre vous, je peux partager sur le fond les idées que je viens d'entendre ainsi que les objectifs visés, mais cet amendement présente une double difficulté.

D'une part, l'obligation qu'il prévoit ainsi que l'objectif de report modal seraient susceptibles d'entraîner une requalification des conventions de terminal en contrats de concession,

puisqu'elles pourraient être assimilables, en raison de leur caractère contraignant, à un besoin spécifique de la personne publique.

D'autre part, comme nous l'ont signalé plusieurs acteurs du secteur, cet objectif d'au moins 20 % de part modale n'est pas toujours atteignable. Cela s'explique par l'état des réseaux ferroviaires ou fluviaux, dont les infrastructures ne permettent pas toujours d'assurer un trafic à ce niveau minimum.

Il me semble plus pertinent de favoriser la concertation entre les acteurs plutôt que de nous immiscer dans des relations commerciales. C'est dans cet esprit que nous avons introduit l'article 15 *bis*, qui prévoit la possibilité de mettre en place dans les grands ports volontaires une instance de concertation sur le sujet.

Je vous demande, ma chère collègue, de bien vouloir retirer votre amendement, faute de quoi j'y serai défavorable.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** Je comprends très bien la philosophie de l'amendement proposé, mais je partage les réserves techniques et juridiques formulées par M. le rapporteur.

Nous avons tenté de répondre à cette préoccupation légitime d'une autre façon, à la fois en investissant massivement, avec 400 millions d'euros sur le continuum maritime, portuaire et fluvial, et plus de 200 millions d'euros sur le fret ferroviaire, en lien avec les infrastructures portuaires, et en conduisant une stratégie nationale qui contribuera très largement à favoriser l'intermodalité.

Pour ces raisons pratiques et juridiques, je vous demande, madame la sénatrice, de bien vouloir retirer votre amendement ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 11.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 12, présenté par Mme M. Filleul, M. J. Bigot, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert, Devinaz, Gillé, Houllégatte et Jacquin, Mme Prévaille, M. Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 5343-1 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Ces travaux font l'objet d'une facturation directe par la société de manutention au donneur d'ordre. »

La parole est à Mme Martine Filleul.

**Mme Martine Filleul.** Je reviens à la charge pour soutenir le développement du transport fluvial.

Les freins à une complète intégration du transport fluvial dans les chaînes logistiques sont nombreux et tiennent aux effets du système de tarification des prestations de manutention.

Depuis la réforme portuaire, les tarifs facturés par les entreprises de manutention aux opérateurs fluviaux augmentent considérablement. Or l'opérateur fluvial, qui ne maîtrise pas l'opération logistique de bout en bout, n'a ni le choix du terminal ni celui de l'opérateur de manutention, sur lequel il n'a aucun moyen de pression commerciale.

S'agissant du transport routier et ferroviaire, la règle en vigueur est que l'ensemble des coûts de la manutention portuaire est facturé au donneur d'ordre. Cette situation discrimine le transport fluvial par rapport à une chaîne logistique faisant intervenir la route ou le rail.

Ces dernières années, nombreuses ont été les initiatives pour remédier à cet état de fait, en particulier dans le grand port maritime de Dunkerque, et ce à partir de septembre 2015. Le bilan de l'expérimentation réalisée a conclu à un succès indéniable de cette opération, fondée sur la prise en charge par les armateurs maritimes de ce coût, et non sur une mutualisation de tous les modes de transport. Il est attesté par la progression significative des trafics, qui ont été multipliés par deux en moins d'un an, et par l'adhésion de la totalité des acteurs de la place au dispositif.

Ces nouvelles modalités de facturation de la manutention sont la règle au grand port maritime de Dunkerque depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017. Or les rapports parlementaires sur l'attractivité des ports français, remis au secrétaire d'État chargé des transports en juillet 2016, fixent tous comme priorité le rééquilibrage des coûts de manutention des conteneurs pour le transport fluvial. Ils confirment qu'ils sont un déterminant important de la compétitivité du transport fluvial.

Le rapport sur le dispositif d'aide au transport combiné, remis à Mme Borne en 2017, recommande d'intégrer les coûts de manutention fluviale dans les frais de manutention – les *Terminal Handling Charges*. Enfin, le rapport de M. Duron aboutit à une conclusion similaire.

Compte tenu du retour positif de l'expérimentation de Dunkerque, nous proposons d'étendre ce dispositif à tous les grands ports maritimes.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Je peux là encore partager les idées et les objectifs visés par notre collègue, mais l'expérimentation réalisée à Dunkerque, certes intéressante, semble difficile à généraliser, et ce pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, les surcoûts de manutention pour le transport fluvial sont bien plus élevés dans les autres ports français, comme Marseille et Le Havre qui comptent plusieurs terminaux manutentionnaires et portuaires, ce qui rendrait l'exercice plus difficile qu'à Dunkerque.

Aujourd'hui, à Dunkerque, le coût par conteneur est de l'ordre de 1,47 euro. D'après l'étude de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), l'extension de l'expérimentation conduirait à un surcoût de l'ordre de 5 à 10 euros par conteneur à Marseille et au Havre, ce qui est difficilement intégrable par les opérateurs.

Ensuite, comme je l'ai indiqué précédemment, il me semble plus pertinent de favoriser la concertation entre les acteurs que de réguler les relations commerciales. C'est dans cet esprit que la commission a introduit l'article 15 *bis* dans le texte que nous examinons.

Même si nous pouvons comprendre votre démarche, je vous demande, ma chère collègue, de bien vouloir retirer votre amendement ; à défaut, j'y serai défavorable.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** Même avis.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 12. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

### Article 15 *bis* (nouveau)

① La section 3 du chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre III de la cinquième partie du code des transports est complétée par un article L. 5312-14-2 ainsi rédigé :

② « Art. L. 5312-14-2. – Dans les grands ports maritimes volontaires, il est créé, à titre expérimental et pour une durée de deux ans à compter de la publication du décret prévu au deuxième alinéa du présent article, une instance de concertation associant les représentants de la place portuaire et de l'ensemble de la chaîne logistique et de transport, chargée d'élaborer et de mettre en œuvre un plan d'optimisation des coûts de manutention dans un objectif de report modal vers les modes massifiés et, le cas échéant, de réduction des éventuels surcoûts de manutention fluviale avant le 1<sup>er</sup> janvier 2022.

③ « Un décret détermine les modalités de cette expérimentation.

④ « L'expérimentation fait l'objet d'une évaluation dont les résultats sont transmis au Parlement et au Conseil national portuaire et logistique mentionné à l'article L. 1212-2. »

**Mme la présidente.** La parole est à M. Michel Canevet, sur l'article.

**M. Michel Canevet.** Cet article, comme l'alinéa 14 de l'article 7 examiné précédemment, prône la création d'une instance de concertation. Effectivement, il ne faudrait pas que ces grands ports maritimes vivent sans leur hinterland. La présence d'un écosystème extrêmement favorable est importante. Il est également primordial que nos ports occupent la place qu'ils devraient avoir dans le commerce maritime international.

Au-delà de cette question, je veux évoquer les grands échanges organisés par l'Europe. Je pense en particulier au corridor Atlantique que l'Europe veut mettre en place, c'est-à-dire un ensemble de ports qui permettraient d'assurer un acheminement correct des marchandises.

Parmi les candidats à ce corridor, on trouve notamment les ports de Brest et de Roscoff, qui se situent à la pointe de la Bretagne et qui voient passer la plupart des porte-conteneurs ou des vraquiers. Ils pourraient en accueillir une bonne partie, mais il faudrait, comme au Havre, à Dunkerque ou à Nantes, un réseau ferroviaire effectif qui assure une intermodalité.

Cela suppose notamment que le système européen de signalisation soit mis en œuvre un peu partout. Nous demandons donc que le système européen de gestion du trafic ferroviaire – *European Rail Traffic Management System* – soit opérationnel jusqu'aux ports de la pointe de la Bretagne, de façon à ce que l'intermodalité se développe là-bas et que l'on puisse faire fonctionner les ports en réseau.

Je souhaite que le Gouvernement puisse soutenir un projet de cet ordre, c'est-à-dire offrir la possibilité à ces ports de l'extrême ouest de se connecter à Haropa, à Bordeaux ou à Nantes, ainsi qu'à l'ensemble des réseaux ferroviaires. Il y a là un enjeu tout à fait considérable pour acheminer nos marchandises.

Je souhaitais attirer votre attention sur ce point et vous dire que tout cet écosystème est essentiel si l'on veut que, demain, nos ports puissent occuper la place qui leur revient légitimement.



**Mme la présidente.** L'amendement n° 13, présenté par Mme M. Filleul, M. J. Bigot, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert, Devinaz, Gillé, Houllégatte et Jacquin, Mme Préville, M. Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Supprimer le mot :

volontaires

La parole est à Mme Martine Filleul.

**Mme Martine Filleul.** L'article 15 *bis* prévoit un dispositif de concertation pour optimiser les coûts de la manutention, et ce en vue de développer le report modal. Nous trouvons cette instance de discussion tellement utile que nous proposons de ne pas en conditionner l'existence au volontariat des différents grands ports maritimes, ce qui permettrait d'apporter une contribution encore plus intéressante au report modal.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Au dialogue et à la concertation, j'ajouterai la souplesse : le volontariat est pour nous essentiel. Il faut que les structures mises en place soient exemplaires, ce qui incitera les autres ports à mettre également en œuvre cette instance de dialogue, ce à quoi nous avons tous intérêt.

Je peux là encore partager les objectifs que vous souhaitez atteindre, ma chère collègue, mais je préfère qu'on y parvienne par le dialogue, la concertation, et dans le cadre d'une démarche volontaire. À chaque fois qu'on élabore un texte, on impose des obligations aux différents acteurs : je ne souhaite pas le faire dans le dernier article de cette proposition de loi.

Je vous demande donc, ma chère collègue, de bien vouloir retirer votre amendement, faute de quoi j'y serai défavorable.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** Nous avons mis en place un conseil ministériel pour développer les transports et favoriser l'intermodalité. Nous avons par ailleurs investi massivement sur le report modal en lien avec le mode ferroviaire.

Il existe déjà des enceintes qui, semble-t-il, remplissent cette fonction politique de soutien au report modal, avec des moyens qui sont importants, ceux du plan de relance notamment.

Pour ces raisons très pratiques et politiques, je vous demande, madame la sénatrice, de bien vouloir retirer votre amendement ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 13.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'article 15 *bis*.

*(L'article 15 bis est adopté.)*

Chapitre V

DISPOSITIONS FINALES

### Article 16

Les conséquences financières résultant pour l'État de la présente loi sont compensées, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. – *(Adopté.)*

### Article 17

Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application de la présente loi. – *(Adopté.)*

### Vote sur l'ensemble

**Mme la présidente.** Avant de mettre aux voix l'ensemble de la proposition de loi, je donne la parole à M. le président de la commission.

**M. Jean-François Longeot, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.** Je tiens à renouveler mes remerciements aux auteurs de cette proposition de loi, à saluer l'engagement de chacune et chacun d'entre vous, mes chers collègues, et la qualité de nos échanges.

Je n'exprimerai qu'un tout petit regret. Quel dommage que le Sénat, représentant des collectivités territoriales, ait raté l'occasion de prévoir que la présidence du conseil de surveillance revienne à un membre du collège des élus locaux ! C'était pourtant l'occasion de mieux associer ces élus à la gouvernance de nos grands ports maritimes.

Cela étant, mes chers collègues, je vous remercie une fois encore pour le travail réalisé et pour votre engagement. Je vous remercie également, monsieur le ministre, et je souhaite que cette proposition de loi poursuive son chemin.

**Mme la présidente.** Personne ne demande plus la parole ? ...

Je mets aux voix, dans le texte de la commission, modifié, l'ensemble de la proposition de loi relative à la gouvernance et à la performance des ports maritimes français.

*(La proposition de loi est adoptée.)*

4

## DÉLAIS D'ORGANISATION DES ÉLECTIONS LÉGISLATIVES, SÉNATORIALES ET MUNICIPALES PARTIELLES, AINSI QUE DES ÉLECTIONS DES MEMBRES DES COMMISSIONS SYNDICALES

### Adoption en procédure accélérée d'un projet de loi organique et d'un projet de loi dans les textes de la commission

**Mme la présidente.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi organique et du projet de loi, adoptés par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatifs respectivement aux délais d'organisation des élections législatives et sénatoriales partielles (projet n° 185, texte de la commission n° 194, rapport n° 193) et aux

délais d'organisation des élections municipales partielles et des élections des membres des commissions syndicales (projet n° 186, texte de la commission n° 195, rapport n° 193).

Il a été décidé que ces deux textes feraient l'objet d'une discussion générale commune.

### Candidatures à deux éventuelles commissions mixtes paritaires

**Mme la présidente.** J'informe le Sénat que des candidatures pour siéger au sein des éventuelles commissions mixtes paritaires chargées d'élaborer des textes sur les dispositions restant en discussion des présents projets de loi ont été publiées.

Ces candidatures seront ratifiées si la présidence n'a pas reçu d'opposition dans le délai d'une heure prévu par notre règlement.

### Discussion générale commune

**Mme la présidente.** Dans la discussion générale commune, la parole est à Mme la ministre déléguée.

**Mme Marlène Schiappa, ministre déléguée auprès du ministre de l'intérieur, chargée de la citoyenneté.** Madame la présidente, monsieur le président de la commission des lois, madame la rapporteure, mesdames les sénatrices, messieurs les sénateurs, je suis heureuse d'être parmi vous ce soir pour vous présenter ces projets de loi, qui concernent l'organisation de notre vie démocratique dans un contexte sanitaire inédit.

Le rythme de circulation du virus responsable de la covid-19 s'est, comme vous le savez, de nouveau accéléré en octobre et les circonstances sanitaires peuvent compromettre momentanément l'organisation d'élections sur le territoire national – plus que le scrutin encore, la campagne qui les précède.

Or, dans cette période sans équivalent, se créent des situations de vacances de siège dans les assemblées élues. Certaines sont déjà constatées ; d'autres sont à prévoir.

Ces vacances de siège ont déclenché ou sont susceptibles de déclencher l'organisation d'élections partielles. Ainsi, une élection législative partielle devait avoir lieu prochainement dans la sixième circonscription du Pas-de-Calais. Une autre est à prévoir dans la quinzième circonscription de Paris. À ce jour, environ 160 élections municipales partielles doivent aussi être organisées.

Or le code électoral fixe un délai de trois mois pour organiser ces élections partielles. Un tel délai est apparu impossible à respecter dans le contexte sanitaire actuel, lorsque l'organisation d'une élection partielle implique, par exemple, le déplacement d'un grand nombre d'électeurs dans une zone de forte circulation du virus.

C'est pourquoi le Gouvernement soumet à votre assemblée les projets de loi organique et ordinaire que nous allons examiner ce soir.

Plus précisément, le projet de loi organique tend à permettre, si la situation sanitaire l'exige, une convocation des élections législatives et sénatoriales partielles au-delà du délai de trois mois prévu par les dispositions de droit commun. Le projet de loi ordinaire procède de même s'agissant des élections municipales partielles.

Ces projets de loi ne suspendent aucunement les élections partielles. Ils permettent simplement, en cas de nécessité, de déroger aux délais d'organisation de ces élections qui devront,

dans tous les cas, se tenir avant la fin du mois de juin 2021. Ce n'est donc pas un report absolu et général ; la situation doit être appréciée en tenant compte de la situation locale.

La commission des lois de votre assemblée a souhaité introduire des garde-fous supplémentaires pour encadrer cette possibilité de report des élections partielles.

Elle a, tout d'abord, imposé un retour plus rapide au régime de droit commun, en l'alignant sur la date de sortie de l'état d'urgence sanitaire – soit le 16 février, au lieu du 13 mars.

Cette modification emporte un effet de bord qui nous semble nuire à la cohérence globale du dispositif : une élection partielle dont le générateur intervient le 15 février pourrait être organisée jusqu'au 13 juin, alors qu'une élection partielle déclenchée le 17 février, c'est-à-dire deux jours plus tard, devrait obligatoirement se tenir avant le 17 mai. La date du 13 mars avait été retenue précisément pour éviter cet effet de seuil.

Par ailleurs, la commission a souhaité une information plus transparente sur la situation sanitaire.

Alors que les textes, dans la rédaction initiale, confiaient au comité de scientifiques la formulation des recommandations permettant aux autorités compétentes d'apprécier si l'organisation de ces scrutins est rendue possible par les circonstances, la commission y a substitué un avis de l'agence régionale de santé (ARS) territorialement compétente. Si la logique de subsidiarité sous-tendant cette disposition se conçoit aisément, sa mise en œuvre pourrait, elle, se révéler plus complexe, avec un risque de divergence dans les méthodes d'objectivation de la situation sanitaire. Nous lui avons donc préféré un cadre commun d'évaluation, à décliner localement.

Il n'en demeure pas moins que nous partageons, toutes et tous, le même objectif et que les textes issus de la commission viennent utilement préciser certains points.

Cette mesure temporaire nous permettra donc, dans le contexte sanitaire que nous connaissons, d'adapter la vie démocratique de notre pays sans la remettre en cause, et c'est bien là l'essentiel. (*M. Alain Richard applaudit.*)

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

**Mme Catherine Di Folco, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, deux projets de loi nous sont soumis pour reporter des élections partielles en raison de l'épidémie de covid-19. L'un est organique et concerne les élections législatives et sénatoriales partielles ; l'autre porte sur les élections municipales et métropolitaines et, à titre subsidiaire, sur les commissions syndicales dans les sections de commune.

Ces élections partielles auraient lieu dès que la situation sanitaire le permettra, et au plus tard le 13 juin 2021.

Une fois encore, madame la ministre, un manque d'anticipation du Gouvernement l'a conduit à saisir le Parlement en urgence : les projets de loi doivent être promulgués avant la fin du mois de décembre, notamment pour acter le report des élections législatives partielles dans la sixième circonscription du Pas-de-Calais.

Le Sénat est appelé à délibérer seulement quatre jours après l'Assemblée nationale, alors que le Gouvernement a annoncé le dépôt d'un autre texte pour reporter les élections régionales et départementales prévues en mars 2021.

Dans ses projets de loi initiaux, le Gouvernement s'est même abstenu d'étendre certaines dispositions aux collectivités d'outre-mer et à la Nouvelle-Calédonie pour éviter de consulter les assemblées territoriales. Cette extension a été opérée par les députés, ce qui semble respecter la jurisprudence du Conseil constitutionnel mais pas l'esprit de nos institutions. Je souhaite dire ici que le Sénat ne cautionne pas cette manière de procéder, qui laisse à l'écart les assemblées d'outre-mer.

Les conditions d'un débat serein et éclairé sont donc loin d'être réunies.

Face aux incertitudes liées à l'épidémie de covid-19, nous pouvons toutefois admettre la nécessité du report des élections partielles. Le code électoral prévoit, en effet, un délai de trois mois pour organiser ces scrutins, ce qui conduirait à les organiser pendant la seconde vague de l'épidémie.

Deux sièges sont vacants à l'Assemblée nationale. Dans la sixième circonscription du Pas-de-Calais, je l'ai dit, l'élection aurait dû se dérouler avant le 27 décembre 2020. Dans la quinzième circonscription de Paris, l'élection doit se dérouler avant le 20 février 2021.

À l'échelle locale, des élections municipales partielles doivent être organisées dans 161 communes au moins. Le nombre d'élections pendantes augmente toutefois au fil des semaines, en fonction des décès, des démissions de conseillers municipaux, mais également du calendrier des contentieux. De nouvelles annulations sont d'ailleurs à prévoir dans les prochaines semaines, le juge électoral n'ayant pas encore « purgé » l'ensemble des recours qui lui ont été soumis.

Ainsi, en raison de la crise sanitaire, et dérogeant au droit commun, le Gouvernement souhaite allonger temporairement le délai d'organisation des scrutins partiels pour : les élections municipales, les élections dans les arrondissements de Paris, Lyon et Marseille et les élections à la métropole de Lyon ; l'élection des membres des commissions syndicales dans les sections de commune ; les élections législatives et sénatoriales.

Sur l'initiative du Gouvernement, l'Assemblée nationale a ajouté à ce périmètre les élections territoriales partielles des collectivités d'outre-mer, ainsi que les élections partielles pour les assemblées de province de la Nouvelle-Calédonie.

Ces élections partielles seraient organisées dès que la situation sanitaire le permettra, et au plus tard le 13 juin 2021. Il s'agit bien d'une date butoir : l'autorité administrative devra organiser les élections partielles le plus tôt possible, notamment dans les départements les moins touchés par le virus. Le Gouvernement s'y est engagé dans son étude d'impact.

Le calendrier électoral pourrait donc varier d'une circonscription à l'autre, en fonction des circonstances locales.

Sur le terrain, l'autorité administrative a d'ores et déjà annulé plusieurs élections partielles prévues d'ici à la fin de l'année 2020, en l'absence de texte, mais en s'appuyant sur la théorie des circonstances exceptionnelles.

Elle a ainsi dérogé au délai d'organisation de trois mois pour l'élection législative partielle dans la sixième circonscription du Pas-de-Calais et pour 26 élections municipales partielles.

En revanche, plus ponctuellement, certains sous-préfets ont continué d'organiser des élections partielles pendant le confinement, notamment dans les départements de la Marne et du Tarn-et-Garonne.

Sur le plan juridique, je rappelle que nous avons déjà reporté plusieurs scrutins en raison de la crise sanitaire, dont le second tour des élections municipales, les élections consulaires des Français de l'étranger et l'élection de six sénateurs représentant les Français établis hors de France. De même, certaines élections partielles ont été « gelées » pendant le premier confinement.

Saisi d'une question prioritaire de constitutionnalité (QPC) relative à la loi d'urgence du 23 mars 2020, le Conseil constitutionnel a confirmé que l'impératif sanitaire pouvait justifier un report des élections et, donc, des aménagements au principe de périodicité raisonnable du scrutin.

Toutefois, si la situation sanitaire justifie le report des élections partielles, le cas échéant jusqu'au 13 juin 2021, ce n'est pas sans conséquences concrètes sur le fonctionnement des conseils municipaux.

Deux situations d'inégale gravité peuvent ainsi se présenter.

Dans certaines communes de moins de 1 000 habitants, des élections partielles « complémentaires » sont nécessaires pour compléter le conseil municipal. C'est le cas de 101 communes sur les 161 soumises à élections partielles. Dans l'attente, le conseil municipal continue de fonctionner et dispose de l'ensemble de ses compétences. En cas de décès du maire, l'intérim est assuré par l'un de ses adjoints.

Dans les 60 communes restantes, une délégation spéciale a été mise en place, notamment lorsque l'élection a été définitivement annulée. Or les pouvoirs des délégations spéciales sont limités à la gestion des affaires courantes, ce qui peut créer des complications pour apporter une réponse aux conséquences économiques et sociales de la crise sanitaire.

En raison du report des élections partielles, les délégations spéciales seraient donc mises en place pour une période qui pourrait dépasser trois mois. Sur le terrain, cette « paralysie » de l'administration municipale pourrait soulever des difficultés au regard du principe de libre administration des collectivités territoriales.

Conscient de cette difficulté, le Conseil d'État a invité le Gouvernement à prendre en considération les conséquences du report des élections partielles sur le fonctionnement des conseils municipaux ; seul un motif sanitaire « impérieux » peut justifier le report des scrutins dans les communes où une délégation spéciale a été installée. Il faudra donc y veiller pour chacune des communes concernées.

De jurisprudence constante, le report d'une élection doit respecter deux conditions : d'une part, le législateur doit définir avec suffisamment de précision le calendrier électoral et, ainsi, éviter tout risque d'incompétence négative ; d'autre part, le report d'une élection doit être exceptionnel, transitoire, mais aussi proportionné à l'objectif d'intérêt général visé.

Aussi, la commission des lois a souhaité introduire plusieurs garde-fous, comme vient de l'expliquer Mme la ministre, pour s'assurer que l'administration convoque ces scrutins dès que la situation sanitaire le permettra et, si cela est possible sur le plan sanitaire, avant le 13 juin 2021.

En premier lieu, nous avons proposé de revenir plus rapidement au régime de droit commun : la possibilité de reporter les élections partielles s'appliquerait aux vacances de siège survenues avant le 16 février 2021, et non le 13 mars, en cohérence avec la date de sortie de l'état d'urgence sanitaire.

Les vacances de siège survenues entre le 17 février et le 13 mars 2021 seraient donc traitées dans les conditions prévues par le code électoral, avec l'organisation d'une élection partielle dans un délai de trois mois.

En deuxième lieu, nous souhaitons remplacer les « recommandations générales » du comité de scientifiques, qui ne permettraient pas d'apprécier la situation sanitaire spécifique à chaque circonscription, par des rapports circonstanciés des ARS, présentés tous les quinze jours jusqu'à la tenue du scrutin. Cela doit permettre une territorialisation des informations, afin que l'on dispose d'une photographie locale précise des secteurs concernés.

En dernier lieu, nous souhaitons introduire une voie de recours spécifique pour que les électeurs puissent contester le refus par une autorité administrative de convoquer des élections partielles, alors que la situation sanitaire le permettrait.

L'autorité administrative disposerait d'un délai de quinze jours pour répondre à la requête de l'électeur, son silence valant rejet. L'électeur pourrait ensuite saisir le juge des référés, qui se prononcerait en quarante-huit heures sur la possibilité, ou non, d'organiser les élections partielles au regard de la situation sanitaire.

Enfin, la commission des lois a ajouté deux dispositifs pour sécuriser les conditions d'organisation de ces élections partielles, en s'inspirant du dispositif mis en œuvre pour le second tour des élections municipales du 28 juin 2020.

Premièrement, l'État prendrait en charge les équipements de protection à destination des électeurs et des membres des bureaux de vote, et s'occuperait de fournir les communes.

Deuxièmement, outre la double procuration introduite par l'Assemblée nationale, le recours aux procurations serait facilité pour les personnes vulnérables, qui pourraient en établir une depuis leur domicile, sans justificatif, notamment sur simple appel téléphonique ou, le cas échéant, par voie électronique.

Ce dispositif ne s'appliquerait pas aux élections sénatoriales partielles, en raison de la spécificité de ce scrutin et du recours plus limité aux procurations.

Je vous invite, mes chers collègues, à adopter le projet de loi organique et le projet de loi ainsi modifiés. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

**Mme la présidente.** Madame la ministre, mes chers collègues, sept amendements ont été déposés sur ces deux textes. En accord avec la commission des lois et le Gouvernement, nous pourrions, à l'issue de la discussion générale, suspendre brièvement la séance pour permettre à la commission de les examiner et reprendre immédiatement nos travaux, afin de les terminer au plus tard vers vingt et une heures. Évidemment, si les temps de parole n'étaient pas respectés et que la discussion dérapait, nous devrions malheureusement reprendre ces travaux après la pause du dîner.

Y a-t-il des observations ?...

Il en est ainsi décidé.

Dans la suite de la discussion générale commune, la parole est à M. Alain Richard.

**M. Alain Richard.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, il y a, me semble-t-il, peu de commentaires à ajouter à ce que notre rapporteur vient de préciser.

Voici deux textes de bon sens, qui devaient intervenir maintenant, compte tenu de l'évolution récente de la situation sanitaire.

Ils visent à élargir la marge d'appréciation reconnue à l'autorité administrative – dans le cas général, le préfet ou sous-préfet compétent et, s'agissant des élections législatives, le Gouvernement – pour fixer la date d'une élection partielle après la vacance d'une institution ou d'un siège. Cette extension vise à minimiser les risques sanitaires pour le public, notamment à l'occasion de la campagne électorale, comme le disait Mme Di Folco, puisque, pour le déroulement du vote lui-même, des mesures de précaution désormais éprouvées peuvent fort heureusement être mises en œuvre.

Il était tout à fait justifié, à mes yeux, de procéder ainsi, compte tenu de la diversité des situations, diversité ayant été parfaitement décrite.

Quand il sera question, comme dans la grande majorité des élections dont nous parlons, d'ailleurs, d'une élection concernant une commune à faible population, où un seul bureau de vote verra passer quelques dizaines ou quelques centaines d'électeurs et où la campagne n'entraînera pas de contacts interpersonnels très intenses ou démultipliés, le délai normal de trois mois pourra sans doute être retenu la plupart du temps.

En revanche, en milieu urbain ou dans les régions ou départements connaissant une forte circulation du virus, il vaudra mieux avoir recours à la possibilité de report, dans les conditions de conformité décrites dans le rapport de Mme Di Folco.

Mais je voudrais souligner ce fait : après le tumulte d'annonces de déferlements contentieux ayant suivi les élections municipales, le nombre d'annulations qui vont donner lieu à des élections partielles est tout à fait conforme aux « récoltes » antérieures. Comme chaque fois que j'en ai l'occasion, je veux rendre hommage au sérieux, au professionnalisme et à la rigueur juridique avec lesquels les tribunaux administratifs ont accompli leur office pour ces différentes élections.

Donc nous disposerons de cette marge d'adaptation, pour les quelques semaines supplémentaires jusqu'au mois de juin.

D'ailleurs, le petit désaccord exprimé par Mme la ministre à propos de la réduction du délai possible de report n'a en réalité presque pas de contenu.

En dehors de Paris, où l'élection législative pourrait se cumuler avec l'élection régionale – il n'y a pas d'élection départementale à Paris –, partout ailleurs, la date du 13 juin risque fort d'être occupée par les élections départementales et régionales. Il ne sera donc pas possible d'organiser d'élections partielles ce jour-là, ce qui fera du 30 mai la véritable date limite. Ainsi, en choisissant la date du 16 février pour servir de point de départ au délai maximal de trois mois, nous ne faisons pas grande différence.

Il me semble donc que nous allons pouvoir nous rassembler autour de cette mesure et, après de brèves discussions sur quelques modalités, voter très largement ces deux projets de loi, qui sont des textes de bon sens, répondant à une nécessité.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Yves Roux. (*Applaudissements sur les travées du groupe RDSE.*)

**M. Jean-Yves Roux.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, le projet de loi organique que nous examinons aujourd'hui prévoit, dans un article unique, la possibilité de reporter les élections partielles

pour les députés et les sénateurs au-delà du délai de trois mois après la constatation de la vacance de leur siège. L'organisation du scrutin interviendrait alors en fonction de l'état sanitaire de la France et, au plus tard, le dimanche 13 juin 2021.

Le projet de loi ordinaire prévoit, pour sa part, les mêmes dispositions pour les élections partielles relatives à un siège de conseiller municipal ou de conseiller d'arrondissement, l'article 2 modifiant quant à lui les élections des membres des commissions syndicales.

Le Parlement ayant autorisé la prolongation de l'état d'urgence au 16 février 2021, il paraît effectivement cohérent que nous puissions, dans ce contexte précis, adapter en conséquence les dates de ces prochaines échéances électorales.

Les Français ne comprendraient pas que nous leur demandions des efforts et que nous n'agissions pas de même pour faire vivre notre démocratie. Des circonscriptions, certes minoritaires, ne peuvent rester sans député indéfiniment. Des territoires ne peuvent rester sans représentants.

Le RDSE est donc, de fait, tout à fait favorable à ces reports visant à assurer une continuité démocratique. Toutefois, nous souhaitons alerter sur la grande confusion qui peut régner chez les électeurs, puisque nous pourrions examiner très prochainement un report concomitant des scrutins départementaux et régionaux.

Ce qui fonde notre démocratie représentative, ce n'est pas seulement l'organisation optimale et sincère des scrutins ; c'est la possibilité d'organiser des campagnes électorales permettant à chacun de poser les enjeux des scrutins, comme les compétences territoriales.

Nous sommes à ce titre soucieux que l'État propose, en appui, des campagnes institutionnelles de qualité, clairement identifiées, adaptées aux nouveaux moyens de communication comme aux circonstances sanitaires. Le rapport confié à Jean-Louis Debré, rendu public le 13 novembre, établit par ailleurs des recommandations de bon sens, que nous jugeons nécessaire de prendre en compte pour tous les scrutins électoraux à venir.

À des fins d'organisation mais aussi de lisibilité démocratique, nous souhaitons, dans la mesure du possible, que la totalité de l'échéancier électoral soit connue le plus vite possible. Nous savons que nous sommes dépendants de l'évolution sanitaire et des campagnes vaccinales du premier semestre 2021, mais les Français ont besoin de perspectives et d'un cadre démocratique pour se projeter.

Nos élus et notre administration territoriale doivent pouvoir s'organiser en amont pour l'établissement et la réactualisation des listes électorales. Nos maires et leurs équipes doivent pouvoir informer suffisamment en avance des nouvelles modalités de vote, notamment des votes par procuration, et assurer ainsi une parfaite sincérité du scrutin.

Concernant les campagnes électorales, nous sommes effectivement attentifs à la proposition n° 4 du rapport de Jean-Louis Debré, mentionnant la nécessité d'« aménager les conséquences du report des scrutins sur la conduite des campagnes électorales ».

Nous souhaitons aussi des éclaircissements sur les règles applicables au cumul en cas de multiples candidatures le même jour.

Le RDSE est par ailleurs très vigilant à ce que la dignité des personnes soit pleinement préservée, malgré le caractère exceptionnel de l'organisation de ces scrutins.

La loi du 23 mars 2019 de programmation 2018-2022 et de réforme pour la justice avait posé les bases d'une plus grande indépendance du vote des personnes plus fragiles. Dans un contexte sanitaire où il pourrait être encore difficile d'organiser des campagnes électorales pleinement égalitaires dans les établissements accueillant des personnes âgées, nous souhaitons que la visite d'officiers de police judiciaire, dans le respect des gestes barrières, puisse être facilitée pour accompagner ces personnes dans leur choix.

Je terminerai par la question du vote par correspondance. Les travaux de la commission des lois se poursuivent avec sérénité et sérieux. Je ne doute pas que le Gouvernement aura à cœur de prendre en compte les propositions et remarques de la Haute Assemblée pour avancer sur cette question.

Le RDSE votera ces projets de loi. (*Applaudissements sur les travées du groupe RDSE.*)

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Éliane Assassi.

**Mme Éliane Assassi.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, les textes examinés ce jour viennent s'ajouter à la liste des dispositions que nous votons, depuis maintenant plusieurs mois, pour contrecarrer les conséquences de l'épidémie de covid-19. Nous le savons, cette crise met sous cloche la vie sociale, en général, et malheureusement une de ses composantes essentielles, la démocratie.

Oui, cela implique que le Parlement vote des dispositions au premier abord techniques et pratiques, comme ces deux projets de loi visant à reporter des élections partielles dont la tenue a été compliquée par la situation sanitaire. Je crois que nous partageons tous ce constat.

Toutefois, l'agenda démocratique a aussi été perturbé par la gestion de cette crise – rappelons-nous l'organisation chaotique des élections municipales. Nous regrettons un manque d'anticipation allant à l'encontre des conditions démocratiques de tenue des scrutins, d'égalité entre les candidats, de bonne information des électeurs ou encore des impératifs de transparence.

Pourquoi le Gouvernement a-t-il attendu pour nous transmettre ces textes ? Nous nous retrouvons à devoir les examiner de manière précipitée : en commission, ce matin, et en séance, cet après-midi. Cela illustre le peu de respect de l'exécutif envers le Parlement, qui devrait acter machinalement ses volontés.

Nous saluons d'autant plus le travail de la commission des lois. Celle-ci a substitué aux recommandations et avis du comité scientifique un rapport plus poussé et localisé des ARS, délivré tous les quinze jours sur les circonscriptions concernées, afin que l'on dispose de chiffres et valeurs exacts pour décider, ou non, de la tenue d'élections partielles.

La commission a aussi rappelé, utilement, que l'État devait se porter garant des bonnes conditions matérielles d'organisation du scrutin.

Les élections ne sont pas une formalité. Ce sujet à l'apparence technique ne peut donc pas être pris à la légère et glisser ainsi dans notre ordre du jour.

Cette précipitation semble liée à un cas particulier, celui de l'élection partielle dans la sixième circonscription du Pas-de-Calais.

Au-delà de la forme, le fond de ce texte soulève certains problèmes. Le report des élections nous fait sortir du droit commun pour aller vers un dispositif extraordinaire, et ce

dans le cadre d'une procédure excluant encore une fois le Parlement et donnant tout pouvoir à l'exécutif sur le maintien du système démocratique en temps de crise.

Alors que, après les multiples erreurs commises par le Gouvernement dans son mode de travail, la situation sanitaire est incertaine, la tenue des élections doit être discutée et envisagée de manière plus transparente.

L'arrivée tardive de ces textes proposant de décaler des élections jusqu'au 13 juin prochain semble d'autant plus à contre-courant qu'on nous les présente au moment même où l'on déconfiner le pays. La démocratie, aussi, doit être déconfinée ! Le Gouvernement le doit aux représentants des forces politiques, aux élus locaux et aux citoyens.

Nous ne sommes pas dans la même situation que pour les élections municipales. Les élections partielles sont circonscrites à certains lieux et leur organisation ne peut répondre à une logique unique venant d'en haut.

Les méthodes du Gouvernement, dans ses choix et dans sa communication, ont nourri tout au long de la crise une perte de confiance et un malaise démocratique.

Donc, certes, il y a des aspects techniques à traiter, mais considérons que la tenue des élections est un sujet éminemment politique : ce n'est pas une simple case à cocher, un simple report à décider ! Cela implique des campagnes bousculées, des façons d'informer à réinventer, des moyens à donner aux candidats et aux organisateurs pour assurer, au-delà du bon fonctionnement de ces élections, la visibilité et la consistance républicaine qui y est attachée.

Les effets de la crise ne doivent plus être des surprises quotidiennes ; le Gouvernement aurait dû prendre ses responsabilités pour mieux anticiper les échéances électorales.

C'est un constat global depuis les municipales puisque, s'agissant des élections départementales et régionales, nous sommes toujours dans l'attente du projet de loi qui devrait les reporter à juin prochain, avec un risque non négligeable de concomitance avec des élections partielles.

Ces élections structurent la vie citoyenne de notre pays ; certaines attentes des élus et des citoyens ne sauraient être bâclées. S'il est nécessaire d'apporter des réponses aux situations locales en suspens, nous souhaitons que le Gouvernement sorte d'une stratégie de l'improvisation constante.

Cependant, en cohérence avec notre exigence que la démocratie soit déconfinée et que le vote reste l'un des outils pour lui permettre de s'exprimer, nous voterons ces textes. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRCE.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Loïc Hervé. (*Applaudissements sur les travées du groupe UC.*)

**M. Loïc Hervé.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, nous sommes réunis ce soir afin d'examiner, dans des délais extrêmement contraints, un projet de loi organique relatif aux délais d'organisation des élections législatives et sénatoriales partielles, et un projet de loi relatif aux délais d'organisation des élections municipales partielles et des élections des membres des commissions syndicales.

Une fois encore, cet examen intervient dans un contexte très particulier, celui de la crise sanitaire que connaît notre pays.

Cette crise a eu indéniablement des conséquences sur la vie démocratique. En effet, en raison de la circulation active du virus sur tout le territoire national, dès l'arrivée de la première vague, le législateur a dû adapter à plusieurs reprises le calen-

drier électoral tout en suivant les recommandations du conseil scientifique covid-19. Il a ainsi été amené à reporter le second tour des élections municipales en juin dernier, les élections consulaires, le renouvellement de six de nos collègues sénateurs représentant les Français de l'étranger, ainsi que les élections départementales partielles qui auraient pu intervenir pendant la durée de l'état d'urgence sanitaire.

Aujourd'hui encore, la circulation du virus est très active. Les mêmes causes produisant les mêmes effets, il nous est donc nécessaire de statuer sur le report des élections partielles. Rappelons que celles-ci interviendraient en cas de vacance d'un siège de député, de sénateur, de conseiller municipal ou encore de membre d'une organisation syndicale.

Tout au long de notre discussion, il sera important de garder à l'esprit que nous devons concilier deux impératifs fondamentaux : la continuité de la vie démocratique, d'une part, et la préservation de la santé publique de nos concitoyens, d'autre part.

L'article unique du projet de loi organique autorise, si la situation sanitaire l'exige, que soient organisées les élections législatives et sénatoriales au-delà du délai de trois mois fixé par notre code électoral, ce même report étant autorisé par le projet de loi ordinaire pour les élections municipales partielles.

Quoi qu'il en soit, ces scrutins devront se tenir au plus tard le 13 juin 2021.

Adoptés en fin de semaine dernière par l'Assemblée nationale, ces deux textes n'ont quasiment pas été modifiés par nos collègues députés, à l'exception de l'ajout d'une disposition prévoyant, sur le modèle de ce que nous avons retenu pour les dernières élections municipales, qu'un électeur pourra disposer de deux procurations.

Je tiens à remercier notre collègue Catherine Di Folco, rapporteur de la commission des lois, de son travail, de son rapport et de sa volonté de parvenir à un consensus afin que notre démocratie, malgré la progression de l'épidémie, continue de s'exercer de la manière la plus normale qui soit.

La commission des lois de notre Haute Assemblée, même si elle ne remet pas en cause ces reports en raison du contexte épidémiologique, a souhaité apporter quelques aménagements.

Nombre de nos concitoyens résidant dans des communes où des élections doivent ou devaient se tenir se retrouveront administrés par des délégations spéciales, conformément à l'article L. 2121-38 du code général des collectivités territoriales. Plusieurs membres, nommés par le préfet, seront alors chargés de prendre des « actes de pure administration conservatoire et urgente ».

Cependant, mes chers collègues, vous constaterez que cette situation est peu satisfaisante d'un point de vue démocratique. C'est pourquoi notre commission a retravaillé le texte afin d'éviter au maximum que cette situation ne perdure dans le temps, en incitant à organiser les partielles dès que la situation sanitaire le permettra.

À cette fin, elle a tout d'abord modifié l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi ordinaire en remplaçant la date du 13 mars 2021 par celle du 16 février 2021. En effet, il nous a paru nécessaire, par souci de cohérence, si la situation sanitaire le permet et après consultation du conseil scientifique, de revenir le plus rapidement possible au droit commun, c'est-à-dire au jour de la fin de l'urgence sanitaire.

Ensuite, notre commission a souhaité que les données sanitaires fournies par les ARS soient davantage exploitées. Dans sa rédaction issue des travaux de l'Assemblée nationale, le projet de loi ordinaire prévoyait que ces élections partielles se tiendraient « au regard notamment des recommandations générales sur [leurs] conditions d'organisation » que formulerait, à la demande du Gouvernement, le comité de scientifiques institué dans le cadre du régime de l'état d'urgence sanitaire.

Aujourd'hui, nous proposons une « territorialisation » de l'information – il était logique que cette proposition émanât du Sénat. Il s'agit d'inscrire dans la loi que les ARS, dans les cas où des élections partielles devaient se tenir dans une commune de leur région, rendent leur avis sur la possibilité ou non d'organiser ce scrutin. Dans la mesure où, depuis le début de la pandémie, ces agences publient quotidiennement les chiffres de l'état sanitaire de leur territoire, il nous a semblé souhaitable de procéder à ces modifications.

Enfin, notre attention s'est portée sur les recours que pourrait tenter tout citoyen à défaut d'organisation d'un scrutin par le préfet, alors que la situation sanitaire le permettrait.

L'autorité administrative disposerait de quinze jours pour répondre à la requête de l'électeur, son silence valant rejet. Il appartiendrait ensuite au juge des référés de se prononcer sous quarante-huit heures sur la possibilité ou non d'organiser les élections.

Mes chers collègues, vous l'aurez compris, ces modifications tendent à ce que les différentes élections qui devraient se tenir l'an prochain soient espacées, autant que faire se peut, dans le temps. En effet, les élections partielles pourront, aux termes des textes que nous examinons aujourd'hui, être reportées au plus tard au 13 juin 2021, mois durant lequel devraient se tenir, si le projet de loi ordinaire était adopté dans la rédaction proposée, les élections départementales et régionales.

Dans certaines communes, il serait totalement inimaginable, pour des raisons d'ordre matériel, d'organiser trois élections tout en garantissant la sincérité du scrutin. D'ailleurs, les électeurs ne s'y retrouveraient pas.

C'est pourquoi, au regard de ces différentes adaptations que nous soutenons, le groupe Union Centriste votera les textes issus des travaux de la commission des lois. (*Applaudissements sur les travées du groupe UC.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Éric Kerrouche.

**M. Éric Kerrouche.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, la situation due à l'épidémie de covid-19 que nous connaissons depuis dix mois a eu des conséquences sanitaires, économiques et sociales dramatiques. Il en est de même sur le plan démocratique, avec le report du second tour des élections municipales et l'installation tardive des équipes communales et communautaires.

Aujourd'hui, le Gouvernement sollicite du Parlement, dans l'urgence, l'autorisation de reporter l'élection législative partielle de la sixième circonscription du Pas-de-Calais, ainsi que celle de la quinzième circonscription de Paris.

Ce projet de loi organique, qui prend en considération ces deux vacances de poste et celles qui pourraient advenir tant à l'Assemblée nationale qu'au Sénat, arrive tardivement, alors que le second confinement a été décidé le 29 octobre, que l'état d'urgence sanitaire a été reconduit le 14 novembre et que l'élection législative partielle du Pas-de-Calais devait avoir lieu les 13 et 20 décembre prochain.

De ce point de vue, madame la ministre, il est regrettable et déplorable que les candidats, alors qu'ils étaient en campagne et qu'ils avaient préparé leurs documents, n'aient été prévenus par un mail de la préfecture que le 25 novembre de l'annulation des commissions de propagande des 30 novembre et 16 décembre, et qu'il ait fallu attendre le 3 décembre pour que l'élection soit officiellement annulée.

Le second texte relatif aux élections municipales doit permettre de traiter le cas de plus de 160 élections municipales partielles devant être organisées en raison de vacances de poste ou d'annulations totales ou partielles des scrutins. Une centaine concerne des communes de moins de 1 000 habitants.

Les élections régionales et départementales ne sont pas concernées par ce texte. À la suite du rapport remis par Jean-Louis Debré, elles feront l'objet d'un projet de loi propre.

Sont donc concernées à ce jour les élections législatives et sénatoriales partielles – c'est l'objet du projet de loi organique –, et les élections municipales partielles – c'est l'objet du projet de loi ordinaire.

Pour en fixer les dates, le Gouvernement devra solliciter, au moment qu'il choisira, le conseil scientifique pour que celui-ci émette un avis sur la question de la faisabilité sanitaire. Mais rien ne l'oblige à le faire rapidement.

Par ailleurs, les élections législatives partielles ne pourront pas avoir lieu après le 20 juin 2021. Il ne peut en effet être procédé à une élection partielle dans les douze mois qui précèdent l'expiration des pouvoirs de l'Assemblée nationale.

Si les partielles devaient être organisées au plus tard à cette date, cela entraînerait la publication d'un décret de convocation des électeurs le 1<sup>er</sup> mai, le premier tour étant organisé le 13 juin et le second le 20 juin.

Tout siège de député qui deviendrait vacant après le 1<sup>er</sup> mai le resterait jusqu'au prochain renouvellement, de même que tout siège qui ne ferait pas l'objet d'un renouvellement avant cette date si la situation sanitaire ne le permettait pas.

Un report aussi lointain ne nous paraît ni souhaitable ni acceptable. D'une part, la situation sanitaire s'améliorant quelque peu, le Président de la République a annoncé un calendrier de déconfinement progressif; d'autre part, l'état d'urgence sanitaire prend fin le 16 février prochain.

Dès lors, comment admettre que l'on rouvre les commerces, les cinémas, les salles de sport et, potentiellement le 20 janvier, les bars et restaurants, mais que les élections – et donc la vie démocratique – soient renvoyées à un calendrier incertain s'étalant jusqu'à fin juin?

C'est pourquoi nous proposons d'ajouter un report supplémentaire de trois mois au maximum au délai légal d'organisation d'une partielle, qui est déjà de trois mois à compter du fait générateur de la vacance du siège.

Ainsi, l'élection partielle de la sixième circonscription du Pas-de-Calais pourrait avoir lieu au cours de la seconde quinzaine de mars, tandis que l'élection partielle de la quinzième circonscription de Paris se tiendrait au cours de la première quinzaine de mai.

Avons-nous la certitude pour autant que, à cette période, la situation sanitaire sera maîtrisée? Non. Mais il n'en demeure pas moins que, s'agissant de la sixième circonscription du Pas-de-Calais, dont le scrutin se tiendrait le plus tôt, la

campagne a déjà eu lieu, les documents ont été distribués, tandis que l'on sait aujourd'hui tenir des bureaux de vote en respectant la distanciation sociale.

En ce qui concerne la quinzième circonscription de Paris, il nous semble que la date butoir est suffisamment éloignée pour considérer que campagne et scrutin pourront se tenir sans difficulté. Si tel n'était pas le cas, le Gouvernement pourrait de nouveau solliciter le Parlement.

L'avantage de notre proposition est qu'elle permet de borner le délai limite dans un temps plus court et de ne pas laisser les habitants de ces deux circonscriptions sans représentant à l'Assemblée nationale. En tout état de cause, nous considérons qu'il n'est pas sain de confiner la démocratie au-delà du mois de février.

S'agissant des sénatoriales partielles, je pense, madame la ministre, que vous avez fait preuve d'empressement ou d'excès de prévention car, à ce jour, aucun siège n'est vacant. Certes, des recours sont pendants, mais il ne semble pas nécessaire de prévoir un régime dérogatoire.

Dans l'hypothèse, peu probable, où une vacance interviendrait aujourd'hui même, le délai maximum normal de trois mois conduirait à organiser des élections au plus tard le 8 mars, date à laquelle il est probable, selon le Président de la République, que nous ayons retrouvé nos restaurants préférés...

Là encore, il nous paraît difficile de conjuguer un retour à une situation plus normale et l'impossibilité d'exercer son droit de vote en respectant les gestes barrières, d'autant qu'une campagne sénatoriale ne nécessite pas de grands rassemblements. D'ailleurs, le scrutin de septembre a montré que les préfectures pouvaient s'adapter.

Il ne nous paraît donc pas judicieux d'instaurer aujourd'hui un dispositif qui repousserait d'éventuelles élections sénatoriales partielles au-delà du mois de mars.

Concernant les municipales, le Gouvernement calque son dispositif sur celui des législatives. Or la date butoir du 20 juin n'a aucun rapport avec ces élections. En revanche, dans 63 communes à ce jour une élection partielle est nécessaire, communes pour lesquelles le délai de trois mois court déjà. Il convient donc d'en prévoir le report.

Pour les mêmes raisons que celles que j'ai précédemment développées, nous estimons qu'un report tardif n'est pas acceptable.

Trois éléments plaident en faveur d'un délai bref.

D'abord, bon nombre de communes comptent moins de 1 000 habitants. Il ne s'agit donc pas d'espaces densément peuplés, et il est par conséquent plus facile d'y assurer le bon respect des gestes barrières, tant pour la campagne que pour le vote.

Ensuite, il s'agit souvent de pourvoir au remplacement d'un ou de deux sièges vacants. De plus, dans les communes plus importantes, ces élections interviennent quelques mois après le renouvellement général et les forces en présence sont connues de la population. La campagne sera donc nécessairement différente et pourra s'adapter aux règles sanitaires.

Enfin, 60 communes à ce jour sont sous le « joug », si je puis dire, d'une délégation spéciale qui assume les fonctions du conseil municipal. Ces communes sont donc dans une situation transitoire qu'il ne faut pas maintenir, car elle les prive de leur capacité à relancer leur activité locale, tandis que les citoyens n'ont pas de représentation légitime.

Une date moins lointaine que celle prévue par le Gouvernement nous semble donc souhaitable. C'est pourquoi, comme pour les législatives partielles, nous proposons d'ajouter un délai supplémentaire de trois mois au délai de droit commun, soit six mois entre le fait générateur et la date ultime pour l'élection.

Concrètement, si l'application du délai de droit commun de trois mois aboutissait à l'organisation d'une élection pendant l'état d'urgence sanitaire, le dispositif dérogatoire s'appliquerait. Au-delà du 16 février, le droit commun redeviendrait la règle. Il en irait de même pour les conseils d'arrondissement et les commissions syndicales.

Pour finir, nous notons avec satisfaction que le Gouvernement a pris en compte les conséquences d'un allongement de la durée des campagnes électorales sur le plafonnement des comptes de campagne, en octroyant une majoration des plafonds de dépenses.

La question des opérations de vote nous semble néanmoins imparfaitement traitée. Bien entendu, le principe de la double procuration est une bonne chose, et je salue également la proposition de Mme la rapporteure visant à permettre aux personnes vulnérables d'établir une procuration depuis leur domicile sans justificatif. Néanmoins, je pense qu'il faudrait ajouter une expérimentation en matière de vote par correspondance ; c'est sans doute le moment.

Madame la ministre, comme je vous l'ai déjà dit, il faut déconfiner la démocratie. Eu égard au travail qui a été accompli par la commission des lois, nous voterons ces textes. *(Applaudissements sur les travées du groupe SER.)*

**Mme la présidente.** La parole est à M. Alain Marc.

**M. Alain Marc.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, la crise sanitaire inédite que nous devons affronter depuis le début de l'année a bouleversé notre vie sociale et durement éprouvé notre vie économique.

Si elle a également des conséquences sur la vie démocratique de notre pays, elle a révélé la formidable capacité d'adaptation des élus, tant au niveau local qu'au niveau national, pour maintenir une écoute attentive des attentes de nos concitoyens. Toutefois, la circulation active du virus covid-19 sur l'ensemble du territoire et les risques importants de propagation de l'épidémie qui pourraient résulter de l'organisation de scrutins électoraux ont conduit à adapter, à plusieurs reprises, le calendrier électoral.

Suivant l'avis du comité scientifique covid-19, mis en place auprès du Gouvernement, nous avons ainsi été amenés à reporter le second tour des élections municipales du 22 mars au 28 juin 2020, les élections consulaires de mai 2020 à mai 2021, et le renouvellement de six sénateurs représentant les Français de l'étranger pour permettre, au préalable, le renouvellement des conseillers et délégués consulaires qui composent leur collège électoral.

L'élection de ces six sénateurs est ainsi reportée d'une année, soit à septembre 2021. Par ailleurs, aucune élection partielle pour les députés et les sénateurs des Français de l'étranger ne peut être organisée entre le 11 juillet et la date des élections consulaires de mai 2021.

Aujourd'hui, la deuxième vague de l'épidémie commande des adaptations dans le fonctionnement de nos institutions nationales et locales. Cela a été le cas au Parlement, puisque les deux chambres se sont organisées pour siéger de manière continue, y compris au plus fort de la crise sanitaire.



Cela a aussi été le cas dans les institutions locales – communes, intercommunalités, départements, régions –, qui ont mis en œuvre les protocoles sanitaires et instauré différents modes de réunion afin de respecter au maximum les règles de distanciation physique et les gestes barrières. L'objectif impérieux était d'éviter la propagation du virus, tout en continuant de faire fonctionner les institutions.

Dans ce contexte, les deux projets de loi, l'un organique, l'autre ordinaire, que nous examinons cet après-midi, prévoient la possibilité de reporter les élections partielles. Certaines d'entre elles sont déjà prévues, tandis que d'autres pourraient intervenir au cas où des scrutins, municipaux notamment, seraient invalidés.

L'article unique du projet de loi organique prévoit la possibilité de reporter la tenue des élections partielles pour les députés et les sénateurs au-delà du délai de trois mois après la constatation de la vacance de leur siège, prévu par le droit en vigueur. L'organisation du scrutin interviendrait alors « dès que la situation sanitaire le permet », notamment au regard des recommandations du comité scientifique, et au plus tard le dimanche 13 juin 2021. Cet article s'appliquerait sur l'ensemble du territoire.

Le projet de loi ordinaire prévoit, quant à lui, des dispositions semblables à son article 1<sup>er</sup> pour les élections partielles relatives à un siège de conseiller municipal ou de conseiller d'arrondissement et, à son article 2, pour les élections des membres des commissions syndicales.

Deux dispositions introduites à l'Assemblée nationale sont à relever : un même mandataire pourra disposer de deux procurations, au lieu d'une seule comme le prévoit le droit en vigueur ; les plafonds de dépenses sont majorés de 5 % par mois pour tenir compte de l'allongement de la durée de campagne, si les conditions sanitaires ne permettent pas d'organiser l'élection partielle dans les délais de droit commun, à savoir trois mois pour l'ensemble des élections, à l'exception des élections partielles au sein des conseils d'arrondissement, pour lesquelles le délai est de deux mois.

Ces dispositions, enrichies des amendements de notre commission des lois, doivent permettre de concilier au mieux les principes de sincérité du scrutin et de préservation de la santé publique.

Pour toutes ces raisons, le groupe Les Indépendants votera ces textes.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Guy Benarroche.

**M. Guy Benarroche.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, nous voici réunis pour étudier l'inscription dans la loi de la possibilité de reporter des élections partielles, nouvelle conséquence de la crise sanitaire sur notre vie démocratique.

Après le report du second tour des municipales au printemps dernier, puis le report de l'élection de six des douze sénateurs représentant les Français de l'étranger à la fin de l'été, notre pays est de nouveau en questionnement quant aux conditions de maintien des temps démocratiques à venir.

L'incompréhension et l'incertitude suscitées par le délai entre les deux tours des municipales ont laissé des traces. Certes, les circonstances à l'époque n'ont peut-être pas permis d'anticiper suffisamment les risques que pouvait faire peser une telle épidémie sur l'exercice de la démocratie, mais la sincérité d'un scrutin à deux tours pouvait-elle être maintenue avec un si grand écart entre les deux scrutins ?

Sans revenir sur les polémiques liées au choix du maintien des élections municipales – en tout cas du premier tour – lors de la première vague, la deuxième vague que nous vivons et l'évolution épidémiologique incertaine pour le premier trimestre 2021 nous obligent à intervenir afin de préserver à la fois le temps de la campagne et celui du vote.

Les discussions que nous avons eues mettent bien en avant le motif impérieux d'intérêt général que constituerait le haut niveau de l'épidémie de la covid-19, qui devrait entraîner le décalage des élections prévues pour l'an prochain.

Les deux textes que nous étudions en même temps sont donc guidés par un impératif lié à l'incertitude sanitaire des prochains mois, mais aussi par les règles interdisant l'organisation de scrutins législatifs au cours de l'année précédant l'expiration des mandats de député, à savoir le 21 juin 2022.

Nous devons donc concilier deux impératifs : l'obligation d'organiser des scrutins répondant à plusieurs critères dans la jurisprudence constitutionnelle, et l'impérieuse nécessité de protéger la santé de la population au nom de l'intérêt général.

À ce jour, il n'y a que deux législatives partielles à organiser, mais l'élection d'une dizaine de nos collègues sénateurs fait toujours l'objet d'un recours devant le Conseil constitutionnel, ce qui pourrait rendre nécessaire la tenue d'élections partielles.

De même, dans 63 communes, dont 80 % comptent moins de 1 000 habitants, il est nécessaire d'organiser des élections municipales partielles.

Aux termes du présent projet de loi, il serait permis d'organiser, par dérogation, une élection partielle au-delà du délai de trois mois prévu par le droit en vigueur à dater de la vacance du siège.

Des amendements ont été adoptés lors de l'examen de ces deux textes en commission tendant à permettre à chaque mandataire de disposer jusqu'à deux procurations au lieu d'une et de recueillir les procurations à domicile.

Dans l'attente du rapport de la mission d'information de la commission des lois sur le vote à distance, électronique ou par correspondance, nous émettons un doute sur cette facilitation des procurations. Celles-ci nous sont certes plus familières, car pratiquées de longue date, mais elles restent néanmoins peu sûres et ne garantissent pas la sincérité du vote.

Ce projet de loi nous est soumis alors que, d'ici peu, la traduction législative du rapport Debré sur la faisabilité des élections départementales et régionales sera sur le bureau du Sénat.

Ce rapport, dans ses conclusions, indique ceci : le scénario d'un report à la fin du mois de juin 2021, assorti d'une évaluation de la situation sanitaire – effectuée par le conseil scientifique et remise directement au Parlement – avant la tenue des scrutins, est celui qui est susceptible de répondre au mieux aux contraintes sanitaires et de recueillir le plus large assentiment possible parmi les forces politiques du pays.

Je souhaite attirer votre attention sur ce dernier point.

Oui, la décision de convoquer les élections émane de l'exécutif, mais les discussions sur les textes actuels ont permis de mettre au jour l'importance pour les partis politiques d'être informés, en toute transparence et sans délai, sur d'éventuelles dates afin d'assurer la nécessaire préservation de l'équité entre candidats.

La commission a, ce matin, fait le choix de se détacher de l'avis du conseil scientifique pour fixer la date des nouvelles élections. Elle a proposé de la déterminer en fonction des données chiffrées émanant des ARS. Afin d'avoir une vision plus territorialisée, ces rapports devraient être publics afin de permettre une bonne information de l'ensemble des acteurs des élections.

Nous trouvons cependant qu'un certain flou persiste : qui analysera les critères bruts fournis par l'ARS pour évaluer la faisabilité sanitaire ? Quels critères seront retenus pour convoquer l'élection ? Quelles seront les conséquences en cas de rapports intermédiaires des ARS – ils seront publiés tous les quinze jours – montrant une nouvelle dégradation des conditions sanitaires ?

Malgré ces réserves, le groupe Écologiste – Solidarité et Territoires votera ces deux textes. (*Applaudissements sur les travées du groupe GEST.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Philippe Bas. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

**M. Philippe Bas.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, je tiens tout d'abord à dire à Mme le rapporteur combien j'ai été convaincu par son exposé et son rapport, qui ont parfaitement éclairé notre assemblée sur cette question en vérité assez complexe.

Je crois que le Gouvernement a raison de venir devant le Parlement. Parfois, il cherche à l'éviter ; là, au contraire, il a ressenti le besoin de venir devant nous pour que nous traitions cette question très délicate du report des élections partielles et des modalités de ce report.

À vrai dire, il n'est pas si facile de prendre une telle décision. Tout d'abord, il est exact que le Gouvernement – il l'a fait une première fois pour l'élection législative du Pas-de-Calais – peut invoquer la théorie des circonstances exceptionnelles pour reporter, malgré les termes impératifs de la loi, une élection partielle, y compris une élection législative.

Toutefois, de nombreux scrutins sont en cause. D'une certaine façon, loin d'être anecdotiques, le scrutin du Pas-de-Calais et celui de Paris sont plus « spectaculaires » que d'autres en ce qu'ils tendent à compléter la représentation nationale. Il faut signaler que, au moment du dépôt de ces textes, 60 élections municipales avaient déjà été annulées. À ce jour – et ce chiffre a peut-être évolué –, 161 communes sont dans un pareil cas. Cela finit par faire beaucoup !

Bien sûr, on peut se dire que, dans une commune rurale d'un territoire qui ne serait que faiblement affecté par l'épidémie, il n'y aura pas d'inconvénient à ce que l'élection se tienne, cependant que, dans d'autres localités, en dépit de toutes les précautions qui seraient prises pour organiser le scrutin et la campagne électorale, cette opération sera plus risquée du point de vue sanitaire.

Au fond, les situations diffèrent donc d'un endroit à l'autre. De fait, si l'on décide de s'accorder un délai plus long pour organiser les élections partielles, c'est précisément pour permettre de différencier les réponses en fonction des situations locales.

Procéder ainsi me semble sage, même si je souscris aux propositions qui ont été retenues par la commission des lois, sur la recommandation de notre collègue Catherine Di Folco. Ainsi, elle a prévu un certain nombre de garde-fous de telle sorte que la fixation de la date des élections ne soit pas laissée à l'entière discrétion du Gouvernement ou de l'administration pendant une durée qui, à compter de ce mois de décembre, serait supérieure à six mois.

Le risque que la date soit choisie pour des raisons de convenance n'est pas considérable, mais il est trop important pour être accepté. Nous, parlementaires, sommes les gardiens de la sincérité du suffrage universel : notre rôle est d'aller plus loin encore que le Gouvernement dans l'encadrement du dispositif de report des élections partielles.

On aurait pu opter pour une mesure rigide, fondée sur une date précise, mais cela aurait été tout à fait excessif. À cet égard, le Gouvernement a raison de vouloir préserver des marges de manœuvre, car il doit pouvoir s'adapter localement à la situation de l'épidémie. Toutefois, je crois que l'on peut faire mieux que ce qu'il propose – j'en suis même persuadé –, et j'espère qu'il sera sensible aux améliorations introduites par la commission.

Premièrement, il s'agit de revenir plus vite au droit commun que ne le permet le texte du Gouvernement, tel qu'il a été adopté par l'Assemblée nationale.

Madame le rapporteur, votre choix me paraît tout à fait judicieux : au lieu du 13 mars, vous avez retenu le 16 février 2021, qui correspond à la fin de l'état d'urgence sanitaire. Comme l'a relevé notre collègue Alain Richard, la différence n'est pas considérable, mais une telle mesure va dans le bon sens. En effet, il faut éviter que les délais d'organisation des scrutins partiels ne s'étirent exagérément.

Deuxièmement – ce point me paraît, lui aussi, essentiel –, il faut se fonder sur des informations sanitaires collectées dans les localités elles-mêmes, et non sur des données d'ordre national.

L'avis du conseil scientifique serait une procédure beaucoup trop lourde, d'autant que cette instance a bien d'autres choses à faire. De leur côté, les agences régionales de santé, les ARS, tiennent à jour presque quotidiennement la situation de l'épidémie dans les territoires, tout simplement pour pouvoir lutter contre elle.

Aussi, vous proposez de territorialiser l'expertise sanitaire pour prendre la bonne décision quant à l'organisation des élections partielles. À mon sens, il s'agit d'une excellente idée.

Si le Sénat suit la proposition de Mme le rapporteur, les ARS produiront un rapport tous les quinze jours et, surtout, ce document sera public. En conséquence, nos concitoyens pourront être sûrs que la date de l'élection partielle sera choisie de manière tout à fait impartiale et objective.

Bien sûr, personne parmi nous ne met en doute les intentions du Gouvernement et de l'administration, mais il faut s'assurer que personne ne puisse jeter le soupçon sur elles ! Or, vous le savez bien, on fait parfois feu de tout bois lors des campagnes électorales. Avec une telle disposition, nous serons à même de faire taire les polémiques : l'information sera localisée, territorialisée et tout à fait objective, ce dont je me réjouis d'avance.

Troisièmement, et enfin – cette idée me paraît, elle aussi, véritablement excellente –, Mme le rapporteur propose de créer une voie de recours pour nos concitoyens estimant que le refus d'organiser l'élection partielle à une certaine date n'est pas justifié.

En résumé, nous admettons le report des élections, mais dans la stricte mesure nécessaire à la prévention des risques de propagation du virus.

Si le scrutin peut être organisé dans de bonnes conditions sanitaires, alors il doit l'être. Ce n'est pas une simple faculté offerte au Gouvernement et à l'administration : c'est une obligation qui leur est faite et, si cette dernière n'est pas

respectée, il existe des possibilités de recours, ces derniers étant traités par la voie de l'urgence. C'est une garantie supplémentaire pour les Français.

Étant donné la qualité des projets de loi qui nous ont été transmis et les nombreux apports de notre commission des lois, il me semble que, si ces dispositions sont adoptées conformément aux vœux de notre rapporteur, nous pourrions aboutir à un accord avec l'Assemblée nationale, pour la satisfaction de nos concitoyens. Les deux chambres du Parlement auront ainsi considéré que, pour la sincérité du vote, toutes les garanties sont réunies! (*Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains et UC.*)

**Mme la présidente.** La discussion générale commune est close.

La parole est à M. le président de la commission.

**M. François-Noël Buffet,** *président de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.* Madame la présidente, je sollicite une suspension de séance de dix minutes, afin que la commission puisse examiner les amendements déposés sur ces deux textes.

**Mme la présidente.** La séance est donc suspendue pour dix minutes.

(*La séance, suspendue à vingt heures cinq, est reprise à vingt heures quinze.*)

**Mme la présidente.** La séance est reprise.

Nous passons à la discussion, dans le texte de la commission, de l'article unique du projet de loi organique.

PROJET DE LOI ORGANIQUE RELATIF AUX DÉLAIS D'ORGANISATION  
DES ÉLECTIONS LÉGISLATIVES ET SÉNATORIALES PARTIELLES

**Article unique**

- ① I. – Par dérogation au délai de trois mois prévu au premier alinéa de l'article L.O. 178 du code électoral et sous réserve de l'article 3 de la loi organique n° 2020-976 du 3 août 2020 portant report de l'élection de six sénateurs représentant les Français établis hors de France et des élections partielles pour les députés et les sénateurs représentant les Français établis hors de France, les sièges de députés devenus vacants avant le 16 février 2021 donnent lieu à des élections partielles organisées dès que la situation sanitaire le permet et, au plus tard, le 13 juin 2021.
- ② I *bis.* – (*Supprimé*)
- ③ II. – Par dérogation au délai de trois mois prévu au premier alinéa de l'article L.O. 322 du code électoral et sous réserve de l'article 3 de la loi organique n° 2020-976 du 3 août 2020 précitée, les sièges de sénateurs devenus vacants avant le 16 février 2021 donnent lieu à une élection partielle organisée dès que la situation sanitaire le permet et, au plus tard, le 13 juin 2021.
- ④ II *bis.* – Par dérogation au délai de trois mois prévu au deuxième alinéa des articles L.O. 498, L.O. 525 et L.O. 553 du code électoral, les vacances survenues avant le 16 février 2021 au sein des conseils territoriaux de Saint-Barthélemy, Saint-Martin ou Saint-Pierre-et-Miquelon donnent lieu à des élections partielles organisées dès que la situation sanitaire le permet et, au plus tard, le 13 juin 2021.

⑤ II *ter.* – Par dérogation au délai de trois mois prévu au dernier alinéa du II de l'article 107 de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 portant statut d'autonomie de la Polynésie française, la vacance du tiers des sièges survenue avant le 16 février 2021 au sein de l'assemblée de la Polynésie française donne lieu à un renouvellement intégral de l'assemblée de la Polynésie française organisé dès que la situation sanitaire le permet et, au plus tard, le 13 juin 2021.

⑥ II *quater.* – Par dérogation au délai de trois mois prévu à la première phrase du troisième alinéa de l'article 193 de la loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie, les vacances survenues avant le 16 février 2021 au sein des assemblées de province de la Nouvelle-Calédonie donnent lieu à des élections partielles organisées dès que la situation sanitaire le permet et, au plus tard, le 13 juin 2021.

⑦ II *quinqües.* – Par dérogation au délai de trois mois prévu au troisième alinéa de l'article 10 de la loi n° 52-1310 du 10 décembre 1952 relative à la composition et à la formation de l'assemblée territoriale des îles Wallis et Futuna, applicable à l'assemblée territoriale des îles Wallis et Futuna en vertu de l'article 12 de la loi n° 61-814 du 29 juillet 1961 conférant aux îles Wallis et Futuna le statut de territoire d'outre-mer, les vacances survenues au sein de cette assemblée avant le 16 février 2021 donnent lieu à des élections partielles organisées dès que la situation le permet et, au plus tard, le 13 juin 2021.

⑧ II *sexies (nouveau).* – Pour l'application du présent article, l'agence régionale de santé compétente présente, tous les quinze jours jusqu'à la tenue de l'élection partielle, un rapport épidémiologique circonstancié permettant d'évaluer la situation sanitaire des circonscriptions concernées.

⑨ Ce rapport est rendu public sans délai. Il est communiqué à l'autorité administrative compétente pour convoquer l'élection partielle.

⑩ Dans les collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie, ce rapport est présenté par l'administration compétente localement.

⑪ III. – (*Non modifié*) Le présent article est applicable sur tout le territoire de la République.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 1, présenté par MM. Marie et Durain, Mme de La Gontrie, M. Bourgi, Mme Harribey, MM. Kanner, Kerrouche, Leconte, Sueur et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Rédiger ainsi cet alinéa :

I. - Par dérogation au délai de trois mois prévu au premier alinéa de l'article L.O. 178 du code électoral et sous réserve de l'article 3 de la loi organique n° 2020-976 du 3 août 2020 portant report de l'élection de six sénateurs représentant les Français établis hors de France et des élections partielles pour les députés et les sénateurs représentant les Français établis hors de France, les sièges de députés devenus vacants à la date de la promulgation de la présente loi donnent lieu à des

élections partielles organisées dès que la situation sanitaire le permet et, au plus tard, dans un délai de six mois à compter de la constatation de la vacance.

La parole est à M. Éric Kerrouche.

**M. Éric Kerrouche.** Mes chers collègues, pour ce qui concerne les législatives partielles, nous avons imaginé un autre système que celui de la commission : par dérogation au délai de trois mois prévu par le droit commun, un délai de six mois s'appliquerait aux élections partielles organisées pour les sièges devenus vacants à la date de la promulgation du présent texte.

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

**Mme Catherine Di Folco, rapporteur.** Nos collègues socialistes proposent de doubler le délai d'organisation des élections législatives partielles. Ainsi porté de trois à six mois, ce dernier ne concernerait que les sièges déjà vacants et, partant, ne s'appliquerait pas aux éventuelles vacances à venir.

Ainsi, dans le cas des élections législatives du Pas-de-Calais, il conviendrait d'organiser le scrutin avant le 27 mars prochain, la vacance ayant été constatée le 27 septembre 2020.

Or la situation sanitaire reste incertaine, ce qui pose problème, notamment, pour le déroulement de la campagne électorale. C'est pourquoi le Gouvernement va proposer un report des élections régionales et départementales prévues en mars prochain.

Certes – M. Marie l'a indiqué ce matin –, la campagne est déjà largement engagée dans le Pas-de-Calais, mais rien n'empêche de nouveaux candidats de se déclarer.

Je rappelle également que le 13 juin 2021 n'est qu'une date butoir : le Gouvernement aura l'obligation d'organiser les élections dès que la situation sanitaire le permettra, donc bien avant le 13 juin prochain dans les départements les moins touchés par le virus.

Pour l'ensemble de ces raisons, la commission émet un avis défavorable.

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

**Mme Marlène Schiappa, ministre déléguée.** Monsieur le sénateur, vous souhaitez limiter dans le temps le dispositif dérogatoire proposé, ce que l'on peut évidemment comprendre.

Toutefois, il nous semble que le texte issu des travaux de la commission apporte suffisamment de garanties sur ce plan.

Je le répète à la faveur de cet amendement : le Gouvernement aurait préféré revenir au droit commun avec la date pivot du 13 mars 2021.

Certes, le choix du 16 février 2021 peut sembler cohérent ; cette date correspond à la fin annoncée de l'état d'urgence sanitaire. Mais, selon nous, elle laisse paradoxalement une plus grande latitude temporelle aux autorités chargées de convoquer les électeurs pour les élections partielles déclenchées avant le 16 février 2021. En effet, ces scrutins pourront être organisés jusqu'au 13 juin 2021, date qui s'imposera également aux élections partielles déclenchées entre le 16 février et le 13 mars prochains.

Le dispositif initial permettait de lisser cet effet de seuil. Je le relève une dernière fois, et j'espère que la commission mixte paritaire sera sensible à cet argument.

Le Gouvernement est donc défavorable à cet amendement.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 1.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 2, présenté par MM. Marie et Durain, Mme de La Gontrie, M. Bourgi, Mme Harribey, MM. Kanner, Kerrouche, Leconte, Sueur et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 3

Supprimer cet alinéa

II. – En conséquence, intitulé du projet de loi organique

Supprimer les mots :

et sénatoriales

La parole est à M. Éric Kerrouche.

**M. Éric Kerrouche.** Pour les raisons que je viens d'exposer, cet amendement tend à supprimer l'alinéa prévoyant un délai dérogatoire pour l'organisation des élections sénatoriales partielles.

Je l'ai déjà dit, il n'existe pas à ce jour de siège vacant de sénateur nécessitant une élection partielle. Si, entre-temps, tel ou tel recours débouchait sur une annulation, il conviendrait d'organiser, au plus tôt, une élection partielle au début du mois de mars prochain.

Selon nous, la pandémie n'empêche pas les sénatrices et sénateurs en poste de rencontrer les élus locaux de leur département. Et rien ne justifie qu'ils ne puissent le faire également dans la période qui nous sépare du mois de mars 2021.

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

**Mme Catherine Di Folco, rapporteur.** Cet amendement vise à éviter tout report des élections sénatoriales partielles.

Tout d'abord, je rappelle que le risque de sénatoriales partielles avant le 13 mars ou le 16 février prochains reste relativement faible. En effet, il est peu probable que le Conseil constitutionnel ait statué sur les élections de septembre 2020 avant le mois d'avril 2021 : les comptes de campagne viennent seulement d'être déposés devant la Commission nationale des comptes de campagne et des financements politiques, la CNCCFP.

Cela étant, nous ne pouvons exclure aucune hypothèse : certains collèges sénatoriaux dénombrent quelques milliers d'électeurs qui, en cas d'élection partielle, seront appelés à se rendre en préfecture pour voter. Mais, à cet égard, nous avons décelé une autre difficulté : il serait nécessaire de réunir le même jour l'ensemble des conseillers municipaux du département pour procéder à l'élection des grands électeurs, car on ne peut pas conserver le corps électoral de septembre 2020.

J'émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

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

**Mme Marlène Schiappa, ministre déléguée.** Même avis.

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

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 3, présenté par MM. Marie et Durain, Mme de La Gontrie, M. Bourgi, Mme Harribey, MM. Kanner, Kerrouche, Leconte, Sueur et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 8

Remplacer les mots :

l'agence régionale de santé compétente

par les mots :

le comité de scientifiques institué en application de l'article L. 3131-19 du code de la santé publique

La parole est à M. Éric Kerrouche.

**M. Éric Kerrouche.** Lors de sa réunion de ce matin, la commission des lois a adopté une nouvelle disposition proposée par Mme le rapporteur : la remise, tous les quinze jours jusqu'à la tenue de l'élection partielle, d'un rapport épidémiologique circonstancié, permettant d'évaluer la situation sanitaire des circonscriptions concernées.

Bien sûr, nous nous en félicitons. Toutefois, il nous semble que le comité scientifique est mieux à même que les ARS de procéder à l'agrégation de ces données.

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

**Mme Catherine Di Folco, rapporteur.** Je me réjouis que les élus du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain visent le même objectif que la commission, à savoir territorialiser l'information pour s'adapter aux circonstances locales.

Néanmoins, qu'il s'agisse du projet de loi organique ou du projet de loi ordinaire, le conseil scientifique ne me semble pas être la bonne instance à cet égard. Au total, 161 communes sont concernées par les élections municipales partielles : il est difficile d'imaginer que le conseil scientifique s'intéresse spécifiquement aux 327 habitants de la commune de Dollot ou aux 42 administrés de la commune d'Autréville-Saint-Lambert, que vous connaissez sans doute... (*Sourires.*)

Le conseil scientifique a d'autres priorités, ce que nous comprenons sans mal. De plus, je rappelle que les rapports des ARS auront vocation à fournir des chiffres objectifs sur la situation sanitaire des circonscriptions ; personne ne pourra contester la validité de ces données.

La décision d'organiser ou non l'élection relève de l'autorité administrative. J'y insiste, ce n'est pas un avis que nous demandons aux ARS, mais bien des chiffres, rien que des chiffres.

J'émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

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

**Mme Marlène Schiappa, ministre déléguée.** Le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 3.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**Mme la présidente.** Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix, dans le texte de la commission, l'article unique du projet de loi organique relatif aux délais d'organisation des élections législatives et sénatoriales partielles.

En application de l'article 59 du règlement, le scrutin public ordinaire est de droit.

Il va y être procédé dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

Le scrutin est ouvert.

(*Le scrutin a lieu.*)

**Mme la présidente.** Personne ne demande plus à voter?...

Le scrutin est clos.

J'invite Mmes et MM. les secrétaires à constater le résultat du scrutin.

(*Mmes et MM. les secrétaires constatent le résultat du scrutin.*)

**Mme la présidente.** Voici, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la présidence, le résultat du scrutin n° 42 :

Nombre de votants .....	307
Nombre de suffrages exprimés .....	307
Pour l'adoption .....	307

Le Sénat a adopté. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Nous passons à la discussion, dans le texte de la commission, du projet de loi ordinaire.

PROJET DE LOI RELATIF AUX DÉLAIS D'ORGANISATION DES ÉLECTIONS MUNICIPALES PARTIELLES ET DES ÉLECTIONS DES MEMBRES DES COMMISSIONS SYNDICALES

**Article 1<sup>er</sup>**

- ① I. – Pour l'application des articles L. 224-30, L. 251, L. 258, L. 270 et L. 436 du code électoral, de l'article L. 2122-8 du code général des collectivités territoriales et de l'article L. 122-5 du code des communes de la Nouvelle-Calédonie, les vacances survenues avant le 16 février 2021 au sein d'un conseil municipal ou du conseil de la métropole de Lyon donnent lieu à une élection partielle organisée dès que la situation sanitaire le permet et, au plus tard, le 13 juin 2021.
- ② II. – Pour l'application de l'article L. 272-6 du code électoral, les vacances survenues avant le 16 février 2021 au sein d'un conseil d'arrondissement donnent lieu à une élection partielle organisée dès que la situation sanitaire le permet et, au plus tard, le 13 juin 2021.
- ③ II *bis.* – (*Supprimé*)
- ④ II *ter (nouveau).* – Pour l'application des I et II du présent article, l'agence régionale de santé compétente présente, tous les quinze jours jusqu'à la tenue de l'élection partielle, un rapport épidémiologique circonstancié permettant d'évaluer la situation sanitaire des communes concernées.
- ⑤ Ce rapport est rendu public sans délai. Il est communiqué à l'autorité administrative compétente pour convoquer l'élection partielle.
- ⑥ Dans les collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie, ce rapport est présenté par l'administration compétente localement.
- ⑦ II *quater (nouveau).* – Tout électeur peut saisir l'autorité administrative compétente en vue de la convocation des électeurs pour une élection partielle mentionnée au présent article.
- ⑧ Le silence gardé par l'autorité administrative pendant quinze jours vaut rejet de la demande de convocation des électeurs.
- ⑨ Tout électeur peut contester la décision de l'autorité administrative devant le juge des référés, dans les conditions prévues à l'article L. 521-2 du code de justice administrative.

- ⑩ III. – (*Non modifié*) Le présent article est applicable sur tout le territoire de la République.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 1, présenté par MM. Marie et Durain, Mme de La Gontrie, M. Bourgi, Mme Harribey, MM. Kanner, Kerrouche, Leconte, Sueur et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Rédiger ainsi cet alinéa :

I. – Pour l'application des articles L. 224-30, L. 251, L. 258, L. 270 et L. 436 du code électoral, de l'article L. 2122-8 du code général des collectivités territoriales et de l'article L. 122-5 du code des communes de la Nouvelle-Calédonie, les vacances survenues au sein d'un conseil municipal ou du conseil de la métropole de Lyon à la date de la promulgation de la présente loi donnent lieu à une élection partielle organisée dès que la situation sanitaire le permet et, au plus tard, dans un délai de six mois à compter de la constatation de la vacance.

La parole est à M. Éric Kerrouche.

**M. Éric Kerrouche.** La perspective est identique à celle que j'ai défendue précédemment, mais il s'agit, cette fois, des élections municipales.

Il nous semble important de faire en sorte que les municipales partielles se tiennent le plus vite possible. Il y a de nombreuses raisons à cela : des communes de moins de 1 000 habitants sont concernées, qui sont moins densément peuplées, et, dans certaines d'entre elles, une délégation spéciale remplit d'ores et déjà le rôle du conseil municipal, ce qui n'est jamais, à nos yeux, une bonne solution.

Cet amendement a donc pour objet que, s'agissant des vacances intervenues à la date de la promulgation de la présente loi, le délai d'organisation des élections soit porté à six mois au lieu de trois.

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

**Mme Catherine Di Folco, rapporteur.** Défavorable.

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

**Mme Marlène Schiappa, ministre déléguée.** Défavorable.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 1.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**Mme la présidente.** L'amendement n° 2, présenté par MM. Marie et Durain, Mme de La Gontrie, M. Bourgi, Mme Harribey, MM. Kanner, Kerrouche, Leconte, Sueur et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Rédiger ainsi cet alinéa :

II. – Pour l'application de l'article L. 272-6 du code électoral, les vacances survenues à la date de la promulgation de la présente loi, au sein d'un conseil d'arrondissement donnent lieu à une élection partielle organisée dès que la situation sanitaire le permet et, au plus tard, dans un délai de six mois à compter de la constatation de la vacance.

La parole est à M. Éric Kerrouche.

**M. Éric Kerrouche.** Il est défendu, madame la présidente.

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

**Mme Catherine Di Folco, rapporteur.** Défavorable.

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

**Mme Marlène Schiappa, ministre déléguée.** Défavorable.

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

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**Mme la présidente.** L'amendement n° 3, présenté par MM. Marie et Durain, Mme de La Gontrie, M. Bourgi, Mme Harribey, MM. Kanner, Kerrouche, Leconte, Sueur et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Remplacer les mots :

l'agence régionale de santé compétente

par les mots :

le comité de scientifiques institué en application de l'article L. 3131-19 du code de la santé publique

La parole est à M. Éric Kerrouche.

**M. Éric Kerrouche.** Par souci de parallélisme des formes avec le précédent texte, il nous semble préférable que le comité scientifique soit sollicité, plutôt que les ARS.

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

**Mme Catherine Di Folco, rapporteur.** Le même parallélisme des formes nous conduit à émettre un avis défavorable, mon cher collègue ! (*Sourires.*)

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

**Mme Marlène Schiappa, ministre déléguée.** Le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 3.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'article 1<sup>er</sup>.

(*L'article 1<sup>er</sup> est adopté.*)

#### Article 1<sup>er</sup> bis A (*nouveau*)

- ① I. – Compte tenu des risques sanitaires liés à l'épidémie de covid -19, le présent article s'applique :
- ② 1° Aux élections partielles mentionnées à l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi et aux I et II *bis* à II *quinquies* de l'article unique de la loi organique n° ... du ... relative aux délais d'organisation des élections législatives et sénatoriales partielles ;
- ③ 2° Aux élections des membres des commissions syndicales mentionnées à l'article 2 de la présente loi.
- ④ Le présent article est applicable sur tout le territoire de la République.
- ⑤ II. – Par dérogation à l'article L. 73 du code électoral, chaque mandataire peut disposer de deux procurations, y compris lorsque ces procurations sont établies en France.
- ⑥ Si cette limite n'est pas respectée, les procurations qui ont été dressées les premières sont les seules valables. La ou les autres procurations sont nulles de plein droit.
- ⑦ III. – À leur demande, les personnes qui, en raison de l'épidémie de covid -19, ne peuvent pas comparaître devant les officiers et agents de police judiciaire habilités

à établir les procurations ou leurs délégués disposent du droit à ce que les autorités compétentes se déplacent pour établir ou retirer leur procuration.

- ⑧ Ces personnes peuvent saisir les autorités compétentes par voie postale, par téléphone ou, le cas échéant, par voie électronique. Elles indiquent la raison de leur impossibilité de se déplacer, sans qu'il leur soit nécessaire de fournir un justificatif.
- ⑨ IV. – Au sein du bureau de vote, des équipements de protection adaptés sont mis à la disposition des électeurs qui n'en disposent pas et des personnes participant à l'organisation ou au déroulement du scrutin.
- ⑩ Les dépenses résultant du présent IV sont à la charge de l'État. – (*Adopté.*)

#### Article 1<sup>er</sup> bis

- ① Pour les élections partielles mentionnées à l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi ou dans la loi organique n° ... du ... relative aux délais d'organisation des élections législatives et sénatoriales partielles, les plafonds de dépenses prévus à l'article L. 52-11 du code électoral sont majorés de 5 % par mois pour chaque mois au-delà du délai de convocation prévu par le code électoral.
- ② La majoration de 5 % est effective dès le premier jour de chaque mois. – (*Adopté.*)

#### Article additionnel après l'article 1<sup>er</sup> bis

**Mme la présidente.** L'amendement n° 4, présenté par MM. Kerrouche et Marie, Mme Harribey, M. Bourgi et Mme de La Gontrie, est ainsi libellé :

Après l'article 1<sup>er</sup> bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Pour une durée de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, une expérimentation visant à offrir une modalité de vote complémentaire aux électeurs est mise en œuvre dans les communes volontaires dans lesquelles est organisée une élection municipale partielle.

II. – Par dérogation à l'article L. 54 du code électoral, tout électeur peut, sur sa demande, exercer son droit de vote par correspondance sous pli fermé, dans des conditions permettant d'assurer le secret du vote et la sincérité du scrutin et définies par décret pris en Conseil d'État.

III. – Le maire adresse sa candidature au représentant de l'État dans le département, par une délibération motivée de son conseil municipal. Un arrêté du ministre de l'intérieur dresse la liste des communes volontaires retenues pour mener l'expérimentation, au plus tard le 1<sup>er</sup> mars 2021.

IV. – L'expérimentation est mise en place avec le concours financier de l'État.

V. – Le Gouvernement présente au Parlement avant le 1<sup>er</sup> septembre 2021 un rapport faisant le bilan de l'expérimentation et visant à analyser l'opportunité et les modalités du vote par correspondance.

La parole est à M. Éric Kerrouche.

**M. Éric Kerrouche.** Les communes concernées par les élections partielles, parce qu'elles sont peu nombreuses dans ce cas, nous semblent réunir toutes les conditions pour lancer une expérimentation de vote par correspondance, qui constituerait éventuellement une première étape avant la généralisation ultérieure du procédé.

Nous proposons donc ce soir d'ouvrir cette possibilité pour les municipales partielles, dans la mesure où il est rare que se présente une telle occasion.

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

**Mme Catherine Di Folco, rapporteur.** Cet amendement tend à ouvrir l'expérimentation du vote par correspondance sur papier pour les élections partielles. Toutefois, la commission des lois a lancé sur ce sujet une mission d'information, qui doit rendre ses travaux la semaine prochaine, et je n'ai pas mandat pour anticiper le contenu de son rapport.

J'émetts donc un avis défavorable.

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

**Mme Marlène Schiappa, ministre déléguée.** L'avis est également défavorable, pour les raisons que j'ai exposées précédemment à propos du PLF, notamment l'impossibilité de garantir un vote véritablement secret, préservé de toutes pressions familiales.

Il nous semble également difficile, pour les services du ministère, d'organiser, y compris matériellement, un tel scrutin dans un délai si court. La question est intéressante, mais elle doit faire l'objet de débats, d'éclaircissements et d'apports d'experts ; elle ne saurait être tranchée par voie d'amendement sur un tel texte.

J'émetts donc un avis défavorable.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Éric Kerrouche, pour explication de vote.

**M. Éric Kerrouche.** En effet, madame la rapporteure, une mission d'information de la commission des lois rendra son rapport la semaine prochaine. Néanmoins, ce vote a lieu aujourd'hui ; il nous paraissait donc important de saisir cette occasion pour créer, dès maintenant, cette possibilité.

S'agissant du – sempiternel ! – avis du Gouvernement, c'est toujours la même antienne sur le vote par correspondance.

Je rappelle simplement que, selon les standards internationaux, le vote par procuration, dont les conditions sont par ailleurs beaucoup plus exigeantes, est très inférieur au vote par correspondance, en ce qui concerne, notamment, le respect de l'avis de l'électeur. De ce point de vue, d'ailleurs, les pressions sont plus importantes en cas de procuration.

Enfin, la procuration me semble disqualifiée par le fait que le secret du vote n'est pas respecté, puisqu'elle s'appuie sur un lien de confiance entre mandant et mandataire dont on ne peut jamais affirmer qu'il est complètement suivi d'effet.

Pour toutes ces raisons, il nous paraît important de mettre en place une expérimentation dès ce soir, dès lors que nous en avons la possibilité.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Guy Benarroche, pour explication de vote.

**M. Guy Benarroche.** Il nous paraît contradictoire de vouloir augmenter les possibilités de vote par procuration, connaissant les limites de ce procédé en termes de sécurité et de fiabilité – un tel vote ne permet pas d'être certain que l'on a

finalement voté comme on le souhaitait –, tout en refusant d'expérimenter le vote par correspondance, lequel est au moins aussi fiable et sûr.

Nous soutiendrons donc cet amendement.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 4.  
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

## Article 2

- ① Par dérogation au délai de trois mois prévu à l'article L. 2411-3 du code général des collectivités territoriales et à l'article L. 151-6 du code des communes de la Nouvelle-Calédonie, les élections des membres des commissions syndicales peuvent être organisées dès que la situation sanitaire le permet et, au plus tard, le 13 juin 2021.
- ② L'agence régionale de santé compétente présente, tous les quinze jours jusqu'à la tenue de l'élection, un rapport épidémiologique circonstancié permettant d'évaluer la situation sanitaire des communes concernées.
- ③ Ce rapport est rendu public sans délai. Il est communiqué à l'autorité administrative compétente pour convoquer l'élection.
- ④ Dans les collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie, ce rapport est présenté par l'administration compétente localement. – (*Adopté.*)

## Vote sur l'ensemble

**Mme la présidente.** Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix, dans le texte de la commission, l'ensemble du projet de loi relatif aux délais d'organisation des élections municipales partielles et des élections des membres des commissions syndicales.

(*Le projet de loi est adopté.*)

5

## MODIFICATIONS DE L'ORDRE DU JOUR

**Mme la présidente.** Mes chers collègues, par lettre en date du 7 décembre dernier, le Gouvernement demande l'inscription à l'ordre du jour du jeudi 10 décembre, au soir, sous réserve de leur dépôt, des conclusions des commissions mixtes paritaires sur le projet de loi organique relatif aux délais d'organisation des élections législatives et sénatoriales partielles et sur le projet de loi relatif aux délais d'organisation des élections municipales partielles et des élections des membres des commissions syndicales.

Acte est donné de cette demande.

Nous pourrions fixer le début de l'examen de ces textes à la suite de l'espace réservé au groupe Socialiste, Écologiste et Républicain et la durée de la discussion générale commune à quarante-cinq minutes.

Y a-t-il des observations?...

Il en est ainsi décidé.

Par lettre en date du 7 décembre dernier, M. le Premier ministre a indiqué à M. le président du Sénat que la déclaration du Gouvernement en application de l'article 50-1 de

la Constitution sur la politique migratoire de la France et de l'Europe, inscrite à l'ordre du jour du jeudi 17 décembre, au matin, était reportée à une date ultérieure et remplacée par une déclaration, suivie d'un débat, sur la place de la stratégie vaccinale dans le dispositif de lutte contre l'épidémie de covid-19.

Acte est donné de cette demande.

6

## ORDRE DU JOUR

**Mme la présidente.** Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à demain, mercredi 9 décembre 2020 :

À quinze heures :

Questions d'actualité au Gouvernement.

De seize heures trente à vingt heures trente :

(*Ordre du jour réservé au groupe CRCE*)

Proposition de loi portant création d'un pôle public du médicament et des produits médicaux, présentée par Mmes Laurence Cohen, Cathy Apourceau-Poly, Michelle Gréaume et plusieurs de leurs collègues (texte n° 677, 2019-2020) ;

Proposition de résolution en application de l'article 34-1 de la Constitution, concernant l'aménagement numérique des territoires, présentée par Mme Éliane Assassi, M. Guillaume Gontard et plusieurs de leurs collègues (texte n° 685, 2019-2020).

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à vingt heures trente-cinq.*)

## NOMINATION DE MEMBRES DE DEUX ÉVENTUELLES COMMISSIONS MIXTES PARITAIRES

*La liste des candidats désignés par la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale pour faire partie de l'éventuelle commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi organique relatif aux délais d'organisation des élections législatives et sénatoriales a été publiée conformément à l'article 8 quater du règlement.*

*Aucune opposition ne s'étant manifestée dans le délai d'une heure prévu par l'article 8 quater du règlement, cette liste est ratifiée. Les représentants du Sénat à cette éventuelle commission mixte paritaire sont :*

*Titulaires : M. François-Noël Buffet, Mme Catherine Di Folco, MM. Philippe Bas, Loïc Hervé, Didier Marie, Éric Kerrouche et Thani Mohamed Soilihi ;*

*Suppléants : Mmes Muriel Jourda, Jacky Deromedi, Jacqueline Eustache-Brinio, MM. Hervé Marseille, Jérôme Durain, Jean-Yves Roux et Mme Cécile Cukierman.*

*La liste des candidats désignés par la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale pour faire partie de l'éven-*



*tuelle commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif aux délais d'organisation des élections municipales partielles et des élections des membres des commissions syndicales a été publiée conformément à l'article 8 quater du règlement.*

*Aucune opposition ne s'étant manifestée dans le délai d'une heure prévu par l'article 8 quater du règlement, cette liste est ratifiée. Les représentants du Sénat à cette éventuelle commission mixte paritaire sont :*

*Titulaires : M. François-Noël Buffet, Mme Catherine Di Folco, MM. Philippe Bas, Loïc Hervé, Didier Marie, Éric Kerrouche et Thani Mohamed Soilibi ;*

*Suppléants : Mmes Muriel Jourda, Jacky Deromedi, Jacqueline Eustache-Brinio, MM. Hervé Marseille, Jérôme Durain, Jean-Yves Roux et Mme Cécile Cukierman.*

*Pour la Directrice des comptes rendus du Sénat, le Chef de publication*

ÉTIENNE BOULENGER

---

**QUESTION(S) ORALE(S)  
REMISE(S) À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT**

*Barrage de Sivens*

N° 1420 – Le 17 décembre 2020 – **M. François Bonhomme** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur le projet de territoire du bassin versant du Tescou.

Le projet de retenue sur ce site a été abandonné en mars 2015 à la suite du drame de Sivens.

Depuis, associations écologistes, agriculteurs, syndicats agricoles, élus et membres de l'instance de co-construction (ICC) tentent de trouver un consensus sur ce dossier sensible.

Deux cents réunions et groupes de travail se sont ainsi succédé en près de trois ans mais les décisions tardent encore à venir.

Chacun s'accorde cependant à reconnaître l'existence de tensions sur l'eau et les milieux aquatiques.

Le territoire et les cours d'eau sont en effet en souffrance depuis de nombreuses années.

Il est dès lors indispensable de trouver les moyens d'une gestion équilibrée de la ressource en eau du secteur.

Plusieurs années après le projet tarde toujours à se préciser alors qu'il se révèle plus que jamais nécessaire de clarifier les besoins agricoles des départements du Tarn et du Tarn-et-Garonne qui représenteraient près de 80 agriculteurs sur ce territoire.

Il lui demande donc de bien vouloir lui indiquer les mesures envisagées par le Gouvernement afin d'accélérer le processus visant à permettre une meilleure gestion des ressources en eau sur le territoire du bassin versant du Tescou.

# ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

## de la séance

### du mardi 8 décembre 2020

#### SCRUTIN N° 41

*sur l'ensemble du projet de loi de finances, adopté par l'Assemblée nationale, pour 2021, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la Présidence :*

Nombre de votants .....	347
Suffrages exprimés .....	307
Pour .....	211
Contre .....	96

Le Sénat a adopté

#### ANALYSE DU SCRUTIN

##### GRUPE LES RÉPUBLICAINS (148) :

*Pour* : 144

*Abstentions* : 3 Mme Céline Boulay-Espéronnier, MM. Philippe Dominati, Jean-Jacques Panunzi

*N'a pas pris part au vote* : 1 M. Gérard Larcher, Président du Sénat, qui présidait la séance

##### GRUPE SOCIALISTE, ÉCOLOGISTE ET RÉPUBLICAIN (65) :

*Contre* : 65

##### GRUPE UNION CENTRISTE (54) :

*Pour* : 50

*Contre* : 3 MM. François Bonneau, Vincent Delahaye, Jean-Marie Mizzon

*Abstention* : 1 M. Philippe Bonnecarrère

##### GRUPE RASSEMBLEMENT DES DÉMOCRATES, PROGRESSISTES ET INDÉPENDANTS (23) :

*Abstentions* : 23

##### GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN CITOYEN ET ÉCOLOGISTE (15) :

*Contre* : 15

##### GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (15) :

*Pour* : 3 M. Stéphane Artano, Mmes Nathalie Delattre, Véronique Guillotin

*Abstentions* : 12

##### GRUPE LES INDÉPENDANTS - RÉPUBLIQUE ET TERRITOIRES (13) :

*Pour* : 13

##### GRUPE ÉCOLOGISTE - SOLIDARITÉ ET TERRITOIRES (12) :

*Contre* : 12

##### RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (3) :

*Pour* : 1 Mme Christine Herzog

*Contre* : 1 M. Stéphane Ravier

*Abstention* : 1 M. Jean Louis Masson

##### Ont voté pour :

Pascal Allizard	Daniel Chasseing	Laurence Garnier
Jean-Claude Anglars	Alain Chatillon	Joëlle Garriaud-
Jean-Michel Arnaud	Patrick Chauvet	Maylam
Stéphane Artano	Marie-Christine	Françoise Gatel
Serge Babary	Chauvin	Fabien Genet
Jean Bacci	Guillaume Chevrollier	Frédérique Gerbaud
Philippe Bas	Marta de Cidrac	Béatrice Gosselin
Jérôme Bascher	Olivier Cigolotti	Nathalie Goulet
Arnaud Bazin	Édouard Courtial	Sylvie Goy-Chavent
Arnaud de Belenet	Pierre Cuypers	Jean-Pierre Grand
Bruno Belin	Philippe Dallier	Daniel Gremillet
Nadine Bellurot	Laure Darcos	Jacques Groperrin
Catherine Belrhiti	Mathieu Darnaud	Pascale Gruny
Martine Berthet	Marc-Philippe	Charles Guené
Annick Billon	Daubresse	Daniel Gueret
Étienne Blanc	Jean-Pierre Decool	Joël Guerriau
Jean-Baptiste Blanc	Robert del Picchia	Jocelyne Guidez
Christine Bonfanti-	Nathalie Delattre	Véronique Guillotin
Dossat	Bernard Delcros	Olivier Henno
François Bonhomme	Annie Delmont-	Loïc Hervé
Bernard Bonne	Koropoulos	Christine Herzog
Michel Bonnus	Patricia Demas	Jean Hingray
Alexandra Borchio	Stéphane Demilly	Alain Houpert
Fontimp	Catherine Deroche	Jean-Raymond
Patrick Boré	Jacky Deromedi	Hugonet
Gilbert Bouchet	Chantal Deseyne	Jean-François Husson
Yves Bouloux	Yves Détraigne	Corinne Imbert
Toine Bourrat	Catherine Di Folco	Annick Jacquemet
Jean-Marc Boyer	Nassimah Dindar	Micheline Jacques
Valérie Boyer	Élisabeth Doineau	Jean-Marie Janssens
Max Brisson	Sabine Drexler	Else Joseph
François-Noël Buffet	Alain Duffourg	Muriel Jourda
Laurent Burgoa	Catherine Dumas	Alain Joyandet
Alain Cadec	Françoise Dumont	Roger Karoutchi
Olivier Cadic	Laurent Duplomb	Claude Kern
François Calvet	Dominique Estrosi	Christian Klinger
Christian Cambon	Sassone	Sonia de La Provôté
Agnès Canayer	Jacqueline Eustache-	Laurent Lafon
Michel Canevet	Brinio	Jean-Louis Lagourgue
Vincent Capo-	Gilbert Favreau	Marc Laménié
Canellas	Françoise Férat	Florence Lassarade
Emmanuel Capus	Philippe Folliot	Michel Laugier
Jean-Noël Cardoux	Bernard Fournier	Daniel Laurent
Alain Cazabonne	Catherine Fournier	Christine Lavarde
Anne Chain-Larché	Christophe-André	Antoine Lefèvre
Patrick Chaize	Frassa	Dominique de Legge
Pierre Charon	Pierre Frogier	Ronan Le Gleut

Jacques Le Nay  
Henri Leroy  
Stéphane Le Rudulier  
Valérie Létard  
Pierre-Antoine Levi  
Brigitte Lherbier  
Anne-Catherine Loisier  
Jean-François Longeot  
Gérard Longuet  
Vivette Lopez  
Pierre Louault  
Viviane Malet  
Claude Malhuret  
Didier Mandelli  
Alain Marc  
Hervé Marseille  
Pascal Martin  
Hervé Maurey  
Pierre Médevielle  
Colette Mélot  
Franck Menonville  
Marie Mercier  
Sébastien Meurant  
Brigitte Micouleau  
Alain Milon  
Jean-Pierre Moga  
Albéric de Montgolfier  
Catherine Morin-Desailly

Philippe Mouiller  
Laurence Muller-Bronn  
Philippe Nachbar  
Louis-Jean de Nicolay  
Sylviane Noël  
Claude Nougéin  
Olivier Paccaud  
Vanina Paoli-Gagin  
Philippe Paul  
Annick Petrus  
Philippe Pemezec  
Cédric Perrin  
Évelyne Perrot  
Annick Petrus  
Stéphane Piednoir  
Kristina Pluchet  
Gérard Poadja  
Rémy Pointereau  
Sophie Primas  
Jean-Paul Prince  
Catherine Procaccia  
Frédérique Puissat  
Isabelle Raimond-Pavero  
Jean-François Rapin  
Damien Regnard  
André Reichardt  
Évelyne Renaud-Garabedian

Bruno Retailleau  
Marie-Pierre Richer  
Olivier Rietmann  
Bruno Rojouan  
Denise Saint-Pé  
Hugues Saury  
Stéphane Sautarel  
René-Paul Savary  
Michel Savin  
Elsa Schalck  
Vincent Segouin  
Bruno Sido  
Jean Sol  
Nadia Sollogoub  
Laurent Somon  
Philippe Tabarot  
Lana Tetuanui  
Claudine Thomas  
Jean-Marie Vanlerenberghe  
Anne Ventalon  
Dominique Vérien  
Sylvie Vermeillet  
Pierre-Jean Verzelen  
Cédric Vial  
Jean Pierre Vogel  
Dany Wattebled

Thani Mohamed Soilihi  
Guylène Pantel  
Jean-Jacques Panunzi  
Georges Patient  
François Patriat

Marie-Laure Phinera-Horth  
Didier Rambaud  
Jean-Claude Requier  
Alain Richard  
Teva Rohfritsch

Jean-Yves Roux  
Patricia Schillinger  
Dominique Théophile  
Richard Yung

### N'ont pas pris part au vote :

Gérard Larcher, Président du Sénat, qui présidait la séance.

### SCRUTIN N° 42

sur l'ensemble du projet de loi organique, adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux délais d'organisation des élections législatives et sénatoriales partielles (procédure accélérée), compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la Présidence :

Nombre de votants .....	307
Suffrages exprimés .....	307
Pour .....	307
Contre .....	0

Le Sénat a adopté

### ANALYSE DU SCRUTIN

#### GRUPE LES RÉPUBLICAINS (148) :

Pour : 147

N'a pas pris part au vote : 1 M. Gérard Larcher, Président du Sénat

#### GRUPE SOCIALISTE, ÉCOLOGISTE ET RÉPUBLICAIN (65) :

Pour : 65

#### GRUPE UNION CENTRISTE (54) :

Pour : 53

N'a pas pris part au vote : 1 Mme Valérie Létard, Présidente de séance

#### GRUPE RASSEMBLEMENT DES DÉMOCRATES, PROGRESSISTES ET INDÉPENDANTS (23) :

N'ont pas pris part au vote : 23 MM. Julien Bargeton, Bernard Buis, Michel Dennemont, Mmes Nicole Duranton, Marie Evrard, MM. André Gattolin, Abdallah Hassani, Mme Nadège Havet, MM. Ludovic Haye, Xavier Iacovelli, Mikael Kulimoetoke, Martin Lévrier, Frédéric Marchand, Thani Mohamed Soilihi, Georges Patient, François Patriat, Mme Marie-Laure Phinera-Horth, MM. Didier Rambaud, Alain Richard, Teva Rohfritsch, Mme Patricia Schillinger, MM. Dominique Théophile, Richard Yung

#### GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN CITOYEN ET ÉCOLOGISTE (15) :

Pour : 15

#### GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (15) :

Pour : 15

#### GRUPE LES INDÉPENDANTS - RÉPUBLIQUE ET TERRITOIRES (13) :

N'ont pas pris part au vote : 13 MM. Emmanuel Capus, Daniel Chasseing, Jean-Pierre Decool, Joël Guerriau, Jean-Louis Lagourgue, Claude Malhuret, Alain Marc, Pierre Médevielle, Mme Colette Mélot, M. Franck Menonville, Mme Vanina Paoli-Gagin, MM. Pierre-Jean Verzelen, Dany Wattebled

### Ont voté contre :

Maurice Antiste  
Cathy Apourceau-Poly  
Viviane Artigalas  
Éliane Assassi  
David Assouline  
Jérémy Bacchi  
Guy Benarroche  
Esther Benbassa  
Joël Bigot  
Florence Blatrix Contat  
Éric Bocquet  
François Bonneau  
Nicole Bonnefoy  
Denis Bouad  
Hussein Bourgi  
Isabelle Briquet  
Céline Brulin  
Rémi Cardon  
Marie-Arlette Carlotti  
Laurence Cohen  
Catherine Conconne  
Hélène Conway-Mouret  
Thierry Cozic  
Cécile Cukierman  
Michel Dagbert  
Ronan Dantec  
Vincent Delahaye  
Gilbert-Luc Devinaz  
Thomas Dossus  
Jérôme Durain  
Vincent Éblé  
Frédérique Espagnac  
Rémi Féraud

Corinne Féret  
Jacques Fernique  
Jean-Luc Fichet  
Martine Filleul  
Fabien Gay  
Hervé Gillé  
Guillaume Gontard  
Michelle Gréaume  
Laurence Harribey  
Jean-Michel Houllégatte  
Olivier Jacquin  
Victoire Jasmin  
Éric Jeansannetas  
Patrice Joly  
Bernard Jomier  
Gisèle Jourda  
Patrick Kanner  
Éric Kerrouche  
Marie-Pierre de La Gontrie  
Joël Labbé  
Gérard Lahellec  
Pierre Laurent  
Jean-Yves Leconte  
Annie Le Houerou  
Claudine Lepage  
Marie-Noëlle Lienemann  
Jean-Jacques Lozach  
Monique Lubin  
Victorin Lurel  
Jacques-Bernard Magner  
Monique de Marco

Didier Marie  
Serge Mérillou  
Michelle Meunier  
Jean-Jacques Michau  
Jean-Marie Mizzon  
Marie-Pierre Monier  
Franck Montaugé  
Pierre Ouzoulias  
Paul Toussaint Parigi  
Sebastien Pla  
Raymonde Poncet Monge  
Émilienne Poumirol  
Angèle Prévillé  
Stéphane Ravier  
Claude Raynal  
Christian Redon-Sarrazay  
Sylvie Robert  
Gilbert Roger  
Laurence Rossignol  
Daniel Salmon  
Pascal Savoldelli  
Lucien Stanzione  
Jean-Pierre Sœur  
Sophie Taillé-Polain  
Rachid Temal  
Jean-Claude Tissot  
Jean-Marc Todeschini  
Mickaël Vallet  
André Vallini  
Sabine Van Heghe  
Marie-Claude Varailas  
Yannick Vaugrenard

### Abstentions :

Julien Bargeton  
Christian Bilhac  
Philippe Bonnacerrère  
Céline Boulay-Espéronnier  
Bernard Buis  
Henri Cabanel  
Maryse Carrère  
Jean-Pierre Corbisez

Michel Dennemont  
Philippe Dominati  
Nicole Duranton  
Marie Evrard  
Bernard Fialaire  
André Gattolin  
Éric Gold  
Jean-Noël Guérini  
André Guiol

Abdallah Hassani  
Nadège Havet  
Ludovic Haye  
Xavier Iacovelli  
Mikael Kulimoetoke  
Olivier Léonhardt  
Martin Lévrier  
Frédéric Marchand  
Jean Louis Masson

**GRUPE ÉCOLOGISTE - SOLIDARITÉ ET TERRITOIRES (12) :***Pour* : 12**RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (3) :***N'ont pas pris part au vote* : 3 Mme Christine Herzog, MM. Jean Louis Masson, Stéphane Ravier**Ont voté pour :**

Pascal Allizard	Agnès Canayer	Frédérique Espagnac
Jean-Claude Anglars	Michel Canevet	Dominique Estrosi
Maurice Antiste	Vincent Capo-	Sassone
Cathy Apourceau-Poly	Canellas	Jacqueline Eustache-
Jean-Michel Arnaud	Rémi Cardon	Brinio
Stéphane Artano	Jean-Noël Cardoux	Gilbert Favreau
Viviane Artigal	Marie-Arlette Carlotti	Françoise Férat
Éliane Assassi	Maryse Carrère	Rémi Féraud
David Assouline	Alain Cazabonne	Corinne Féret
Serge Babary	Anne Chain-Larché	Jacques Fernique
Jérémy Bacchi	Patrick Chaize	Bernard Fialaire
Jean Bacci	Pierre Charon	Jean-Luc Fichet
Philippe Bas	Alain Chatillon	Martine Filleul
Jérôme Bascher	Patrick Chauvet	Philippe Folliot
Arnaud Bazin	Marie-Christine	Bernard Fournier
Arnaud de Belenet	Chauvin	Catherine Fournier
Bruno Belin	Guillaume Chevrollier	Christophe-André
Nadine Bellurot	Marta de Cidrac	Frassa
Catherine Belrhiti	Olivier Cigolotti	Pierre Frogier
Guy Benarroche	Laurence Cohen	Laurence Garnier
Esther Benbassa	Catherine Conconne	Joëlle Garriaud-
Martine Berthet	Hélène Conway-	Maylam
Joël Bigot	Mouret	Françoise Gatel
Christian Bilhac	Jean-Pierre Corbisez	Fabien Gay
Annick Billon	Édouard Courtial	Fabien Genet
Étienne Blanc	Thierry Cozic	Frédérique Gerbaud
Jean-Baptiste Blanc	Cécile Cukierman	Hervé Gillé
Florence Blatrix	Pierre Cuyppers	Éric Gold
Contat	Michel Dagbert	Guillaume Gontard
Éric Bocquet	Philippe Dallier	Béatrice Gosselin
Christine Bonfanti-	Ronan Dantec	Nathalie Goulet
Dossat	Laure Darcos	Sylvie Goy-Chavent
François Bonhomme	Mathieu Darnaud	Jean-Pierre Grand
François Bonneau	Marc-Philippe	Michelle Gréaume
Bernard Bonne	Daubresse	Daniel Gremillet
Philippe Bonnecarrère	Robert del Picchia	Jacques Gersperrin
Nicole Bonnefoy	Vincent Delahaye	Pascale Gruny
Michel Bonnus	Nathalie Delattre	Charles Guené
Alexandra Borchio	Bernard Delcros	Daniel Gueret
Fontimp	Annie Delmont-	Jean-Noël Guérini
Patrick Boré	Koropoulis	Jocelyne Guidez
Denis Bouad	Patricia Demas	Véronique Guillotin
Gilbert Bouchet	Stéphane Demilly	André Guiol
Céline Boulay-	Catherine Deroche	Laurence Harribey
Espéronnier	Jacky Deromedi	Olivier Henno
Yves Bouloux	Chantal Deseyne	Loïc Hervé
Hussein Bourgi	Yves Détraigne	Jean Hingray
Toine Bourrat	Gilbert-Luc Devinaz	Jean-Michel
Jean-Marc Boyer	Catherine Di Folco	Houllegatte
Valérie Boyer	Nassimah Dindar	Alain Houpert
Isabelle Briquet	Élisabeth Doineau	Jean-Raymond
Max Brisson	Philippe Dominati	Hugonet
Céline Brulin	Thomas Dossus	Jean-François Husson
François-Noël Buffet	Sabine Drexler	Corinne Imbert
Laurent Burgoa	Alain Duffourg	Annick Jacquemet
Henri Cabanel	Catherine Dumas	Micheline Jacques
Alain Cadec	Françoise Dumont	Olivier Jacquin
Olivier Cadic	Laurent Duplomb	Jean-Marie Janssens
François Calvet	Jérôme Durain	Victoire Jasmin
Christian Cambon	Vincent Éblé	Éric Jeansannetas

Patrice Joly	Didier Marie
Bernard Jomier	Hervé Marseille
Else Joseph	Pascal Martin
Gisèle Jourda	Hervé Maurey
Muriel Jourda	Marie Mercier
Alain Joyandet	Serge Mérillou
Patrick Kanner	Michelle Meunier
Roger Karoutchi	Sébastien Meurant
Claude Kern	Jean-Jacques Michau
Éric Kerrouche	Brigitte Micouleau
Christian Klingner	Alain Milon
Marie-Pierre de La	Jean-Marie Mizzon
Gontrie	Jean-Pierre Moga
Sonia de La Provôté	Marie-Pierre Monier
Joël Labbé	Franck Montagué
Laurent Lafon	Albéric de Montgolfier
Gérard Lahellec	Catherine Morin-
Marc Laménie	Desailly
Florence Lassarade	Philippe Mouiller
Michel Laugier	Laurence Muller-
Daniel Laurent	Bronn
Pierre Laurent	Philippe Nachbar
Christine Lavarde	Louis-Jean de Nicolaï
Jean-Yves Leconte	Sylviane Noël
Antoine Lefèvre	Claude Nougéin
Dominique de Legge	Pierre Ouzoulias
Ronan Le Gleut	Olivier Paccaud
Annie Le Houerou	Guyène Pantel
Jacques Le Nay	Jean-Jacques Panunzi
Olivier Léonhardt	Paul Toussaint Parigi
Claudine Lepage	Philippe Paul
Henri Leroy	Cyril Pellevat
Stéphane Le Rudulier	Philippe Pemezec
Pierre-Antoine Levi	Cédric Perrin
Brigitte Lherbier	Évelyne Perrot
Marie-Noëlle	Annick Petrus
Lienemann	Stéphane Piednoir
Anne-Catherine	Sebastien Pla
Loisier	Kristina Pluchet
Jean-François Longeot	Gérard Poadja
Gérard Longuet	Rémy Pointereau
Vivette Lopez	Raymonde Poncet
Pierre Louault	Monge
Jean-Jacques Lozach	Émilienne Poumirol
Monique Lubin	Angèle Préville
Victorin Lurel	Sophie Primas
Jacques-Bernard	Jean-Paul Prince
Magner	Catherine Procaccia
Viviane Malet	Frédérique Puissat
Didier Mandelli	Isabelle Raimond-
Monique de Marco	Pavero

Jean-François Rapin
Claude Raynal
Christian Redon-
Sarrazy
Damien Regnard
André Reichardt
Évelyne Renaud-
Garabedian
Jean-Claude Requier
Bruno Retailleau
Marie-Pierre Richer
Olivier Rietmann
Sylvie Robert
Gilbert Roger
Bruno Rojouan
Laurence Rossignol
Jean-Yves Roux
Denise Saint-Pé
Daniel Salmon
Hugues Saury
Stéphane Sautarel
René-Paul Savary
Michel Savin
Pascal Savoldelli
Elsa Schalck
Vincent Segouin
Bruno Sido
Jean Sol
Nadia Sollogoub
Laurent Somon
Lucien Stanzione
Jean-Pierre Sueur
Philippe Tabarot
Sophie Taillé-Polian
Rachid Temal
Lana Tetuanui
Claudine Thomas
Jean-Claude Tissot
Jean-Marc Todeschini
Mickaël Vallet
André Vallini
Sabine Van Heghe
Jean-Marie
Vanlerenberghe
Marie-Claude Varailles
Yannick Vaugrenard
Anne Ventalon
Dominique Vérien
Sylvie Vermeillet
Cédric Vial
Jean Pierre Vogel

**N'ont pas pris part au vote :**

Gérard Larcher,	Ludovic Haye	Georges Patient
Président du Sénat	Christine Herzog	François Patriat
Valérie Létard,	Xavier Iacovelli	Marie-Laure Phinera-
Présidente de séance	Mikaele Kulimoetoke	Horth
Julien Bargeton	Jean-Louis Lagourgue	Didier Rambaud
Bernard Buis	Martin Lévrier	Stéphane Ravier
Emmanuel Capus	Claude Malhuret	Alain Richard
Daniel Chasseing	Alain Marc	Teva Rohfritsch
Jean-Pierre Decool	Frédéric Marchand	Patricia Schillinger
Michel Dennemont	Jean Louis Masson	Dominique Théophile
Nicole Duranton	Pierre Médevielle	Pierre-Jean Verzelen
Marie Evrard	Colette Mélot	Dany Wattebled
André Gattolin	Franck Menonville	Richard Yung
Joël Guerriau	Thani Mohamed	
Abdallah Hassani	Soilili	
Nadège Havet	Vanina Paoli-Gagin	