

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du jeudi 31 mai 2018

(90^e jour de séance de la session)



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-MARC GABOUTY

Secrétaires :

MM. Yves Daudigny, Joël Guerriau.

1. **Procès-verbal** (p. 5029)
2. **Conventions internationales.** – Adoption en procédure d'examen simplifié de deux projets de loi dans les textes de la commission (p. 5029)

Convention judiciaire en outre-mer. – Adoption de l'article unique du projet de loi dans le texte de la commission.

Traité de l'OMPI sur les interprétations et exécutions audiovisuelles. – Adoption de l'article unique du projet de loi dans le texte de la commission.
3. **Nouveau pacte ferroviaire.** – Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission (p. 5029)

Article 1^{er} *bis* (suite) (p. 5030)

Amendements identiques n^{os} 136 rectifié *bis* de M. Jean-François Longeot, 186 rectifié *bis* de M. Ronan Dantec et 193 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Adoption des trois amendements.

Amendement n^o 187 rectifié de M. Ronan Dantec. – Retrait.

Amendement n^o 157 rectifié *quinquies* de Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Rejet.

Amendement n^o 194 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Rectification.

Amendement n^o 194 rectifié *bis* de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 1^{er} *bis* (p. 5035)

Amendement n^o 185 rectifié de M. Ronan Dantec. – Rejet.

Article 1^{er} *ter* A (nouveau) (p. 5036)

Amendement n^o 195 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 1^{er} *ter* (p. 5038)

Mme Laurence Cohen

Mme Éliane Assassi

Amendement n^o 51 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n^o 94 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n^o 95 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n^o 96 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n^o 41 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n^o 196 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n^o 27 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n^o 260 de la commission. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 1^{er} *ter* (p. 5046)

Amendement n^o 209 de M. Olivier Jacquin. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n^o 226 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n^o 17 rectifié *quinquies* de M. Claude Malhuret. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n^o 66 rectifié *bis* de Mme Éliane Assassi. – Devenu sans objet.

Amendement n^o 208 de M. Olivier Jacquin. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 2 (p. 5050)

Mme Marie-Noëlle Lienemann

Amendements identiques n^{os} 52 de Mme Éliane Assassi et 244 de M. Olivier Jacquin. – Rejet des deux amendements.

Adoption de l'article.

Article 2 *bis* (p. 5053)

Amendement n^o 53 de Mme Éliane Assassi. – Rejet par scrutin public n^o 118.

Amendement n^o 42 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Adoption de l'article.

Suspension et reprise de la séance (p. 5057)

PRÉSIDENTE DE MME MARIE-NOËLLE LIENEMANN

Organisation des travaux (p. 5057)

Mme la présidente

Article 2 *ter* (p. 5057)

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

Amendement n° 54 de Mme Éliane Assassi. – Retrait.

Amendement n° 97 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 160 du Gouvernement. – Rejet.

Amendements identiques n°s 139 rectifié *bis* de M. Jean-François Longeot et 198 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Adoption des deux amendements.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 2 *ter* (p. 5062)

Amendement n° 169 rectifié de M. Éric Gold. – Retrait.

Article 2 *quater* (p. 5062)

Mme Éliane Assassi

M. Antoine Lefèvre

Amendement n° 55 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 200 de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Amendement n° 175 du Gouvernement. – Rejet.

Amendement n° 201 rectifié *bis* de M. Olivier Jacquin. – Adoption.

Amendement n° 43 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 250 de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Amendement n° 161 du Gouvernement. – Rejet.

Amendement n° 199 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n° 245 de M. Olivier Jacquin. – Adoption.

Amendement n° 249 de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Amendement n° 261 de la commission. – Adoption.

Amendement n° 99 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 170 rectifié de M. Éric Gold. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 2 *quinquies* A (p. 5070)

Amendement n° 56 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 262 de la commission. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 2 *quinquies* (p. 5071)

M. Fabien Gay

M. Olivier Jacquin

Amendement n° 57 de Mme Éliane Assassi. – Rejet par scrutin public n° 119.

Amendement n° 246 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n° 101 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 44 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 255 du Gouvernement. – Adoption.

Amendement n° 102 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 217 de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Amendement n° 132 rectifié de M. Jean-François Longeot. – Retrait.

Amendement n° 251 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n° 18 rectifié *bis* de Mme Pascale Bories. – Retrait.

Amendement n° 100 de Mme Éliane Assassi. – Rejet par scrutin public n° 120.

Amendement n° 218 de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Amendement n° 103 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 172 rectifié de M. Éric Gold. – Rejet.

Amendement n° 180 rectifié de M. Jean-Pierre Corbisez. – Rejet.

Amendement n° 263 de la commission. – Adoption.

Amendement n° 219 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n° 123 rectifié *bis* de M. Jean-François Longeot. – Retrait.

Amendement n° 135 de M. Claude Malhuret. – Retrait.

Amendement n° 220 de M. Olivier Jacquin

Amendement n° 264 de la commission

Amendement n° 45 de Mme Éliane Assassi

Suspension et reprise de la séance (p. 5089)

Amendement n° 269 de la commission. – Après une demande de priorité de la commission, adoption.

Amendement n° 220 de M. Olivier Jacquin (*suite*). – Retrait.

Amendement n° 264 de la commission (*suite*). – Adoption.

Amendement n° 45 de Mme Éliane Assassi. (*suite*) – Devenu sans objet.

Amendement n° 104 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 221 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n° 158 rectifié *quinquies* de Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Rejet.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

M. Jean-François Longeot

M. Yves Daudigny

M. Pascal Savoldelli

M. Olivier Jacquin

Mme Éliane Assassi

M. Fabien Gay

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports

Adoption de l'article modifié.

Article 2 *sexies* A (p. 5095)

Amendement n° 58 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 265 de la commission. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 2 *sexies* (p. 5096)

M. Guillaume Gontard

Amendement n° 59 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 30 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 105 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Adoption de l'article.

Articles additionnels après l'article 2 *sexies* (p. 5098)

Amendement n° 91 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 92 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Article 2 *septies* (p. 5100)

Amendement n° 60 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 31 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 106 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 2 *octies* (p. 5102)

Amendement n° 177 du Gouvernement. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 2 *nonies (nouveau)* (p. 5104)

Amendement n° 46 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 182 rectifié de M. Éric Gold. – Retrait.

Amendement n° 266 de la commission. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Suspension et reprise de la séance (p. 5105)

PRÉSIDENTE DE MME CATHERINE TROENDLÉ

Article 3 (p. 5105)

Amendements identiques n° 61 de Mme Éliane Assassi et 159 rectifié *quinquies* de Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Rejet des deux amendements.

Amendement n° 222 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendements identiques n° 107 de Mme Éliane Assassi et 267 de la commission. – Adoption des deux amendements.

Amendement n° 108 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 20 rectifié *quater* de M. Claude Malhuret. – Retrait.

Amendement n° 122 rectifié *bis* de M. Jean-François Longeot. – Retrait.

Amendement n° 162 du Gouvernement. – Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Article 3 *bis* A (p. 5111)

Amendement n° 67 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 5 rectifié *octies* de M. Claude Malhuret. – Adoption.

Amendement n° 6 rectifié *octies* de M. Claude Malhuret. – Adoption.

Amendement n° 8 rectifié *septies* de M. Claude Malhuret. – Retrait.

Amendement n° 109 de Mme Éliane Assassi. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 3 *bis* A (p. 5114)

Amendement n° 125 rectifié de M. Olivier Léonhardt. – Retrait.

Article 3 *bis* B (p. 5115)

Amendement n° 110 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 188 rectifié de M. Ronan Dantec. – Rejet.

Amendement n° 143 rectifié *quinquies* de Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Rejet.

Amendement n° 202 de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Amendement n° 176 rectifié de M. Jean-François Longeot. – Adoption.

Amendement n° 203 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Devenu sans objet.

Amendement n° 134 rectifié *bis* de M. Jean-François Longeot. – Rejet.

Amendement n° 191 rectifié de M. Ronan Dantec. – Non soutenu.

Amendement n° 204 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n° 205 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n° 206 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 3 *bis* B (p. 5119)

Amendement n° 111 rectifié de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 7 rectifié *sexies* de M. Claude Malhuret. – Retrait.

Article 3 *bis* – Adoption. (p. 5121)

Article 3 *ter* (p. 5121)

Amendement n° 247 de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Adoption de l'article.

Article 3 *quater* (p. 5122)

M. Fabien Gay

Amendement n° 223 rectifié *bis* de M. Daniel Gremillet. – Retrait.

Amendement n° 22 rectifié de Mme Fabienne Keller. – Adoption.

Amendements identiques n° 128 rectifié *ter* de Mme Martine Berthet et 167 rectifié *bis* de M. François Bonhomme. – Adoption de l'amendement n° 128 rectifié *ter*, l'amendement n° 167 rectifié *bis* n'étant pas soutenu.

Amendement n° 112 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 9 rectifié *sexies* de M. Claude Malhuret. – Retrait.

Amendement n° 142 rectifié *quinquies* de Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Rejet.

Amendement n° 229 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 3 *quater* (p. 5129)

Amendement n° 138 rectifié de M. Olivier Léonhardt. – Retrait.

Amendement n° 113 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Article 4 (p. 5131)

M. Guillaume Gontard

Mme Fabienne Keller

Amendements identiques n° 62 de Mme Éliane Assassi et 248 de M. Olivier Jacquin. – Rejet des deux amendements.

Amendement n° 114 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

4. **Démission et remplacement d'un sénateur** (p. 5133)

5. **Nouveau pacte ferroviaire.** – Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission (p. 5133)

Article 4 (*suite*) (p. 5133)

Amendement n° 10 rectifié *sexies* de M. Claude Malhuret. – Adoption.

Amendement n° 115 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 116 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 127 rectifié *ter* de Mme Martine Berthet. – Adoption.

Amendement n° 117 de Mme Éliane Assassi et sous-amendement n° 270 de M. Michel Raison. – Devenus sans objet.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 4 (p. 5138)

Amendement n° 190 rectifié *bis* de M. Ronan Dantec. – Retrait.

Amendement n° 192 rectifié *bis* de M. Ronan Dantec. – Retrait.

Amendement n° 85 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 86 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 189 rectifié de M. Ronan Dantec. – Non soutenu.

Article 4 *bis* (*nouveau*) – Adoption. (p. 5140)

Article 5 (p. 5140)

Amendements identiques n° 63 de Mme Éliane Assassi et 144 rectifié *quinquies* de Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Rejet des deux amendements.

Amendement n° 141 rectifié de M. Jean-François Longeot. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 5 *bis* A (*nouveau*) (p. 5141)

Amendement n° 124 rectifié de M. Jean-François Longeot. – Retrait.

M. Fabien Gay

Adoption de l'article.

Article 5 *bis* (p. 5142)

Amendements identiques n^{os} 64 de Mme Éliane Assassi et 164 rectifié *ter* de Mme Angèle Prévaille. – Rejet des deux amendements.

Adoption de l'article.

Article 6 (p. 5143)

Amendement n^o 178 du Gouvernement. – Rejet.

Amendement n^o 146 rectifié *quinquies* de Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Rejet.

Amendement n^o 28 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendements identiques n^{os} 137 rectifié *bis* de M. Jean-François Longeot et 252 de M. Olivier Jacquin. – Retrait de l'amendement n^o 137 rectifié *bis*; rejet de l'amendement n^o 252.

Amendement n^o 179 du Gouvernement. – Rejet.

Amendement n^o 253 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n^o 163 du Gouvernement. – Rejet.

Amendement n^o 212 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n^o 11 rectifié *sexies* de M. Claude Malhuret. – Rejet.

Amendement n^o 12 rectifié *quinquies* de M. Claude Malhuret. – Rejet.

Amendement n^o 13 rectifié *quinquies* de M. Claude Malhuret. – Rejet.

Amendement n^o 14 rectifié *quinquies* de M. Claude Malhuret. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 7 (p. 5150)

Amendement n^o 147 rectifié *quinquies* de Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 8 (p. 5150)

Amendement n^o 148 rectifié *quinquies* de Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article additionnel après l'article 8 (p. 5150)

Amendement n^o 140 rectifié *bis* de M. Jean-François Longeot. – Retrait.

Article 9 (*supprimé*) (p. 5151)

Amendement n^o 16 rectifié *quater* de M. Claude Malhuret. – Rejet.

Amendements identiques n^{os} 47 de Mme Éliane Assassi et 227 de M. Olivier Jacquin. – Rejet des deux amendements.

L'article demeure supprimé.

Article 10 (*supprimé*) (p. 5152)

Amendement n^o 228 de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

L'article demeure supprimé.

Articles additionnels après l'article 10 (p. 5152)

Amendements identiques n^{os} 19 rectifié *bis* de M. Louis-Jean de Nicolaÿ et 210 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Adoption des deux amendements insérant un article additionnel.

Intitulé du projet de loi (p. 5153)

Amendement n^o 225 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Renvoi de la suite de la discussion.

6. **Ordre du jour** (p. 5155)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-MARC GABOUTY

vice-président

Secrétaires :
M. Yves Daudigny,
M. Joël Guerriau.

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à dix 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

CONVENTIONS INTERNATIONALES

Adoption en procédure d'examen simplifié de deux projets de loi dans les textes de la commission

M. le président. L'ordre du jour appelle l'examen de deux projets de loi tendant à autoriser la ratification ou l'approbation de conventions internationales.

Pour ces deux projets de loi, la conférence des présidents a retenu la procédure d'examen simplifié.

Je vais donc les mettre successivement aux voix.

PROJET DE LOI AUTORISANT L'ADHÉSION DE LA FRANCE À LA CONVENTION CONCERNANT LA COMPÉTENCE JUDICIAIRE, LA RECONNAISSANCE ET L'EXÉCUTION DES DÉCISIONS EN MATIÈRE CIVILE ET COMMERCIALE POUR SON APPLICATION À SAINT-BARTHÉLEMY, À SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON, DANS LES ÎLES WALLIS ET FUTUNA, EN POLYNÉSIE FRANÇAISE, EN NOUVELLE-CALÉDONIE, ET DANS LES TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES

Article unique

Est autorisée l'adhésion de la France à la convention concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale pour son application à Saint-Barthélemy, à Saint-Pierre-et-Miquelon, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie, et dans les Terres australes

et antarctiques françaises (ensemble trois protocoles et neuf annexes), signée à Lugano le 30 octobre 2007, et dont le texte est annexé à la présente loi.

M. le président. Je mets aux voix le texte adopté par la commission sur le projet de loi autorisant l'adhésion de la France à la convention concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale pour son application à Saint-Barthélemy, à Saint Pierre-et-Miquelon, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie, et dans les Terres australes et antarctiques françaises (projet n° 97 [2016-2017], texte de la commission n° 499, rapport n° 498).

La commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées est favorable à l'adoption de ce texte.

(Le projet de loi est adopté.)

PROJET DE LOI AUTORISANT LA RATIFICATION DU TRAITÉ DE L'ORGANISATION MONDIALE DE LA PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE (OMPI) SUR LES INTERPRÉTATIONS ET EXÉCUTIONS AUDIOVISUELLES

Article unique

Est autorisée la ratification du traité de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (OMPI) sur les interprétations et exécutions audiovisuelles, signé à Pékin le 26 juin 2012, et dont le texte est annexé à la présente loi.

M. le président. Je mets aux voix le texte adopté par la commission sur le projet de loi autorisant la ratification du traité de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (OMPI) sur les interprétations et exécutions audiovisuelles (projet n° 211 [2014-2015], texte de la commission n° 497, rapport n° 496).

La commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées est favorable à l'adoption de ce texte.

(Le projet de loi est adopté.)

3

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE

Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire (projet n° 435, texte de la commission n° 495, rapport n° 494).

Dans la discussion du texte de la commission, nous poursuivons l'examen de l'article 1^{er} bis.

Article 1^{er} bis (suite)

- ① L'article L. 2111-25 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le premier alinéa est ainsi rédigé :
- ③ « Le calcul des redevances d'infrastructure mentionnées au 1° de l'article L. 2111-24 tient notamment compte du coût de l'infrastructure, de la situation du marché des transports et des caractéristiques de l'offre et de la demande, des impératifs de l'utilisation optimale du réseau ferré national, de la nécessité de permettre le maintien ou le développement de dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire et de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale ; il tient compte, lorsque le marché s'y prête, et sur le segment de marché considéré, de la soutenabilité des redevances et de la valeur économique, pour l'attributaire de la capacité d'infrastructure, de l'utilisation du réseau ferré national et respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires. Tant que le coût complet du réseau n'est pas couvert par l'ensemble de ses ressources, SNCF Réseau conserve le bénéfice des gains de productivité qu'il réalise. Les principes et montants des redevances peuvent être fixés de façon pluriannuelle, sur une période ne pouvant excéder cinq ans. » ;
- ④ 2° Après le même premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑤ « En vue d'assurer les dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire, le niveau des redevances ne saurait exclure l'utilisation de l'infrastructure sur certains segments de marché par des opérateurs qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire sur ces segments, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête. »

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

Les trois premiers sont identiques.

L'amendement n° 136 rectifié *bis* est présenté par MM. Longeot et Delcros.

L'amendement n° 186 rectifié *bis* est présenté par MM. Dantec, Corbisez, Gold, Léonhardt et Arnell, Mme M. Carrère, MM. Castelli et Collin, Mme N. Delattre, MM. Gabouty, Guérini et Guillaume, Mme Jouve et MM. Labbé, Menonville, Requier et Vall.

L'amendement n° 193 rectifié est présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et Joël Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

« Pour les services de transport ferroviaire faisant l'objet d'un contrat de service public, la soutenabilité des redevances est évaluée selon des modalités permettant de prendre en compte les spécificités de tels services, en particulier l'existence d'une contribution financière des autorités organisatrices à leur exploitation, en vue

d'assurer, le cas échéant, que les majorations sont définies sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires. »

La parole est à M. Jean-François Longeot, pour présenter l'amendement n° 136 rectifié *bis*.

M. Jean-François Longeot. Cet amendement vise à compléter le travail accompli par nos collègues députés. En commission, sur l'initiative du rapporteur, a été ajoutée au présent texte une définition de soutenabilité des redevances d'infrastructure pour les activités commerciales, autrement dit le fret et les services librement organisés.

M. le président. La parole est à M. Éric Gold, pour présenter l'amendement n° 186 rectifié *bis*.

M. Éric Gold. Cet amendement tend à inscrire dans la loi le principe de la prise en compte de la soutenabilité de l'évolution des redevances pour les finances des autorités organisatrices de transport.

Une très forte augmentation de redevances, telle que prévue dans le cadre du contrat de performance, peut par exemple paraître incohérente avec la demande émise par l'État quant à la maîtrise de l'évolution des dépenses de fonctionnement des grandes collectivités. Aussi, cet amendement a pour objet de prévenir toute présomption de soutenabilité des majorations tarifaires pour les services conventionnés.

L'ARAFER, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, a considéré à plusieurs reprises que la soutenabilité des péages devait faire l'objet d'une appréciation spécifique pour les services conventionnés, dès lors que la capacité du marché à les supporter est biaisée par l'existence d'une subvention publique versée par les autorités organisatrices de transport.

Il est indispensable que le gestionnaire d'infrastructure apporte les justifications adaptées à l'appréciation de la soutenabilité des redevances, sous le contrôle de l'autorité de régulation.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour présenter l'amendement n° 193 rectifié.

M. Olivier Jacquin. Il est défendu.

M. le président. L'amendement n° 187 rectifié, présenté par MM. Dantec, Corbisez, Gold, Léonhardt et Arnell, Mmes A. M. Bertrand et M. Carrère, MM. Castelli et Collin, Mmes N. Delattre et Costes, MM. Gabouty, Guérini et Guillaume, Mme Jouve, M. Labbé, Mme Laborde et MM. Menonville, Requier et Vall, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

« La soutenabilité du marché pour les activités conventionnées fait l'objet d'une évaluation par SNCF Réseau. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis sur cette évaluation avant la publication de la tarification annuelle. Les modalités de saisine de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières sont fixées par décret en Conseil d'État. Le montant des redevances des activités conventionnées est calculé en prenant en compte la part de l'investissement versé par les autorités organisatrices de transport ferroviaire pour la maintenance et le développement du réseau ferroviaire. »

La parole est à M. Éric Gold.

M. Éric Gold. Cet amendement est défendu.

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

M. Gérard Cornu, *rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable*. Les amendements n°s 136 rectifié *bis*, 186 rectifié *bis* et 193 rectifié visent à prévenir toute présomption de soutenabilité des majorations tarifaires pour les services conventionnés. Il s'agit là de dispositions importantes.

À plusieurs reprises, l'ARAFER a effectivement considéré que la soutenabilité des péages devait faire l'objet d'une appréciation spécifique pour les services conventionnés, dès lors que la faculté du marché à les supporter est biaisée par l'existence d'une subvention versée par les autorités organisatrices. Elle a également plusieurs fois souligné que le gestionnaire d'infrastructure n'avait pas apporté suffisamment de justifications quant au niveau de ces majorations.

Théoriquement, la définition de segments de marché adaptés aux services conventionnés devrait déjà permettre d'apprécier correctement la soutenabilité des redevances pour ces services. Toutefois, les tarifications proposées par SNCF Réseau au cours des dernières années, ainsi que les évolutions du décret encadrant le système tarifaire ne le garantissent pas.

Avec ces amendements identiques, il s'agit d'énoncer expressément, au niveau législatif, la nécessité de prendre en compte les spécificités des services conventionnés par une appréciation adaptée de la soutenabilité des péages et de la capacité du marché à supporter des majorations par rapport aux coûts directement imputables. La commission a donc émis un avis favorable. En revanche, elle demande le retrait de l'amendement n° 187 rectifié, qui sera satisfait par l'adoption de ces trois amendements.

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

Mme Élisabeth Borne, *ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports*. Je comprends la préoccupation exprimée à travers ces amendements. Toutefois, les textes européens posent des principes très clairs pour ce qui concerne la fixation des péages ; ils soulignent, en particulier, que ces péages doivent refléter les coûts de l'infrastructure en tenant compte de deux limites : le coût complet de l'infrastructure et ce que le marché peut supporter.

Certes, il ne faut pas que les péages deviennent un frein au développement du trafic. C'est précisément pourquoi le Gouvernement a décidé de revenir sur la trajectoire de péages prévue dans le contrat conclu entre l'État et SNCF Réseau. Je rappelle que, à l'origine, des hausses tarifaires extrêmement fortes mettaient en péril le développement du fret ferroviaire ou la desserte de tous les territoires par les TGV.

Cela étant, à mes yeux, les dispositions qui figurent d'ores et déjà dans ce projet de loi permettent de répondre aux préoccupations ici exprimées. Je relève à ce propos que, au cours des dernières années, les péages TER ont augmenté près de trois fois moins vite que les dépenses d'entretien et de régénération du réseau correspondant. Gardons à l'esprit qu'il faut préserver un équilibre global entre les ressources et les besoins : il ne faudrait pas non plus que des baisses de péages se traduisent par des baisses équivalentes de dépenses d'entretien.

Pour ces raisons, j'émetts un avis défavorable sur les amendements n°s 136 rectifié *bis*, 186 rectifié *bis* et 193 rectifié.

De même, j'émetts un avis défavorable sur l'amendement n° 187 rectifié : il s'agirait de demander à SNCF Réseau ou à l'ARAFER de porter une appréciation sur la soutenabilité des trajectoires financières des collectivités territoriales, ce qui ne me semble pas adapté.

M. le président. La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

M. Ronan Dantec. Je ne vais pas faire durer le suspense : je suivrai M. le rapporteur en retirant l'amendement n° 187 rectifié, même s'il y aurait beaucoup à dire sur le sujet. Je m'en tiendrai, pour cette explication de vote, aux trois amendements identiques.

Madame la ministre, votre réponse ne nous satisfait pas. L'un des grands enjeux de ce projet de loi – nous en avons longuement discuté en commission –, c'est de trouver les moyens de garantir que, demain, les régions n'aient pas à supporter, au titre de leurs compétences ferroviaires, une charge supplémentaire forte.

M. Gérard Cornu, *rapporteur*. Bien sûr !

M. Ronan Dantec. On l'a déjà dit, mais j'insiste sur ce point, car c'est l'un des cœurs du débat, il n'y a pas d'égalité des régions face au service ferroviaire.

Certaines régions sont riches, elles disposent d'importantes ressources et, finalement, ont assez peu de besoins au titre des lignes secondaires : elles pourront donc s'en sortir. Mais d'autres régions sont moins riches et ont beaucoup plus de besoins en la matière : elles risquent de se trouver en difficulté. Voilà pourquoi nous cherchons une solution pour équilibrer la charge de la ligne et l'investissement de la région, à l'échelle de la ligne ou de la région. Or, à cet égard, votre réponse contient une ambiguïté. Où est la péréquation, où est la garantie ?

Les trois premiers amendements en discussion, que nous soutenons collectivement, vont permettre d'ouvrir le débat. Mais vous devez nous dire où est la garantie que, demain, l'État ne dira pas aux régions : « Puisque c'est vous qui voulez cette ligne-là, c'est vous qui allez payer. » Ce système ne fonctionne pas : il ne garantit pas l'égalité territoriale. Là est le point précis sur lequel il nous faut trouver des solutions.

Hier, nous avons proposé des systèmes de péréquation. Nous avons souligné, pour ce qui concerne SNCF Réseau, que l'on ne pouvait pas raisonner simplement en examinant la réalité des coûts à l'échelle de chaque ligne. Cela ne marchera pas !

Jusqu'à présent, on ne fait que tourner autour du sujet. Pour notre part, nous sommes ouverts à d'autres propositions ; nous en avons beaucoup, mais l'article 40 a limité notre créativité...

Il faut absolument que vous nous disiez où s'exercera la solidarité nationale. L'État doit en avoir conscience, et il doit le reconnaître : ce n'est pas parce qu'il a transféré la compétence que la région est seule face à sa décision, et donc seule face au financement qu'elle implique.

Je le répète, pour le moment, nous tournons encore autour du sujet, et votre réponse m'a laissé un peu dubitatif.

Cela étant, je retire l'amendement n° 187 rectifié, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 187 rectifié est retiré.

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur Dantec, en la matière, il faut revenir au départ de la décentralisation.

À l'époque, les dotations de décentralisation ont été calculées en tenant compte de la situation de chacune des régions. Je me souviens bien, notamment, du cas de la région Limousin : la dotation attribuée tenait compte du fait que, dans cette région, le montant des billets couvrait 10 % des coûts. Cette somme couvrait ainsi 90 % des dépenses.

M. Ronan Dantec. À l'époque !

Mme Élisabeth Borne, ministre. En moyenne, la vente des billets de TER finance 25 % du coût des services. Mais je pourrai vous communiquer l'historique du calcul des dotations de décentralisation, et je vous certifie que, dans le cas précis de la région Limousin, la dotation s'élevait bien à 90 % des dépenses !

M. Ronan Dantec. C'est bien là la question ! Cela ne peut pas être pour solde de tout compte !

Mme Élisabeth Borne, ministre. S'y est ajoutée une dotation de renouvellement du matériel roulant.

Quant aux coûts de modernisation des lignes, ils sont pris en compte dans le cadre des contrats de plan État-région. Évidemment, les calculs dépendent de la situation de chacune des régions.

Ainsi – et c'est la logique –, la décentralisation a été faite en tenant compte des besoins de chacune des régions, et les dotations ont été calculées en conséquence.

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

M. Olivier Jacquin. J'abonde dans le sens de M. Dantec : le nouveau mode de calcul des redevances et des péages pose des questions à cette heure.

En la matière, il y a deux sujets : d'une part, le réseau conventionné qui relève des régions et, d'autre part, les lignes d'intérêt national, lesquelles seront mises en *open access*, ou accès libre. Actuellement, selon SNCF Mobilités, la moitié de ces lignes seraient en équilibre financier. Or, d'après les informations que nous avons obtenues lorsque M. Maurey a auditionné Mme la ministre, seule une de ces lignes sur six trouverait son équilibre avec le nouveau calcul de modulation des péages, d'où l'inquiétude qu'expriment les uns et les autres.

SNCF Réseau affirme – sans connaître parfaitement sa nouvelle trajectoire financière – que, si on baisse les recettes des péages pour équilibrer les lignes déficitaires, sa dette risque de se creuser de nouveau.

Madame la ministre, vous nous répondez, non sans raison, que les besoins de chacune des régions ont été parfaitement compensés, dans le cadre de la décentralisation des transports. Cette dernière a été parfaitement réussie : elle a permis, il y a quelques années, une véritable révolution ferroviaire, que ce soit dans les régions ou en Île-de-France. Le nombre de voyageurs a bondi de 44 %. Les dépenses n'ont plus rien à voir avec ce qu'elles étaient auparavant, et les régions ne sont plus du tout dans la même situation : désormais, elles sont soumises à de fortes contraintes financières.

Enfin, qui va définir les dessertes d'intérêt national ? Il s'agit d'une vraie question. Doit-on laisser SNCF Réseau déterminer seule ces segments, même sous le contrôle de l'ARAFER ? Dans la suite de nos débats, nous défendrons un amendement tendant à répondre à cette question.

M. le président. La parole est à M. Daniel Gremillet, pour explication de vote.

M. Daniel Gremillet. Monsieur le rapporteur, je tiens à vous dire combien j'apprécie la position que vous avez exprimée au sujet de ces amendements. Nous sommes en effet au cœur de la cohésion territoriale. Nous sommes au cœur de l'équilibre territorial, et, l'enjeu, c'est l'égalité des chances de développement.

Madame la ministre, il s'agit là d'une ambition que nous avons en partage !

Vous avez fait référence au succès de la décentralisation. Sur ce sujet, nous avons tout de même un peu d'expérience... Oui, les régions ont investi dans du matériel. Mais, le cœur de la question, le cœur de ces amendements, à propos desquels M. le rapporteur a pris une position très claire, ce sont les conditions dans lesquelles le matériel acheté par les régions circule.

Vous le savez très bien, à ce titre, l'égalité des chances n'est pas assurée aujourd'hui. On se retrouve avec du matériel financé par les régions et qui n'est pas exploité correctement, parce que les petites lignes n'ont pas fait l'objet des investissements nécessaires. Le matériel roulant ne peut donc pas être utilisé dans des conditions optimales.

Enfin, madame la ministre, ne répétons pas l'erreur du numérique ; ne répétons pas cette erreur terrible ! Là où une activité économique significative alimente les transports de voyageurs et le fret, l'équilibre pourra être assuré. Mais qu'en sera-t-il des territoires plus fragiles ? Le monde attire le monde. Le vide attire le vide. Voilà pourquoi, comme l'a dit M. le rapporteur, il faut une solidarité.

En adoptant ces amendements identiques, on évitera de commettre l'erreur du numérique et l'on garantira la lisibilité du dispositif. En la matière, quelle que soit l'issue des négociations, les régions ne pourront pas tout payer. Elles risquent de subir des inégalités en matière d'accessibilité, ce qui est inconcevable !

M. le président. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. Chers collègues, j'ai écouté attentivement la présentation de ces différents amendements : nous sommes là au cœur de l'article 1^{er} bis.

À ce titre, je remercie M. le rapporteur et ses collègues de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable d'avoir clairement rappelé, dans leur rapport, les dispositions du droit en vigueur. Il faut bien reconnaître la complexité du système que constituent les différentes redevances.

J'ajoute qu'un chiffre doit nous interpeller : au titre de l'année 2017, le total de ces redevances s'élève à un peu plus de 5,8 milliards d'euros. Ce montant est payé par les différentes entreprises ferroviaires. Le rapport le rappelle également, SNCF Mobilités acquitte 60 % du total des sommes perçues, en la matière, par SNCF Réseau. C'est là un autre élément de complexité.

L'évolution de ces différentes redevances inspire des craintes, pour ce qui concerne certaines dessertes de TGV, auxquelles les collectivités territoriales ont participé financièrement. Nous en avons déjà beaucoup parlé hier soir, et Fabienne Keller a largement évoqué le cas du TGV Est, sur lequel je tiens à insister modestement.

Madame la ministre, pour les départements de l'Est, dont nous sommes élus – je citerai, avec mes collègues des Vosges, les dessertes vosgiennes –, j'appelle votre attention sur les gares de Charleville-Mézières et de Sedan. Certes, pour desservir ces villes, les TGV doivent circuler sur des voies normales; mais ces dessertes permettent malgré tout de limiter les correspondances et les ruptures de charge, et, je le répète, les collectivités territoriales se sont fortement engagées à ce titre. Là non plus, ce n'est pas simple.

S'ajoute à cela le problème des redevances, la distinction des services conventionnés ou non conventionnés et la question du fret.

Sur tous ces sujets, les auteurs de ces amendements posent de bonnes questions, et je me rallierai à l'avis émis par M. le rapporteur.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 136 rectifié *bis*, 186 rectifié *bis* et 193 rectifié.

(Les amendements sont adoptés.)

M. le président. L'amendement n^o 157 rectifié *quinquies*, présenté par Mmes Lienemann et Meunier, M. Tourenne, Mme Prévile, MM. M. Bourquin, Duran et Todeschini, Mmes G. Jourda et Monier et M. Tissot, est ainsi libellé :

Alinéa 3, première phrase

Remplacer les mots :

respecte les

par le mot :

des

La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Avec cet amendement, il s'agit d'éviter une hiérarchisation des critères pris en compte dans le calcul de la redevance des lignes.

Plus précisément, ce projet de loi détaille toute une série de critères sur la base desquels la redevance doit être fixée. On tient compte de ces critères, puis on précise qu'il faut respecter les gains de productivité. Autrement dit, on isole les gains de productivité, en disant qu'ils ne seront pas traités de la même manière que les autres critères pour la fixation de la redevance. Cette méthode est assez risquée, et elle n'est pas forcément juste, pour plusieurs raisons.

Je relève notamment que les gains de productivité ne viendront pas seulement de l'entreprise acquittant le péage : dans certains cas, ils pourront découler des investissements déployés ou d'interconnexions améliorées avec d'autres réseaux. On ne peut donc pas réserver ces gains de productivité à l'entreprise.

Le Gouvernement espère sans doute que ces gains de productivité permettront de baisser les tarifs. Mais, pour le moment, ce n'est pas franchement ce qu'on constate : rien ne garantit que c'est ce qui va prévaloir.

Il ne s'agit pas de dire qu'il ne faut pas tenir compte de ces gains de productivité; simplement, ces derniers doivent être considérés au même titre que les autres critères, comme la viabilité de la ligne. Il faut aussi garantir un équilibre entre le taux des péages pour l'entretien global et la structuration générale du réseau.

Voilà pourquoi cet amendement vise à remettre le critère des gains de productivité à égalité avec les autres.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Cet amendement vise tout simplement à modifier l'importance donnée aux gains de productivité des entreprises ferroviaires pour le calcul des redevances d'infrastructure. Il ne s'agirait plus de « respecter » ces gains de productivité, mais simplement d'en tenir compte.

Il ne nous paraît pas judicieux de modifier ces dispositions dans un sens accroissant potentiellement le niveau global des péages : la préoccupation actuelle est précisément de stabiliser leur montant et de mieux les répartir, en faveur de l'aménagement du territoire.

Voilà pourquoi la commission a émis un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Gouvernement est lui aussi défavorable à cet amendement, d'autant que le projet de loi reprend mot pour mot le texte de la directive. Si le texte était rédigé différemment sur ce point, il risquerait de ne plus être conforme à la directive.

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

M. Olivier Jacquin. Mme Lienemann soulève une question, certes très technique, mais intéressante. Qu'en sera-t-il des gains de productivité dans le mode de calcul des péages ?

Certains gains de productivité peuvent être dus à l'action du gestionnaire d'infrastructure; d'autres peuvent être le fruit des initiatives de l'opérateur ou d'une rupture technologique.

Imaginons qu'une région modernise une ligne, par exemple grâce à un dispositif de commande et de contrôle, par un système permettant de faire circuler davantage de trains. Cette région assumerait des investissements extrêmement coûteux. Or, avec la rédaction actuelle du projet de loi, le gain de productivité dégagé par le passage de trains supplémentaires serait au bénéfice du gestionnaire d'infrastructure. Dans cette hypothèse, celui qui aurait fait l'effort d'investir, à savoir l'opérateur, n'obtiendrait pas le juste retour de son investissement.

Une telle situation n'est pas de nature à susciter l'émulation et à favoriser le progrès. Il faut garantir un juste bénéfice des gains de productivité, tant pour l'opérateur et l'autorité organisatrice que pour le gestionnaire d'infrastructure.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 157 rectifié *quinquies*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n^o 194 rectifié, présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et Joël Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaügé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Compléter cet article par deux alinéas ainsi rédigés :

« En vue de déterminer ces dessertes pertinentes en matière d'aménagement du territoire, il est établi sous l'autorité du Haut Comité du système de transport ferroviaire mentionné à l'article L. 2100-3 du code des transports, un schéma national de dessertes pour celles qui relèvent d'une logique de déplacement national. Ce schéma fait l'objet, tous les dix ans, d'un débat au Parlement.

« S'agissant des dessertes d'intérêt régional ou local, le schéma de dessertes et de mobilités est intégré au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires prévu à l'article L. 4251-1 du code des collectivités territoriales. Ce schéma fait l'objet d'un débat au Parlement. »

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Il s'agit là d'un amendement assez simple, par lequel nous proposons de prolonger le débat relatif à la modulation des péages. L'enjeu, c'est toujours l'aménagement du territoire.

Dans la rédaction actuelle du projet de loi, c'est à SNCF Réseau qu'il revient de faire le travail de calcul de modulation des péages pour déterminer quelles dessertes, quelles lignes bénéficieront d'un dispositif de péréquation interne. Ce travail, accompli par le gestionnaire d'infrastructure, doit être corrigé par l'ARAFER, qui analysera la répartition effectuée selon les critères d'ouverture à la concurrence. Mais, à nos yeux, cet examen doit être complété par un regard démocratique. Or y a-t-il regard démocratique plus efficace que celui du Parlement ?

En l'occurrence, nous sommes face à deux sujets.

Il s'agit, d'une part, des lignes conventionnées d'intérêt régional. Ces dernières font l'objet d'un document-schéma, le SRADDET, qui prévoit un schéma des mobilités interne aux régions. Nous proposons que ce document permette de déterminer les lignes et dessertes à privilégier dans le cadre de la modulation des péages.

Il s'agit, d'autre part, des lignes d'intérêt national. À ce titre, pour ce qui concerne les péages, nous proposons que le Haut Comité du système de transport ferroviaire, instance d'information et de concertation des parties prenantes du système de transport ferroviaire national, accomplisse un travail de discrimination des dessertes d'intérêt national. Nous souhaitons que le schéma élaboré fasse ensuite l'objet d'un débat au Parlement tous les dix ans. Nous avons proposé qu'il y ait, de surcroît, un débat public. Mais cette demande a été retoquée au titre de l'article 40, ce qui est tout de même étonnant...

En tout cas, la mise en place de ces schémas constituerait une garantie de transparence et permettrait d'associer toutes les parties prenantes. En votant cet amendement, on assurerait donc une véritable avancée.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Cet amendement tend à créer des schémas locaux et nationaux de dessertes pertinentes en matière d'aménagement du territoire. Cette notion de « dessertes pertinentes », que nous avons évoquée tard cette nuit, aurait pour but de permettre, lors de l'établissement de la tarification annuelle du réseau, d'identifier les dessertes dont l'équilibre économique est fragile sans modulation des péages.

Des travaux techniques approfondis seraient nécessaires pour définir des principes objectifs de modulation à partir d'études fines relatives à la situation économique des lignes, entre le gestionnaire d'infrastructure et l'ARAFER. À ce stade, il ne nous paraît donc pas judicieux d'inscrire cette catégorisation dans des schémas, d'autant plus qu'il s'agit de modifier le contenu des SRADDET.

Mes chers collègues, chacun sait dans cet hémicycle ce que signifie cet acronyme ; toutefois, pour que les personnes présentes dans nos tribunes puissent saisir pleinement le teneur de nos débats, je précise que les SRADDET sont les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires – pour faire plaisir à M. Dantec, on pourrait même ajouter « et de lutte contre le réchauffement climatique », ce qui n'est pas encore le cas ! *(Sourires.)*

Par ailleurs, il ne nous semble pas pertinent de soumettre des schémas régionaux au Parlement.

Le système de schémas proposé *via* cet amendement nous semble donc complexe et peu adapté aux conditions concrètes de mise en œuvre de la tarification du réseau ferroviaire.

Monsieur Jacquin, pour l'ensemble de ces raisons, je vous invite à retirer votre amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Pour le niveau régional, je partage l'avis du rapporteur : les SRADDET visent déjà à donner une vision globale de l'aménagement du territoire.

S'agissant du niveau national, je suis un peu surprise par votre amendement, monsieur le sénateur, car la loi de 2014 prévoit déjà un schéma national des services de transport ferroviaire. N'ajoutons pas des schémas aux schémas ! Faisons plutôt en sorte de les mettre en place !

L'avis est donc défavorable.

M. le président. La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

M. Ronan Dantec. Monsieur le rapporteur, le plan climat régional figure déjà dans les SRADDET depuis l'adoption de la loi NOTRE – je crois même être celui qui a présenté l'amendement visant à introduire cette disposition.

Par ailleurs – j'ouvre une parenthèse à la suite de ce que vient de dire notre collègue Jacquin –, déclarer irrecevable au titre de l'article 40, dont j'ai moi aussi été victime, un amendement visant les périmètres d'intervention de la Commission nationale du débat public, je trouve que c'est très exagéré. Si, nous, parlementaires, nous ne pouvons pas dire ce qui relève du débat public sans tomber sous le coup de l'article 40, c'est un peu fort de café ! Si la commission des finances pouvait justifier sa position, je serais preneur.

Cela étant, je trouve moi aussi l'amendement n° 194 rectifié un peu maladroite. Je crois qu'il ne faut pas se référer au SRADDET. Par contre, au niveau national, avoir un débat au Parlement tous les dix ans sur les lignes qui ont un rôle en matière d'aménagement du territoire – on les connaît : la ligne Brive-Aurillac ou la desserte de Gap, par exemple – et dire celles qui doivent être prioritaires, cela me semble important.

Madame la ministre, sur le sujet, votre réponse est toujours un peu la même. Or, avec la règle d'or, la péréquation ne relèvera plus de la SNCF – alors que d'autres services publics, en particulier celui de l'électricité, continuent de pouvoir agir –, mais de l'État et des régions.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Non !

M. Ronan Dantec. Si, avec le système que vous proposez, c'est l'État qui devra assurer la péréquation avec chaque région, le risque étant qu'il considère que la dotation vaille

pour solde de tout compte. Cela ne peut pas fonctionner ! Il faut que la représentation nationale puisse déterminer les priorités en termes d'aménagement du territoire.

La rédaction proposée est imparfaite, mais les auteurs de cet amendement soulèvent un point important.

M. le président. La parole est à M. Claude Bérit-Débat, pour explication de vote.

M. Claude Bérit-Débat. L'amendement n'est sans doute pas parfait, disons qu'il y a une petite coquille. Je veux bien le rectifier en supprimant la dernière phrase du dernier paragraphe : « Ce schéma fait l'objet d'un débat au Parlement. » Ainsi, il sera moins imparfait...

M. le président. Je suis donc saisi d'un amendement n° 194 rectifié *bis*, présenté par MM. Jacquin, Bérit-Débat et Joël Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, et ainsi libellé :

Compléter cet article par deux alinéas ainsi rédigés :

« En vue de déterminer ces dessertes pertinentes en matière d'aménagement du territoire, il est établi sous l'autorité du Haut Comité du système de transport ferroviaire mentionné à l'article L. 2100-3 du code des transports, un schéma national de dessertes pour celles qui relèvent d'une logique de déplacement national. Ce schéma fait l'objet, tous les dix ans, d'un débat au Parlement.

« S'agissant des dessertes d'intérêt régional ou local, le schéma de dessertes et de mobilités est intégré au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires prévu à l'article L. 4251-1 du code des collectivités territoriales. »

Veuillez poursuivre, mon cher collègue.

M. Claude Bérit-Débat. Les réponses de la ministre et du rapporteur ne nous nous satisfont pas. Pour rebondir sur ce que vient de dire mon collègue Dantec, je pense qu'il est important de mettre en place un véritable schéma et qu'on en débattenne au niveau national.

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est déjà prévu par le code des transports !

M. Claude Bérit-Débat. Vous nous dites que c'est déjà prévu, madame la ministre, mais, dans la réalité, cela n'a jamais été fait.

Par ailleurs, au niveau régional, il me semble logique d'intégrer ce schéma aux SRADDET ; or ce n'est pas toujours fait non plus.

Je ne vois pas ce que ces deux dispositions auraient d'illégitime. Elles me semblent au contraire être un moyen d'informer les citoyens et de raviver le débat démocratique, aussi bien au niveau du Parlement qu'au niveau des régions.

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

M. Olivier Jacquin. Monsieur le rapporteur, je vous remercie pour votre lecture attentive, qui nous a permis de rectifier utilement notre amendement.

Il y a effectivement deux sujets.

La desserte régionale fait l'objet d'un débat dans le cadre des SRADDET. En vertu de la libre administration des collectivités territoriales, il n'y a pas lieu de revenir sur leurs décisions. C'est pourquoi nous avons rectifié l'amendement.

En revanche, s'agissant de la desserte d'intérêt national, vous nous dites, monsieur le rapporteur, que le travail technique effectué par SNCF Réseau sera ensuite contrôlé par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. Or ce contrôle a pour objet l'ouverture à la concurrence, et non l'aménagement du territoire. Je pense donc que le travail technique de l'ARAFER doit être précédé d'un travail politique de définition des dessertes pertinentes. C'est pourquoi nous proposons que le Haut Comité du système de transport ferroviaire réalise le schéma des dessertes d'intérêt national et que ce schéma fasse l'objet d'un débat au Parlement.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Je confirme qu'il existe déjà dans le code des transports un article, qui a été introduit par la loi de 2014, prévoyant l'existence d'un schéma national des services de transport qui « fixe les orientations de l'État concernant les services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national ». Il est également indiqué que ce schéma « détermine, dans un objectif d'aménagement et d'égalité des territoires, les services [...] qui répondent aux besoins de transport. Il encadre les conditions dans lesquelles SNCF Mobilités assure les services de transport ferroviaire non conventionnés d'intérêt national ».

Je tiens toutefois à vous signaler, madame la ministre, que ce schéma n'a jamais été élaboré.

M. Claude Bérit-Débat. Voilà !

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Il faut bien le reconnaître ! Ce n'est pourtant pas une raison pour en créer un nouveau, mais peut-être pourriez-vous nous indiquer à quelle échéance ce schéma, qu'on attend depuis 2014, sera élaboré ?

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ce n'est pas parce que le précédent gouvernement n'a pas élaboré le schéma prévu par le code des transports qu'il faut en créer un deuxième. Nous nous attellerons à l'élaboration de ce schéma national dès que nous aurons clarifié l'ensemble des éléments de la réforme ferroviaire.

M. Claude Bérit-Débat. Après avoir entendu Mme la ministre, et en attendant l'élaboration du schéma national annoncé, nous retirons notre amendement !

M. le président. L'amendement n° 194 rectifié *bis* est retiré.

Je mets aux voix l'article 1^{er} *bis*, modifié.

(L'article 1^{er} *bis* est adopté.)

Article additionnel après l'article 1^{er} *bis*

M. le président. L'amendement n° 185 rectifié, présenté par MM. Dantec, Corbisez, Gold, Léonhardt, Arnell et A. Bertrand, Mme M. Carrère, MM. Castelli et Collin, Mme Costes, MM. Gabouty, Guérini et Guillaume, Mme Jouve, M. Labbé, Mme Laborde et MM. Menonville, Requier et Vall, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 2132-7 du code des transports, il est inséré un article L. 2132-7-... ainsi rédigé :

« Art. L. 2132-7-... – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières publie un rapport bisannuel faisant état de l'évolution des coûts engendrés, en lien avec les redevances d'infrastructures notamment, pour les autorités organisatrices régionales de transport ferroviaire dans le cadre des services conventionnés. »

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Il ne faut pas avoir un débat caricatural. C'est pourquoi je tiens à dire que nous sommes bien conscients – en tout cas, moi, je le suis – de l'effort fourni par l'État en reprenant la dette et de la volonté de remettre beaucoup d'argent – je vous sais sincère sur ce point, madame la ministre – sur l'ensemble du réseau, et pas seulement sur les lignes de TGV.

Reste qu'il faut éviter que certaines régions ne se retrouvent demain confrontées à des charges auxquelles elles ne pourraient pas faire face. Pour cela, il faut pouvoir nourrir la décision publique.

Nous avons déjà eu un débat sur les demandes de rapport, et il faudra peut-être un jour qu'on dépose une proposition de loi pour encadrer les demandes de rapport, afin qu'il y en ait moins et que celles-ci soient suivies d'effets. C'est un sujet dont pourrait s'emparer le Parlement, en particulier le Sénat.

Les parlementaires, les élus en général, ne peuvent pas prendre de décisions sans disposer de données. Nous avons donc besoin d'une évaluation sérieuse, en particulier sur l'évolution des coûts pour les collectivités territoriales.

Du fait de son rôle d'observatoire, l'ARAFER a déjà accès aux données et dispose d'un savoir-faire en la matière. Le présent amendement vise à graver dans le marbre de la loi que l'ARAFER fournit tous les deux ans la totalité des données relatives aux coûts pour les collectivités territoriales, par exemple l'augmentation des péages, ce qui évitera les faux débats entre nous. Il me semble que cette proposition pourrait réunir un large consensus, puisqu'elle règle la question de la boîte noire des données sans alourdir le rôle de l'ARAFER, à laquelle cette compétence est déjà en partie dévolue.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. J'ai bien compris que M. Dantec cherche à me provoquer (*Sourires.*), puisqu'il propose non seulement un rapport, mais, en plus, que ce rapport soit renouvelé tous les deux ans.

Franchement, monsieur Dantec, il n'est pas nécessaire d'inscrire une telle disposition dans la loi, d'autant que, comme vous l'avez souligné, l'ARAFER publie déjà plusieurs études très régulièrement. J'ai d'ailleurs sous la main le rapport publié par l'Observatoire des transports et de la mobilité de l'ARAFER pour 2015-2016. L'ARAFER fait déjà un excellent travail sans que cela soit inscrit dans la loi.

Votre amendement étant largement satisfait par la pratique, l'avis est défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il me semble effectivement important de disposer d'une analyse de l'évolution des coûts pour les autorités organisatrices de transport du conventionnement des services ferroviaires. Toutefois, comme l'a dit M. le rapporteur, l'ARAFER publie déjà ces données. Il ne semble donc pas indispensable de prévoir la publication d'un rapport bisannuel dans la loi. Cela étant, je m'en remets à la sagesse du Sénat.

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

M. Olivier Jacquin. Les auteurs de l'amendement soulèvent une question intéressante. Nous proposerons toutefois dans la suite du débat un dispositif concernant le Haut Comité du système de transport ferroviaire qui nous semble plus globalisant. Nous nous abstenons donc sur cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

M. Ronan Dantec. Je ne suis absolument pas convaincu par les explications du rapporteur, mais je remercie Mme la ministre, qui considère qu'une analyse de l'évolution des coûts pour les collectivités territoriales pourrait effectivement sécuriser le système.

Cet amendement ne vise pas d'abord à prévoir la publication d'un rapport, monsieur le rapporteur, mais à conforter le rôle d'observatoire de l'ARAFER sur l'évolution des coûts pour les collectivités territoriales. Confier ce rôle à l'ARAFER permettrait de ne pas surcharger un autre service tout en garantissant aux collectivités et aux élus qu'ils disposeront de toutes les données de manière régulière tous les deux ans.

Je ne comprends pas votre position, et je regrette que nos camarades socialistes ne se joignent pas à nous sur ce vote.

M. Ladislav Poniatowski. Il est pourtant bien écrit dans l'amendement que l'ARAFER « publie un rapport » !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 185 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 1^{er} *ter* A (nouveau)

Après le mot : « saturées », la fin du dernier alinéa de l'article L. 2122-4-1 du code des transports est ainsi rédigée : « , en particulier celles dont bénéficient les services assurant des dessertes pertinentes en matière d'aménagement du territoire, ainsi que les modalités de prise en compte des besoins de capacités des services de fret ferroviaire dans le cadre du processus de répartition des capacités de l'infrastructure. »

M. le président. L'amendement n° 195 rectifié, présenté par MM. Jacquin, Bérit-Débat et Joël Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Après les mots :

fret ferroviaire

insérer les mots :

, en particulier des autoroutes ferroviaires, et certaines lignes de fret lorsqu'elles sont vitales pour l'activité économique

La parole est à Mme Angèle Prévaille.

Mme Angèle Prévaille. Le présent article est issu de l'adoption d'un amendement du rapporteur visant à définir des critères de priorité d'utilisation d'une infrastructure lorsque celle-ci est saturée. Il accorde une attention particulière à la prise en compte des besoins de capacités en matière de fret ferroviaire.

Nous souhaitons plus spécifiquement appeler l'attention sur les autoroutes ferroviaires, particulièrement pertinentes en matière de report modal de la route vers le rail pour les longues distances. Il nous semble en effet nécessaire d'inscrire dans la loi la faisabilité de ce que nous voulons tous, à savoir diminuer l'impact du transport sur l'environnement, notamment en matière de réchauffement climatique.

Il y a urgence absolue – ce ne sont pas que des mots – ; or il s'agit là d'un levier important. Force est en effet de souligner que ces autoroutes ferroviaires sont confrontées à des contraintes de circulation récurrentes qu'il est nécessaire de prendre en compte si l'on souhaite relancer avec quelque chance de réussir le fret ferroviaire.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. La commission partage totalement les préoccupations des auteurs de cet amendement. Elle a toutefois jugé la rédaction proposée confuse, voire dangereuse, et préfère pour cette raison maintenir la rédaction issue de ses travaux, qui permet d'englober l'ensemble du fret ferroviaire.

L'avis est donc défavorable bien que, je le répète, nous partageons la volonté de développer le fret ferroviaire.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je me félicite que la commission ait adopté un article prévoyant explicitement de donner une priorité au fret, y compris aux heures de pointe, ce qui est nécessaire si nous voulons avoir demain des sillons de qualité. Je pense donc que la préoccupation des auteurs de cet amendement est satisfaite et que la rédaction proposée, trop précise, pourrait écarter certains services de fret importants.

Je sollicite le retrait de cet amendement. À défaut, j'émettraï un avis défavorable.

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

M. Olivier Jacquin. L'amendement défendu par notre collègue Prévaille présente pourtant un grand intérêt. Il n'y a pas deux types de voies, celles pour le fret et celles pour les voyageurs. Pour l'essentiel, le fer, industrie lourde, est tellement coûteux que c'est le même réseau qui est utilisé dans les deux cas.

Pour les opérateurs, il y a quelquefois une concurrence entre fret ferroviaire et transport de voyageurs. On le voit actuellement dans le cadre de la grève : priorité est donnée au transport de voyageurs, ce qui cause des dommages extrêmement importants aux industries qui dépendent du fret ferroviaire.

Les auteurs de cet amendement font le constat de l'état de déliquescence actuelle du fret ferroviaire français, tombé à un niveau historiquement bas, du fait notamment de l'état du réseau ferroviaire.

La rédaction proposée est pragmatique. Elle vise à donner une légère priorité aux autoroutes ferroviaires, qui ont une dizaine d'années, qui fonctionnent plutôt bien et qu'il faut encourager en attendant que le réseau se régénère, ce qui permettra une meilleure circulation de l'ensemble des trains, tant de fret que de voyageurs.

La ligne Bettembourg-Perpignan, qui traverse la France et permet d'éviter la circulation d'un certain nombre de camions, était prévue pour un à deux trains par jour. Son trafic a presque doublé, mais elle connaît actuellement des difficultés dans le sillon rhodanien où des travaux sont nécessaires.

L'objectif est donc de prioriser les autoroutes ferroviaires ainsi que quelques lignes extrêmement stratégiques. Les céréaliers, dont je suis, ont besoin de savoir que le transport des silos qu'ils dépotent est sécurisé. Cet amendement, qui vise à segmenter certaines lignes qui supportent du fret, permettrait de répondre à ce besoin.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. J'espérais avoir été compris, mais l'explication de vote de M. Jacquin prouve que je n'ai pas réussi à me faire entendre. Je répète donc que, la volonté de donner la priorité au fret ferroviaire, nous la partageons.

Dans cet hémicycle, nous sommes trois – Michel Dagbert, Hervé Maurey et moi-même – à siéger au Conseil d'orientation des infrastructures. Je peux vous dire que nous sommes tous d'accord pour développer le fret ferroviaire. Mais, pour y parvenir, les paroles ne suffisent pas.

Chacun le sait, le fret ferroviaire – comme d'ailleurs le transport fluvial – a un bilan carbone exceptionnel par rapport aux autres modes de transport et il est très intéressant pour les longues distances et le transport de vrac. Le problème, qui a été identifié à la fois par le Gouvernement et par le Conseil d'orientation des infrastructures, ce sont les nœuds. Tous les experts nous le disent : tant que le nœud lyonnais ne sera pas résorbé, le fret ferroviaire en France aura du mal à se développer.

Mme Laurence Cohen. Et comment on fait ?

M. Gérard Cornu, rapporteur. La priorité des priorités du Gouvernement comme du Conseil d'orientation des infrastructures – et votre commission en est complètement d'accord –, c'est de débloquent le nœud lyonnais.

Mme Laurence Cohen. Comment ?

M. Gérard Cornu, rapporteur. C'est pourquoi le Conseil d'orientation des infrastructures préconise avant toute chose le déblocage des nœuds ferroviaires, et il y en a beaucoup ! Je pense, par exemple, même s'ils concernent moins le fret, les nœuds des gares parisiennes, de Bordeaux, de Marseille...

Mme Élisabeth Borne, ministre. De Toulouse !

M. Gérard Cornu, rapporteur. ... ou de Toulouse.

Quand on parle de priorité, ce n'est pas un vain mot. Cela veut dire qu'on est obligé de différer d'autres réalisations, comme des LGV, ce que parfois certains ne comprennent pas.

La priorité, je le répète, que nous partageons totalement,...

M. le président. Merci de conclure, monsieur le rapporteur !

M. Gérard Cornu, rapporteur. ... c'est de résorber les nœuds ferroviaires et de privilégier les circuits de proximité.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 195 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 1^{er} ter A.

(L'article 1^{er} ter A est adopté.)

Article 1^{er} ter

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 2121-12 est ainsi rédigé :
- ③ « Art. L. 2121-12. – Les entreprises ferroviaires peuvent assurer des services de transport ferroviaire dans les conditions prévues au présent article et aux articles L. 2122-9 et L. 2133-1.
- ④ « Lorsqu'un candidat, au sens de l'article L. 2122-11, a l'intention de demander des capacités d'infrastructure en vue de l'exploitation d'un nouveau service de transport de voyageurs, il le notifie aux gestionnaires d'infrastructure concernés et à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, dans des conditions fixées par voie réglementaire. L'autorité publie sans délai cette notification. » ;
- ⑤ 2° Le I de l'article L. 2122-9 est ainsi modifié :
- ⑥ a) Les mots : « autorisées à exploiter des services de transport » sont supprimés et les mots : « sans discrimination » sont remplacés par les mots : « non discriminatoires » ;
- ⑦ b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « L'exercice de ce droit d'accès peut être limité ou interdit, dans les conditions définies à l'article L. 2133-1. » ;
- ⑧ 3° L'article L. 2133-1 est ainsi rédigé :
- ⑨ « Art. L. 2133-1. – Sur saisine de l'autorité ou de l'une des autorités organisatrices ayant attribué le ou les contrats de service public, de l'entreprise chargée de l'exécution de ce ou de ces contrats de service public, de l'État ou du gestionnaire d'infrastructure, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières peut limiter ou interdire l'exercice du droit d'accès mentionné au I de l'article L. 2122-9 aux nouveaux services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un ou de plusieurs contrats de service public couvrant le même trajet ou un trajet alternatif.
- ⑩ « L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières est saisie dans un délai d'un mois à compter de la publication de la notification mentionnée à l'article L. 2121-12. Elle rend sa décision dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations utiles à l'instruction, sur la base d'une analyse économique objective et de critères préétablis, et la notifie au demandeur. Lorsqu'elle décide que le service de transport de voyageurs envisagé est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un contrat de service public, elle indique les changements qui

pourraient être apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès au réseau ferroviaire soient remplies.

- ⑪ « L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières précise les conditions dans lesquelles l'autorité organisatrice qui a attribué le ou les contrats de service public, l'entreprise ferroviaire qui exécute ce ou ces contrats de service public, le gestionnaire d'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire ayant déclaré son intention d'assurer le service faisant l'objet de la décision peuvent demander le réexamen de ladite décision dans un délai d'un mois après sa notification.
- ⑫ « La décision de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières est susceptible de recours devant le Conseil d'État. » ;
- ⑬ 4° (*nouveau*) Le 8° de l'article L. 1263-2 est ainsi rédigé :
- ⑭ « 8° À la création de services de transport de personnes librement organisés en application de l'article L. 2121-12. »
- ⑮ II. – Le présent article s'applique à compter du 1^{er} janvier 2019 en tant qu'il concerne les demandes d'accès au réseau ferroviaire pour les services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs en vue de leur exploitation à compter du 12 décembre 2020.
- ⑯ Les articles L. 1263-2, L. 2121-12 et L. 2133-1 du code des transports, dans leur rédaction antérieure à la présente loi, continuent à s'appliquer aux services de transport ferroviaire de personnes mentionnés à l'article L. 2121-12 dans sa rédaction antérieure à la présente loi et effectués jusqu'au 11 décembre 2020.

M. le président. La parole est à Mme Laurence Cohen, sur l'article.

Mme Laurence Cohen. Actuellement, pour le transport ferroviaire de voyageurs, les seules dessertes que peuvent proposer sur le territoire français les opérateurs distincts de SNCF Mobilités sont les dessertes de « cabotage » dans le cadre d'un trajet international.

Le présent article, pour acter l'ouverture totale à la concurrence prévue par le projet de loi, pose le principe selon lequel toutes les entreprises ferroviaires, et non plus seulement SNCF Mobilités et les opérateurs de fret ferroviaire, pourront désormais assurer librement des services de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises. Cette ouverture est conditionnée à la possibilité pour l'autorité de régulation de limiter ou d'interdire l'exercice de cette « liberté » au nom de la préservation de l'équilibre économique des contrats de service public, c'est-à-dire de l'offre de TER et de TET.

Il s'agit d'une bien faible limitation dans les faits, puisque le principe est bien celui de la concurrence. Ainsi, demain, n'importe quelle entreprise ferroviaire de n'importe quel pays pourra intervenir sur le réseau de TGV, venant directement concurrencer la SNCF à sa guise sur les trajets de son choix.

Il y a fort à parier que, malgré les systèmes d'encadrement et les variations de péage, des pans entiers du territoire seront laissés à l'abandon faute de rentabilité suffisante et donc de prétendants – nous avons beaucoup échangé sur ce sujet hier soir, madame la ministre. Pour cette raison, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a fait le choix de reprendre le dispositif préconisé par la

proposition de loi d'Hervé Maurey. Reste que ces contrats de service public ne seront utilisés que s'il y a volonté de l'autorité organisatrice de s'en saisir.

Il ne faudra plus compter sur la SNCF pour exercer des missions de service public, puisque les outils de péréquation auront été brisés et la SNCF sommée de se comporter comme un opérateur privé. Une telle réforme condamne en réalité le service public ferroviaire et menace gravement le maillage du territoire.

Soyons clairs, ce qui pénalise l'offre « grande vitesse », ce n'est pas l'absence d'opérateurs alternatifs, mais la vétusté du réseau, qui entraîne régulièrement une pagaille monstre et des ralentissements sur des kilomètres et des kilomètres de rail.

Cette réforme est donc avant tout dogmatique, pour reprendre votre vocabulaire, madame la ministre, ou, si vous préférez ce terme, idéologique. Elle offre au privé des sources de profit nouvelles au détriment du droit à la mobilité pour toutes et tous, mais aussi de la transition écologique, en vertu de laquelle il faudrait proposer partout où c'est possible une alternative à la voiture.

M. le président. La parole est à Mme Éliane Assassi, sur l'article.

Mme Éliane Assassi. Le présent article précise les conditions d'ouverture à la concurrence, à partir du 12 décembre 2020, des lignes pour les services librement organisés de transport ferroviaire. Conformément à notre vision globale du service public ferroviaire, nous nous opposons à cette première étape calendaire de son démantèlement.

On nous explique que ce pacte ferroviaire va aussi protéger, puisqu'il est question d'introduire un encadrement de ces nouveaux services librement opérés, mais la seule limite posée à la concurrence libre et non faussée entre entreprises ferroviaires est l'atteinte à l'équilibre économique des contrats de service public mis en œuvre soit par les régions, soit par l'État. Pis, cette atteinte devra être constatée par l'ARAFER, à laquelle on donne le rôle d'arbitre, mais qui, comme toute autorité prétendument indépendante, n'a pour fonction que d'accompagner la libéralisation du rail.

Pour notre part, nous pensons que c'est à l'État de prendre ses responsabilités en utilisant toutes les possibilités offertes par le règlement OSP de dérogations à l'ouverture à la concurrence pour l'ensemble de l'offre ferroviaire, qu'il soit conventionné ou dit « libre ». L'offre de TGV doit être complémentaire de l'offre de TET et de l'offre de TER, et non pas concurrente. Nous prônons un système ferroviaire qui privilégie les complémentarités et les interconnexions qui sont favorables aux usagers.

Aujourd'hui, pourront saisir l'ARAFER, les autorités organisatrices, le gestionnaire d'infrastructure ou l'entreprise chargée de l'exécution du contrat. C'est tout de même limité ! Pourquoi ne pas ouvrir ce droit de saisine aux associations d'usagers, aux comités de lignes ?

Nous ne sommes pas convaincus par les expériences étrangères d'ouverture à la concurrence, pas plus que par l'exemple national d'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, qui a accéléré sa décroissance et son recentrage sur les activités les moins déficitaires.

Telles sont les raisons pour lesquelles nous demandons la suppression du présent article.

M. le président. L'amendement n° 51, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Cet amendement a été défendu lors de mon intervention et celle de ma collègue Laurence Cohen sur l'article.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Nous sommes favorables à l'ouverture à la concurrence,...

M. Ladislas Poniatowski. C'est la liberté !

M. Gérard Cornu, rapporteur. ... et donc défavorables à cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je précise que cet amendement vise à supprimer les dispositifs qui permettent à l'ARAFER de réguler le développement des services librement organisés. Je suis donc un peu surprise que vous n'adhériez pas à ces dispositifs qui permettent de s'assurer que les services librement organisés ne perturbent pas les contrats de service public.

L'objectif est de profiter pleinement des opportunités offertes par l'ouverture à la concurrence, et donc des nouveaux services qui peuvent être proposés aux voyageurs, tout en donnant une priorité aux contrats de service public. Il me semble que vous pourriez adhérer à cette philosophie. Je vous invite donc à retirer votre amendement. À défaut, l'avis sera défavorable.

M. le président. La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote.

M. Fabien Gay. Madame la ministre, on n'a pas une position dogmatique,...

Mme Élisabeth Borne, ministre. Non ! (Sourires.)

M. Fabien Gay. ... on est réaliste.

Hier, on vous a demandé la réalisation d'un bilan contradictoire de l'ouverture à la concurrence du fret. Car, on vous l'a déjà dit, le résultat est catastrophique : en 2003, avant l'ouverture à la concurrence, 18 % des marchandises étaient transportées par le fret ; aujourd'hui, c'est 10 % ! Et vingt-deux entreprises se partagent le gâteau ! On voit bien que ça ne fonctionne pas. Mais, sur ces éléments, vous ne répondez pas.

Partout en Europe, loin d'apporter un plus, la concurrence a accru les risques d'accident et les retards. J'ai déjà cité l'exemple du Munich-Stuttgart : le trajet de 96 minutes, nous ont expliqué les syndicalistes allemands, s'est allongé de plus de 20 minutes, parce que, à cause d'un moindre entretien, les trains doivent rouler moins vite.

Je crois qu'il faut clarifier les choses pour les usagers. À propos notamment des trajets du quotidien, une idée traîne – réelle ou supposée, pour reprendre les mots du rapporteur – : il y aura concurrence, par exemple pour les TER, entre plusieurs compagnies, qu'il s'agisse de la SNCF, d'une filiale de celle-ci la concurrençant elle-même ou d'une entreprise étrangère.

En réalité, ce n'est pas ce qui va se passer ! Vous allez confier un monopole naturel à une entreprise privée, dont la mission ne sera plus le service public, mais la rentabilité. Résultat : sur une ligne de TER où il y a aujourd'hui dix allers-retours remplis à 60 % ou 70 %, l'entreprise n'en fera plus que cinq, pour qu'ils soient rentables. Ainsi, là où un TER partait toutes les demi-heures entre six heures et huit heures et demie pour que les salariés puissent rejoindre leur entreprise et les jeunes leur université, il n'y aura plus que deux départs, pour faire le plein : ce sera sept heures et demie et huit heures et demie, et débrouillez-vous pour le reste !

Voilà ce qu'il faut dire sur la place publique, pour que les usagers sachent ce que vous préparez. Les entreprises ne répondront qu'à une chose : leur appétit financier. Et quand elles auront tout lessivé, elles délaisseront la ligne !

M. le président. La parole est à M. Frédéric Marchand, pour explication de vote.

M. Frédéric Marchand. Je pense qu'il faut vraiment arrêter la grosse caricature et les grosses ficelles...

Le projet de loi donne aux autorités organisatrices de transport un rôle éminemment important. Ce ne sont pas des compagnies privées, mues uniquement par le profit, qui seront à la manœuvre, mais ces autorités organisatrices qui, dans les différentes régions de France, veilleront à garantir aux usagers un service de qualité.

Arrêtons de distiller cette pensée unique selon laquelle les usagers pâtiraient de l'ouverture à la concurrence ! Ce qui se passe à l'étranger, notamment, ne vous en déplaît, en Allemagne, prouve le contraire. Ainsi, l'ouverture à la concurrence a permis à la Deutsche Bahn de rouvrir et de conforter certaines lignes régionales, en augmentant la fréquentation.

Il n'y a aucune fatalité à ce que, demain, comme vous le dites, les entreprises se sucent et fassent du profit. Je crois qu'il est de l'intérêt de tout le monde d'avoir un service ferroviaire qui fonctionne et d'augmenter la fréquentation. C'est, en tout cas, le principe élémentaire de ce projet de loi.

Je vous en prie, donc, ne repartons pas dans la caricature : je vous rappelle que nous sommes regardés et écoutés !
(*Mme Josiane Costes applaudit.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je ne doute pas, monsieur Gay, que vous ne soyez pas un dogmatique. Seulement voilà : j'ai des courbes sous les yeux, qui montrent que la part modale du fret ferroviaire s'est effondrée entre 2000 et 2006, c'est-à-dire avant l'ouverture à la concurrence, et qu'elle est stable depuis lors.

Je pourrai vous faire parvenir ces graphiques, mais j'imagine que vous les avez déjà. En tout cas, ils sont clairs : loin de nuire au fret ferroviaire, l'ouverture à la concurrence a permis d'enrayer la chute de sa part de marché !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 51.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 94, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéas 2 à 4

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

1°) L'article L. 2121-12 est abrogé ;

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Nous demandons par cet amendement un retour en arrière sur toutes les politiques d'ouverture à la concurrence initiées par les gouvernements successifs : ouverture du fret ferroviaire en 2003, puis du transport international en 2010 et, enfin, du transport national de voyageurs aujourd'hui. Nous avons besoin de revenir à un modèle unifié, intégré, faisant l'objet d'un monopole permettant une péréquation entre les différentes activités et qui soit chargé d'une mission de service public claire, dont l'État ne se défausse ni sur les régions ni sur le privé.

La libéralisation et la concurrence n'ont jamais été un succès, contrairement ce qu'on nous affirme. En effet, seul un service public, guidé par l'intérêt général, peut faire face aux problématiques environnementales, sociales, sociétales et économiques. L'ouverture à la concurrence, elle, n'est absolument pas dictée par l'intérêt général.

Parce que se déplacer est une liberté fondamentale dont le droit au transport est un support essentiel, parce que 95 % des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports provenaient l'année dernière du mode routier, parce que le niveau global d'émission de particules fines a encore augmenté cette année, malgré l'accord de Paris, parce que le rail est un transport économique – la pollution de l'air et les accidents corporels issus du mode routier coûtent bien plus à nos sociétés –, parce que les TET, les TER et le fret de proximité sont des facteurs de cohésion et de désenclavement territoriaux et parce que l'industrie ferroviaire est une filière stratégique représentant 4,2 milliards d'euros de chiffre d'affaires annuel, seul l'intérêt général, auquel on ne peut opposer l'exigence de rentabilité financière, doit guider les choix d'orientation, d'investissement et de gestion des services publics !

M. le président. L'amendement n° 95, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéas 3 et 4

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

« *Art. L. 2121-12.* – Dans le cadre des règles de sécurité fixées par l'État et pour garantir le développement équilibré des transports ferroviaires et l'égalité d'accès au service public, le groupe public unifié assure la cohérence d'ensemble des services ferroviaires intérieurs sur le réseau ferré national. » ;

La parole est à M. Fabien Gay.

M. Fabien Gay. L'article 1^{er} ter prévoit le principe d'ouverture à la concurrence des services publics ferroviaires de voyageurs et modifie en conséquence l'article L. 2121-12 du code des transports pour permettre l'utilisation par l'ensemble des entreprises ferroviaires du réseau national.

Pour notre part, nous pensons qu'il convient de faire marche arrière, non par nostalgie inutile, mais parce qu'un système unifié fonctionne mieux qu'un système éclaté. Nous proposons donc d'en revenir à la définition inscrite dans la LOTI des missions d'un groupe public unifié chargé d'assurer la cohérence de l'ensemble des services intérieurs sur le réseau ferré national. En effet, nous considérons que

l'ouverture à la concurrence est le gage d'une complexité nouvelle et d'un risque accru pour la sécurité, comme le montre notamment l'exemple britannique. Je sais que vous n'aimez pas qu'on le cite, mais les faits sont là : le taux d'accident dans ce pays a très largement progressé depuis l'ouverture à la concurrence.

La nature même du réseau exige une gestion cohérente et coordonnée de l'exploitation au niveau national. Pour cette raison, nous opposons à la mise en concurrence la cohérence permettant des complémentarités entre les offres, dans l'unique but, non de faire des profits, mais de répondre à des besoins et à l'intérêt général.

L'existence d'un monopole confié au groupe public ferroviaire a été justifiée il y a quatre-vingts ans, et la création de la SNCF par la nature même du service, que les créateurs ont voulu extraire des règles de marché pour garantir l'exécution des missions spécifiques en termes d'aménagement du territoire, de droit à la mobilité et de transition écologique. Ces enjeux sont encore plus prégnants aujourd'hui qu'il y a quatre-vingts ans, en particulier l'enjeu écologique. Dès lors, pourquoi laisser à la main invisible du marché le choix du maintien de telle ou telle desserte, sans que la cohérence globale de l'offre soit assurée ? C'est incompréhensible ! La nature spécifique de cette mission d'intérêt général a d'ailleurs justifié pour la SNCF le statut d'EPIC, doté de prérogatives de puissance publique.

Aujourd'hui, derrière la remise en cause du statut de l'entreprise, puis de celui des cheminots, derrière la libéralisation du rail, se dessine le véritable objectif de votre réforme : supprimer toute idée même de service public, en faisant du transport un service purement marchand. Nous pensons, pour notre part, que la maîtrise publique est le meilleur gage d'un service cohérent et performant. C'est pourquoi nous plaçons pour un système d'exploitation unifié et en situation de monopole, un système en mesure de répondre à sa mission d'intérêt général.

M. le président. L'amendement n° 96, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Au début, insérer les mots :

Lorsque les autorités organisatrices de transports ne procèdent pas à l'attribution directe d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs en application de l'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2017 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil,

La parole est à M. Pierre Ouzoulias.

M. Pierre Ouzoulias. Je trouve nos débats intéressants. Il y a quelques instants, à propos de l'ouverture à la concurrence, M. Poniatowski a dit très justement : c'est la liberté. Monsieur Marchand, vous avez fait le choix de rejoindre ce camp de la liberté.

M. Gérard Cornu, rapporteur. Il a bien fait !

M. Pierre Ouzoulias. Géographiquement, dans cet hémicycle, vous êtes à mi-chemin entre nous, la gauche, et nos collègues du groupe Les Républicains ; mais, idéologiquement, vous avez fait le choix de basculer dans le monde du libéralisme. (*M. Frédéric Marchand s'exclame.*)

Nous, nous restons à gauche, parce que nous sommes persuadés que la main invisible du marché est incapable de régler nos problèmes de cohésion de territoires et d'environnement. Nous tenons au service public, parce que nous pensons qu'il est la seule forme de régulation moderne permettant la prise en compte des enjeux climatiques.

Pour nous, le fondement du transport est le service public, mais, comme nous ne sommes pas des dogmatiques (*M. le président de la commission s'esclaffe.*), nous proposons, par cet amendement de repli, que, ponctuellement, quand il n'y a pas d'autre solution, une concurrence puisse être mise en œuvre, mais selon une perspective complètement modifiée : la forme naturelle est le service public, auquel on peut de temps en temps déroger. Au reste, la réglementation européenne le permet, puisque l'article 5 du règlement OSP prévoit : « Sauf interdiction en vertu du droit national, les autorités compétentes peuvent décider d'attribuer directement des contrats de service public de transport par chemin de fer. » Cette possibilité, que le Luxembourg ou l'Irlande du Nord ont mise en œuvre, nous pouvons la mettre en œuvre aussi !

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. La commission est défavorable aux amendements n°s 94 et 95.

L'amendement de repli n° 96 vise à préciser que les entreprises ferroviaires peuvent effectuer des services commerciaux lorsque les autorités organisatrices n'attribuent pas directement des contrats de service public, en application des dérogations à l'obligation de mise en concurrence des services conventionnés prévue par le droit européen.

S'il s'agit d'autoriser ces dérogations, comme l'indique l'objet de l'amendement, celui-ci est tout à fait satisfait par l'article 2 *quater* du projet de loi.

S'il s'agit d'affirmer la prééminence des services conventionnés attribués sans mise en concurrence, la commission ne peut évidemment pas accepter l'amendement. D'une part, en effet, le conventionnement des services publics a pour objet de combler les défaillances du marché et n'a pas vocation à être effectué pour l'ensemble des services ferroviaires. D'autre part, pour les services conventionnés, la mise en concurrence devra être la règle et l'attribution directe, l'exception.

Pour toutes ces raisons, l'avis est également défavorable sur l'amendement n° 96.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les auteurs de ces trois amendements s'opposent à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs. Vous aurez compris que ce point fait l'objet d'un désaccord entre nous...

M. Fabien Gay. En effet !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je suis convaincue que les services librement organisés offriront à nos concitoyens l'opportunité de disposer de nouveaux services et de trains moins chers, tout en assurant la prise en compte des enjeux d'aménagement du territoire au travers des différents dispositifs qui figureront dans la loi.

Quant aux services conventionnés, ils permettront aux régions qui les organiseront de devenir des autorités organisatrices de plein exercice, en mesure de choisir l'opérateur.

Cette nouvelle organisation sera stimulante pour la SNCF, à laquelle d'autres dispositions de la réforme visent à donner tous les atouts pour réussir dans la concurrence.

Le Gouvernement est donc défavorable aux amendements.

M. le président. La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote.

M. Fabien Gay. Arrêtons-nous un instant sur l'exemple des TER, car il est intéressant.

Les gens croient que, avec la concurrence, ils pourront choisir sur leur ligne du quotidien entre plusieurs compagnies. En réalité, madame la ministre, vous allez transférer un monopole naturel, aujourd'hui confié à la SNCF, à un autre opérateur, qui pourra être une filiale de celle-ci la concurrençant elle-même ou un autre opérateur, étranger, souvent public, mais qui viendra faire de la rentabilité.

Je suis désolé de le dire ainsi, mais, comme l'a dit un PDG – non communiste! –, confier au privé un monopole naturel, comme une ligne de chemin de fer ou un aéroport, revient à lui ouvrir les portes de la Banque de France: il pourra faire du cash! (*M. Frédéric Marchand s'exclame.*)

L'argument de la baisse du prix ne tient pas, puisqu'il n'y aura pas concurrence, comme vous l'affirmez, mais monopole confié à un opérateur qui aura un autre but que l'intérêt général.

Ce débat, monsieur Marchand, est presque philosophique: pouvez-vous me citer une entreprise privée qui ne recherche pas la rentabilité? Une entreprise agit pour son profit, ce qui est normal; le service public répond à un besoin humain et d'aménagement du territoire, le besoin de mobilité. Il répond aussi à des droits, ce qui n'est pas le cas d'une entreprise privée.

Vous prétendez que les entreprises privées répondront à ce besoin humain. Je vous renouvelle donc ma question: citez-m'en une qui réalise des milliards de profits en répondant à un besoin humain? J'attends votre réponse!

M. le président. La parole est à M. Frédéric Marchand, pour explication de vote.

M. Frédéric Marchand. Je pourrais donner dans la provocation gratuite, mais ce n'est pas mon genre... (*Exclamations sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*)

Mme Éliane Assassi. Assez de caricatures! Assumez-vous!

M. Frédéric Marchand. J'assume pleinement, mais je pense, monsieur Gay, que vous ne saisissez pas ou ne voulez pas saisir. Vous me parlez de profit, d'entreprise, d'inhumanité, de sauvagerie,...

M. Fabien Gay. Je n'ai jamais prononcé ce mot!

M. Frédéric Marchand. ... j'en passe et des meilleurs. Mais nous parlons de trains conventionnés! Dans ce cadre, je le dis et le répète, les régions seront à la manœuvre, comme l'alpha et l'oméga des déplacements sur leur ressort territorial: elles détermineront, dans le cadre de conventions faisant l'objet d'après négociations, ce qu'elles estiment être le mieux pour nos concitoyens.

Cessez donc d'agiter ce chiffon rouge du profit à tout prix! Les opérateurs privés qui s'inscriront dans cette dynamique le feront dans le cadre de conventions passées avec une autorité de transport: comment imaginer un seul instant que le profit sera leur seul moteur?

M. Guillaume Gontard. Pour un opérateur privé, c'est la base...

Mme Éliane Assassi. Nous en reparlerons d'ici quelque temps!

M. Frédéric Marchand. Nous en reparlerons, en effet, mais, pour en discuter avec des présidents de commission des transports et des vice-présidents aux transports de certaines régions, je puis vous assurer qu'ils attendent avec une grande impatience que l'ouverture à la concurrence soit rendue possible.

Dans les Hauts-de-France, et plus précisément le Nord, une région et un département que je connais bien, les choses aujourd'hui ne fonctionnent pas. L'objectif, en lien avec cette ouverture à la concurrence, est de faire en sorte que les usagers, dans le cadre de leurs mobilités du quotidien, bénéficient d'une offre de transport démultipliée.

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

M. Olivier Jacquin. Nous avons voté le quatrième paquet ferroviaire, adapté en France avec de très nombreuses dérogations obtenues, notamment, par Alain Vidalies.

Nous sommes favorables à une maîtrise publique des transports. Dans le transport urbain, par exemple, nous disposons maintenant d'autorités organisatrices publiques fortes, qui confient des délégations à des entreprises dont les agents ne sont pas forcément publics. Ce système fonctionne, parce que ces autorités organisatrices sont robustes, se sont musclées et tiennent les rênes.

Ce que vous dites, monsieur Gay, serait vrai appliqué à un aéroport. C'est pourquoi nous vous rejoignons totalement dans le cadre de la vente d'Aéroports de Paris, une mesure prévue, semble-t-il, et qui serait terrible. De même, nous avons fait cause commune s'agissant des autoroutes.

Les positions ont évolué sur la question, assez complexe, du mode d'ouverture à la concurrence.

La proposition de loi Maurey refusait toutes les dérogations européennes pour une ouverture à la concurrence très rapide et prenait le parti des franchises, soit le système à l'anglaise. De notre côté, il y a maintenant un quasi-consensus en faveur du libre accès, ou concurrence sur le marché. Ce système m'a convaincu de son intérêt, parce qu'il privilégiera l'opérateur historique et évitera qu'il soit dynamité. Nous avons pu, en discutant, progresser sur ce sujet-là.

M. le président. La parole est à M. Guillaume Gontard, pour explication de vote.

M. Guillaume Gontard. Monsieur Marchand, il est un peu désagréable d'avoir l'impression qu'il y a, d'un côté, ceux qui ont tout compris et qui savent tout et, de l'autre, les arriérés. Nous ne pensons pas la même chose, mais nous pouvons nous respecter.

M. Frédéric Marchand. Nous sommes d'accord!

M. Guillaume Gontard. Ce qui m'amuse, c'est que l'ouverture à la concurrence, maintenant, est à peu près assumée: j'ai entendu le rapporteur et Mme la ministre dire qu'il

s'agissait bien de cela. Tout au début, pourtant, on nous disait : l'Europe nous oblige à aller vers l'ouverture à la concurrence...

Pourtant, on voit bien que ce n'est pas la solution et que, nulle part en Europe, cela ne fonctionne. Ce qui me paraît du reste assez logique, puisqu'une entreprise privée a évidemment intérêt à faire des profits – c'est la base! –, ce qui va complètement à l'encontre de l'aménagement du territoire.

Depuis hier, on crée des artifices autour de cette ouverture à la concurrence, parce qu'on s'aperçoit bien qu'elle ne fonctionne pas. Au bout du compte, qui paiera? Si l'on veut conserver des lignes sur les territoires, ce sera forcément avec de l'argent public... La téléphonie nous en offre un bon exemple : des territoires ne sont pas raccordés, et c'est l'État, avec de l'argent public, qui doit pallier.

Mme Éliane Assassi. Eh oui!

M. le président. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. Je comptais m'exprimer globalement sur l'article 1^{er} ter, mais j'ai entendu certaines choses qui m'incitent à prendre la parole à cet instant.

Je respecte notre collègue du groupe La République En Marche, comme je respecte tout le monde, mais je crois qu'il faut rester modeste et ne surtout pas donner de leçons. Toutes et tous, quel que soit notre groupe, nous sommes compétents pour nous exprimer.

Il faut se poser les bonnes questions, en pensant à l'intérêt des usagers. On peut comprendre la crainte du monde cheminot par rapport à la mise en concurrence. Il est souhaitable que la SNCF puisse répondre le plus possible aux appels d'offres.

Pour connaître un peu le sujet, je sais qu'on ne forme pas un conducteur de TER ou de TGV en deux mois. Une grande rigueur est nécessaire dans ce domaine, de même qu'en matière de connaissance des lignes, car il y va de la sécurité des usagers. On ne s'improvise pas conducteur de train.

Je veux souligner l'importance des moyens humains, alors qu'on assiste, sur des liaisons de TER, à la suppression des contrôleurs. Par ailleurs, de nombreuses zones restent sans couverture mobile, ce qui met en jeu aussi la sécurité des personnes.

Telles sont les observations que je tenais à formuler. Sur les amendements, je suivrai l'avis du rapporteur. (*Applaudissements sur des travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 94.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote sur l'amendement n° 95.

M. Fabien Gay. Monsieur Marchand, nous avons des avis différents, mais je vous respecte. (*Exclamations sur des travées du groupe Union Centriste et du groupe Les Républicains.*) Mes chers collègues, nous sommes là pour débattre, ou bien quoi?

M. Antoine Lefèvre. Oui, mais pas entre vous deux!

M. Fabien Gay. Peut-être n'arrivons-nous pas à nous comprendre; parfois, aussi, on force le trait. J'ai demandé à M. Marchand de me citer une entreprise privée qui répond à un besoin humain, un besoin de service public. Pour que nous nous comprenions mieux, je prendrai les choses à

l'envers : on va, donc, ouvrir les TER à la concurrence, ce qui signifie confier un monopole aux opérateurs, puisque, contrairement à l'*open access* des TGV, chaque ligne sera attribuée à une seule compagnie. Si cette ligne n'est pas rentable, quel opérateur privé se présentera? On ne répond pas à cette question!

On va donc mettre en difficulté un certain nombre de lignes de TER. Ainsi, en Allemagne, comme M. Savoldelli l'a expliqué hier, il y avait 44 000 kilomètres de ligne avant l'ouverture à la concurrence; aujourd'hui, il n'y en a plus que 33 000. Voilà la réalité de l'ouverture à la concurrence : 11 000 kilomètres de ligne fermés, soit 25 % du réseau. C'est ce qu'il faut mettre en débat, pour que nous ayons une discussion contradictoire et nuancée!

S'agissant des prix, madame la ministre, ils ont augmenté partout où nous avons regardé. En Allemagne, par exemple, sur la ligne Munich-Stuttgart, où le temps de trajet, comme je l'ai expliqué, s'est allongé, les syndicalistes nous ont dit que le prix avait augmenté de 30 % sans l'inflation, 50 % en tout : c'est une donnée!

On nous vante le modèle allemand, mais, sur cette lignetype, cela ne fonctionne pas : le service aux usagers s'est dégradé, comme les conditions de travail des salariés, et les prix ont explosé. Mettons ça sur la table et débattons-en : c'est tout ce que nous demandons!

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 95.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 96.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 41, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 9

Remplacer les mots :

l'autorité ou de l'une des autorités organisatrices ayant attribué le ou les contrats de service public, de l'entreprise chargée de l'exécution de ce ou de ces contrats de service public, de l'État ou du gestionnaire de l'infrastructure

par les mots :

toute personne à qui la décision est susceptible de faire grief

La parole est à Mme Laurence Cohen.

Mme Laurence Cohen. Par cet amendement, nous souhaitons opérer un parallélisme de formes entre l'article 1^{er} ter et l'article 2 quater, qui fixent les règles de saisine de l'ARAFER.

Dans le cadre de l'article 1^{er} ter, lorsque la saisine est justifiée pour définir, sur un service librement opéré, une atteinte à un contrat de service public, la saisine est, hélas, extrêmement limitative, puisque réservée à l'autorité organisatrice, à l'opérateur ou à l'État. *A contrario*, à l'article 2 quater, lorsqu'il s'agit de l'application par l'autorité organisatrice des exceptions prévues par le règlement OSP, la formulation est permissive, visant « toute personne à qui la décision est susceptible de faire grief ».

Nous considérons que ce décalage est révélateur : lorsqu'il s'agit de favoriser la concurrence, la saisine est large ; à l'inverse, lorsqu'il s'agit de préserver le service public ou, du moins, la délégation de service public, elle est très encadrée.

Cet amendement est un amendement de repli, puisque, sur le fond, nous contestons la libéralisation des services librement organisés – vous l'avez compris, et nous avons compris que c'est un gros point d'achoppement. En tout cas, nous vous invitons, en l'adoptant, à respecter le parallélisme des formes, pour que toute personne à qui la décision porte grief puisse saisir l'ARAFER en vue de limiter ou d'interdire un nouveau service, si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un ou de plusieurs contrats de service public couvrant le même trajet ou un trajet alternatif. Si l'on est d'accord sur la préservation du service public, c'est une petite garantie qu'il serait important d'instaurer.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. J'ai bien compris qu'il s'agissait d'un amendement de repli, mais la procédure en cas de saisine de l'ARAFER est très encadrée par la directive européenne.

Franchement, il ne me semble pas justifié – je pense que notre collègue Bizet sera tout à fait d'accord avec moi – de s'exposer à un risque de non-conformité au droit européen en allant au-delà. La commission est donc défavorable à l'amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Madame la sénatrice, votre amendement illustre le fait que l'on ne se comprend pas, ou que vous ne voulez pas comprendre que le service public ferroviaire, les TER, dépendra des autorités organisatrices de transport, à savoir les régions. Ce sont elles qui auront la responsabilité d'organiser le service public sur leur territoire. Ce sera exactement le même système que dans le transport urbain, secteur dans lequel la gestion se fait par délégation de service public.

Réjouissons-nous que le règlement OSP se soit approprié le concept de service public « à la française » au travers de délégations de service public. Dans un tel cadre, c'est une autorité organisatrice publique qui doit vérifier qu'un service librement organisé ne perturbe pas le service public.

M. le président. La parole est à Mme Laurence Cohen, pour explication de vote.

Mme Laurence Cohen. Je vous ai entendu dire, monsieur le rapporteur, que vous ne vouliez pas vous exposer à une éventuelle décision de l'Europe. Sans développer davantage, je tiens à dire que, quand on a des convictions et qu'on défend une politique, il ne faut pas préjuger les résultats. On peut certes perdre une bataille, mais il faut d'abord la mener ! Ces propos montrent le courage de certains de nos collègues... *(Exclamations sur les travées du groupe Les Républicains.)*

M. Antoine Lefèvre. Pas de mise en cause !

M. Frédéric Marchand. Arrêtez de donner des leçons !

Mme Laurence Cohen. Oui, je donne des leçons, tout comme vous ! Vous voyez, ça ne vous plaît pas. Pourtant, c'est exactement ce qu'on vous reproche depuis le début : vous ne faites que donner des leçons et, tout d'un coup, quand on vous en donne, vous vous effarouchez ! Peut-être que tout ça permettra d'apaiser le débat !

M. Antoine Lefèvre. Drôle de façon de l'apaiser !

Mme Laurence Cohen. Madame la ministre, vous avez développé un certain nombre d'arguments dans votre intervention.

Il est assez regrettable que vous ne soyez pas attentive à ma réponse... *(Mme la ministre se tourne vers les travées du groupe CRCE.)* Merci ! *(Exclamations sur les travées du groupe La République En Marche et du groupe Les Républicains.)* Eh oui, mes chers collègues, il faut s'écouter : nous sommes tous à égalité dans cet hémicycle !

Madame la ministre, disais-je, vous nous reprochez de ne pas vouloir comprendre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Oui, c'est ce que je pense !

Mme Laurence Cohen. J'estime que c'est un jugement de valeur...

Mme Élisabeth Borne, ministre. Soit !

M. Jacques Grosperin. Les valeurs, ça vous connaît !

Mme Laurence Cohen. ... qu'il est inutile de porter dans cet hémicycle.

Pourquoi je vous dis ça, madame la ministre ? Parce que je sais très bien ce qu'est une autorité organisatrice. Je le sais d'autant mieux que j'ai été conseillère régionale et présidente d'une commission au STIF. *(Exclamations ironiques sur les travées du groupe Les Républicains.)*

Mme Fabienne Keller. Félicitations !

Mme Laurence Cohen. Eh oui, chacun fait en fonction du mandat qui lui a été confié ! Je connais donc très bien le fonctionnement des autorités organisatrices de transport.

En l'occurrence, nous ne demandons pas de passer outre ces autorités, mais d'encadrer davantage la procédure. En effet, une région fait avec les moyens dont elle dispose. Or ces moyens diminuent de plus en plus. Vous n'avez qu'à demander aux régions ! Nous ne voulons pas porter atteinte aux pouvoirs de ces régions ou des autorités organisatrices, mais simplement mettre en place un dispositif qui contribuera à la préservation du service public. Je ne vois pas en quoi cet amendement entre en contradiction avec le droit européen.

M. le président. La parole est à M. Jean Bizet, pour explication de vote.

M. Jean Bizet. Je voudrais répondre à Mme Cohen, qui a interpellé le rapporteur en lui demandant de ne pas se laisser intimider par les orientations européennes, en lui disant que, en réalité, ce n'est pas ainsi que les choses se passent. J'anticipe un peu sur un débat qui devrait plutôt se dérouler à l'article 2 *ter*...

Je m'étais déjà exprimé le 29 mars dernier dans le cadre de l'examen de la proposition de loi Maurey-Nègre : le règlement européen 1370/2007 prévoit que les autorités régulatrices, dans le cadre d'un service public, puissent prendre en compte les lignes déficitaires comme les autres lignes. Cette disposition répond à votre préoccupation. Il n'y a donc pas lieu de s'émouvoir.

Un règlement européen est un texte d'application directe qui est le fruit de la réflexion menée dans les différents États membres. Les textes européens n'arrivent pas par hasard et ne tombent pas du ciel ! Tout est une question d'organisation et de rationalisation.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 41.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 196, présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et Joël Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 9

1° Remplacer le mot :

économique

par le mot :

socio-économique

2° Compléter cet alinéa par les mots :

, et ce conformément au schéma national des dessertes définies à l'article L. 2111-25 du code des transports

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. L'article 1^{er} *ter* précise les conditions dans lesquelles l'ARAFER se prononce, dans le cadre du contrôle du libre accès au réseau, sur l'atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public, à la suite de la saisine de l'autorité administrative compétente, du gestionnaire d'infrastructure ou de l'autorité organisatrice qui a attribué le contrat, ou encore de l'entreprise ferroviaire qui l'exécute.

Si nous considérons que le rôle de l'ARAFER est de veiller en tant qu'autorité de régulation au bon fonctionnement des marchés de service public de transport de voyageurs, nous estimons aussi que l'on ne peut pas laisser cette autorité se prononcer sur la régulation du droit d'accès au réseau sur le fondement de critères visant exclusivement l'équilibre économique d'un contrat de service public. Celle-ci doit également tenir compte de critères visant l'aménagement du territoire, c'est-à-dire l'équilibre socio-économique du contrat de service public. En ce sens, et par cohérence avec l'amendement que nous avons déposé à l'article 1^{er} *bis*, nous considérons que la décision de l'ARAFER doit être conforme au schéma national des dessertes que nous souhaitons mettre en place.

À cet égard, et pour reparler de l'amendement n° 194 rectifié *bis* que nous avons retiré, je tiens à vous faire part de notre satisfaction, madame la ministre, de vous avoir entendu dire que ce schéma national des dessertes serait élaboré.

M. le président. L'amendement n° 27, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 9

Insérer huit alinéas ainsi rédigés :

« Pour déterminer si l'équilibre d'une convention de service public est remis en cause, le test d'équilibre économique entrepris par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, outre :

« - les dispositions relatives à l'équilibre économique prévues par le contrat de service public ;

« - les pertes de recettes et coûts supplémentaires éventuels à court et moyen terme ;

« - les bénéfices éventuels à court et moyen terme ;

« - l'évolution de la rentabilité des services exploités par le titulaire du contrat de service public ;

« Prend en compte les éléments suivants :

« - l'impact environnemental de ces nouvelles liaisons ;

« - la cohérence de la liaison projetée par les politiques locales d'aménagement du territoire.

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Avec cet amendement, nous souhaitons préciser les critères qui seront utilisés par l'ARAFER, afin de définir si une ligne librement exploitée porte atteinte ou non à l'équilibre d'un contrat de service public. Dans la rédaction actuelle de l'article 1^{er} *ter*, rien n'est précisé sur le sujet, ce qui revient au fond à donner un pouvoir discrétionnaire à une autorité administrative indépendante, ce à quoi nous ne sommes pas favorables.

Nous proposons de retenir comme critères d'un test d'équilibre non seulement des éléments financiers et économiques traditionnels, tels que les dispositions relatives à l'équilibre économique prévues par le contrat de service public, les pertes de recettes et coûts supplémentaires éventuels à court et moyen terme, les bénéfices éventuels à court et moyen terme, l'évolution de la rentabilité des services exploités par le titulaire du contrat de service public, mais également des éléments plus généraux relatifs à l'impact environnemental de ces nouvelles liaisons, l'accessibilité financière pour les usagers, ou la cohérence de la liaison projetée par les politiques locales d'aménagement du territoire.

Il s'agit, vous l'aurez compris, d'encadrer les pouvoirs confiés ici à l'ARAFER, afin de prendre en compte l'ensemble des inconvénients qui peuvent naître d'une exploitation nouvelle et de garantir ainsi le maintien du service public dans des conditions pérennes.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. La commission est défavorable aux deux amendements pour les mêmes raisons que précédemment.

Mes chers collègues, vous notez comme moi la présence de spectateurs dans nos tribunes. C'est pourquoi je voudrais éclairer le débat et tenter de bien faire comprendre les choses.

Pour faire simple, quand on parle de services conventionnés, il faut retenir que cela concerne les TER. En matière de services conventionnés, il existe des autorités organisatrices, qui sont les régions. Ces dernières vont choisir par appel d'offres l'opérateur qui circulera sur certaines lignes qu'elles auront déterminées.

Quand on parle de services commerciaux, on parle en fait des TGV. Pour ce type de services, l'ouverture à la concurrence repose sur ce qu'on appelle l'« *open access* », c'est-à-dire qu'une entreprise peut librement postuler pour exploiter un sillon, par exemple, sur la ligne LGV Paris-Lyon.

Il existe donc une vraie différence entre ce qu'on appelle les « services commerciaux », c'est-à-dire les TGV, librement organisés en *open access*, et les « services conventionnés » pour lesquels les régions choisissent les entreprises auxquelles attribuer par appel d'offres le service d'une ligne.

En présentant les choses ainsi, c'est plus simple pour tout le monde. Il est important que chacun puisse nous comprendre, que ce soit à l'extérieur de cet hémicycle, puisque nos débats sont diffusés en vidéo, ou les spectateurs présents dans les tribunes. Il est plus intéressant de suivre un débat quand on en comprend un peu les termes.

M. Frédéric Marchand. Merci, monsieur le rapporteur !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. En ce qui concerne l'amendement n° 196, je pense qu'il ne faut pas empêcher l'ARAFER de se prononcer sur un service librement organisé qui pourrait perturber un contrat de service public, même si ce service fait partie du schéma national. Il me semble vraiment qu'il faut donner la priorité au contrat de service public. Le Gouvernement est donc défavorable à cet amendement.

S'agissant de l'amendement n° 27, je pense que le test d'équilibre économique est clairement défini. Il ne semble pas utile de repréciser toutes ces conditions, qui, au demeurant, font partie des éléments qui sont forcément pris en compte par l'autorité organisatrice dans la définition du contrat de service public. Là encore, le Gouvernement est défavorable à l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 196.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 27.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 260, présenté par M. Cornu, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 14

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

... Après le mot : « réserve », la fin du 1° de l'article L. 2141-1 est ainsi rédigée : « du second alinéa du II de l'article 1^{er} ter de la loi n° ... du ... pour un nouveau pacte ferroviaire ; »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Gérard Cornu, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de coordination.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 260.

(L'amendement est adopté.)

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

(L'article 1^{er} ter est adopté.)

Articles additionnels après l'article 1^{er} ter

M. le président. L'amendement n° 209, présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et Joël Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Madrelle, Mmes Prévillé et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann,

MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} ter

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 2100-3 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Il effectue un suivi des aspects économiques du système de transport ferroviaire, notamment de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire. » ;

b) Le quatrième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Il peut rendre des avis ou adresser des recommandations au ministre chargé des transports à son initiative ou sur saisine de celui-ci. » ;

c) Le cinquième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Il peut demander des travaux de recherche et des études socio-économiques relevant de son domaine de compétence auprès des organismes placés sous la tutelle des ministres chargés des transports, de l'environnement et de l'aménagement du territoire. » ;

2° L'article L. 2133-1-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières établit chaque année un état des lieux de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire. »

La parole est à M. Claude Bérít-Débat.

M. Claude Bérít-Débat. Cet amendement vise à renforcer le rôle du Haut Comité du système de transport ferroviaire, grande instance de concertation rassemblant de multiples acteurs du secteur ferroviaire : des représentants des gestionnaires d'infrastructure, des entreprises ferroviaires, des autorités organisatrices de transport ferroviaire, des grands ports maritimes, des opérateurs de transport combiné de marchandises, des partenaires sociaux, des chargeurs, des voyageurs, des associations de protection de l'environnement agréées, des personnalités choisies en raison de leur connaissance du système de transport ferroviaire national, ainsi que deux députés et deux sénateurs.

L'amendement tend à confier au Haut Comité la mission d'effectuer un suivi des aspects économiques du système de transport ferroviaire, en particulier son ouverture à la concurrence, et à étendre ses compétences. Ainsi, le Haut Comité pourra rendre des avis ou adresser des recommandations au ministre chargé des transports, sur son initiative ou sur saisine de celui-ci. Il pourra également demander des travaux de recherche et des études socio-économiques relevant de son domaine de compétence auprès des organismes placés sous la tutelle des ministres chargés des transports, de l'environnement et de l'aménagement du territoire.

Je le rappelle, le groupe socialiste est favorable à l'ouverture à la concurrence. Il ne pourrait d'ailleurs en être autrement, puisque nous sommes ceux qui avons négocié les modalités de cette ouverture. Nous ne nous contredisons donc pas en agissant comme nous le faisons. Nous nous étions d'ailleurs clairement exprimés sur le sujet à l'époque. Toutefois, nous

souhaitons qu'il soit possible, si ce n'est d'encadrer le système, en tout cas de donner au Haut Comité du système de transport ferroviaire davantage de poids et de pouvoirs.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Je partage votre position, monsieur Bérít-Débat.

M. Olivier Jacquin. Oh !

M. Gérard Cornu, rapporteur. Il est important de renforcer le rôle du Haut Comité du système de transport ferroviaire, et ce d'autant plus que le secteur s'ouvre à la concurrence.

Le Haut Comité pourra s'appuyer sur l'état des lieux réalisé annuellement par l'ARAFER sur l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire. Cet état des lieux permettra effectivement de faire le point, notamment sur l'évolution des dessertes de TGV.

La commission est donc favorable à l'amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Haut Comité du système de transport ferroviaire, qui a été créé par la loi de 2014, rassemble les collectivités locales, les usagers, les ONG, les organisations syndicales et les entreprises ferroviaires. Malheureusement, la loi de 2014 ne lui a quasiment confié aucune mission. Il semble donc important de pouvoir la compléter sur ce point aujourd'hui.

Je suis donc favorable à ce que les missions du Haut Comité soient élargies et qu'on lui permette de rendre des avis au ministre chargé des transports. Il est tout aussi important qu'il soit chargé du suivi des aspects économiques du système de transport ferroviaire et qu'il ait la possibilité de donner un avis sur les modalités d'ouverture à la concurrence, notamment sur la base du rapport de l'ARAFER.

Cette proposition correspond à l'une des attentes formulées au cours du débat sur la qualité du service public ferroviaire que j'ai organisé avec toutes les parties prenantes au cours des mois de mars et d'avril dernier. Le Gouvernement émet donc un avis favorable.

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

M. Olivier Jacquin. Je suis très satisfait des avis que viennent d'émettre tant le rapporteur que Mme la ministre. L'adoption de cet amendement contribuera à introduire plus de démocratie dans le dispositif de régulation.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. M. Jacquin a presque l'air surpris que l'un de ses amendements ait reçu un avis favorable. Mais cela peut tout à fait arriver, mon cher collègue !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous ne sommes pas dogmatiques ! *(Sourires.)*

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. En effet, nous ne sommes pas du tout dogmatiques, comme le diraient nos amis du groupe communiste... *(Exclamations sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.)*

Je rappelle que le Haut Comité du système de transport ferroviaire, qui a été créé par la loi de 2014, n'a quasiment jamais fonctionné. Il n'a en effet dû se réunir qu'une seule fois depuis sa création.

Madame la ministre, vous êtes aujourd'hui favorable à ce que les missions de ce haut comité soient élargies. Mais, pour qu'il fonctionne, cela dépend aussi de vous ! Après tout, ce haut comité est présidé par le ou la ministre des transports...

Je dis cela d'autant plus que les parlementaires siègent dans un certain nombre d'organismes extraparlimentaires. On est d'ailleurs en train de remettre un peu d'ordre dans la composition de ces organismes et d'y réduire la présence des parlementaires. On s'aperçoit à cette occasion qu'il existe une quantité importante d'organismes extraparlimentaires qui ne se réunissent quasiment jamais. On faisait récemment le point : il y en a un certain nombre qui ne se sont réunis qu'une fois, voire pas du tout ces dernières années.

Tout le monde souhaite que le Haut Comité bénéficie de compétences élargies, mais faisons en sorte que ce ne soit pas simplement un effet d'annonce ou un effet de tribune !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 209.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 1^{er} ter.

Je constate que l'amendement a été adopté à l'unanimité des présents.

L'amendement n° 226 rectifié, présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et Joël Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} ter

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Un bilan quinquennal d'évaluation de la mise en œuvre de la présente loi a lieu au plus tard le 31 décembre 2023. En ce sens, un rapport d'évaluation de l'application de la présente loi est adressé par le Gouvernement au Parlement. Cette évaluation est également réalisée sur leur champ de compétences, par le Haut Comité du système de transport ferroviaire mentionné à l'article L. 2100-3 du code des transports et par les commissions parlementaires compétentes dans le domaine du transport.

Ces évaluations présentent notamment le bilan :

- de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, au regard notamment de l'aménagement du territoire, de l'état des dessertes ferroviaires des villes moyennes ;
- de l'évolution du groupe ferroviaire unifié et de ses filiales SNCF Réseau et SNCF Mobilités ;
- de l'évolution et de l'état des lignes les moins circulées ;
- du transfert des personnels de l'opérateur historique aux entreprises ferroviaires nouvellement entrées ;

- du niveau de garanties sociales de la branche ferroviaire et de la portabilité des droits sociaux des salariés transférés aux nouveaux entrants.

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Monsieur Maurey, je m'étais malheureusement habitué à cette cascade d'avis défavorables.

M. Philippe Dallier. Comme quoi, les choses changent ! (*Sourires.*)

M. Olivier Jacquin. Monsieur le rapporteur, madame la ministre, poursuivez sur cette voie ! Nous ne doutons pas que, après le déjeuner, vous serez de nouveau favorables à nos amendements sur l'un des aspects décisifs de ce projet de loi : je veux parler de son volet social et des transferts de personnel. C'est sur ces sujets que nous vous attendons !

Fort de ce regain d'optimisme, je vous propose de compléter la liste des avis favorables que vous avez rendus en soutenant le présent amendement, qui vise lui aussi à introduire davantage de démocratie dans le dispositif.

Le projet de loi soulève plusieurs grands enjeux sur le long terme, enjeux qui auront des effets importants pour l'ensemble de nos concitoyens, comme la transformation de l'organisation de l'EPIC en société anonyme ou la filialisation de Gares & Connexions et du fret. Beaucoup de conséquences sont également à attendre de l'ouverture à la concurrence en matière d'aménagement du territoire, de dessertes ferroviaires, notamment les dessertes des villes moyennes, et de correspondances entre ces dernières et les grandes métropoles.

Le dispositif de péréquation par modulation des péages doit lui aussi être suivi. Et que dire, en termes d'aménagement équilibré du territoire, à l'heure des nouvelles technologies de l'information et de la communication, de la préservation des petites lignes, que le rapport Spinetta avait mal classées et jugées trop coûteuses, de l'extinction du recrutement au statut SNCF à la fin de l'année 2019 ou de la portabilité des droits sociaux ?

Nous pensons que toutes ces réformes devront être évaluées, et ce d'autant plus que nous n'avons obtenu ni étude d'impact ni avis du Conseil d'État, et que nous légiférons « au doigt mouillé » sur de nombreux articles que le Gouvernement a lui-même insérés dans le projet de loi initial, qui n'était composé que d'articles d'habilitation à légiférer par ordonnance.

Il nous paraît essentiel d'introduire le principe d'une clause de revoyure à cinq ans, avant la fin de l'année 2023.

M. Roger Karoutchi. Il n'y aura plus de Sénat !

M. Olivier Jacquin. À ce stade, rien ne garantit en effet que la réforme permettra au système ferroviaire actuel d'affronter l'ouverture à la concurrence dans les meilleures conditions possible et de sortir d'une logique ferroviaire malthusienne, fondée sur l'attrition progressive du réseau. Rien ne garantit non plus que la transformation des EPIC en sociétés anonymes permettra de maintenir, voire de renforcer la qualité du service public.

Pour toutes ces raisons, les auteurs de l'amendement considèrent que cette loi ne peut être envisagée, en quelque sorte, que comme une grande loi d'expérimentation, nécessitant de fixer un rendez-vous au Parlement pour en évaluer tous les effets dans quelques années. Aussi proposons-nous de fixer une clause de revoyure avant la fin de l'année 2023 sous l'égide du Haut Comité du système de transport ferroviaire.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Monsieur Jacquin, je ne voudrais pas modérer votre enthousiasme, mais cela ne peut pas être Noël tous les jours. En plus, j'ai l'impression que vous me provoquez...

M. Olivier Jacquin. Je demande des rapports ! (*Sourires.*)

M. Gérard Cornu, rapporteur. ... en demandant trois rapports dans un seul amendement, ni plus ni moins !

Je rappelle qu'il n'est pas nécessaire de prévoir une disposition législative pour que le Gouvernement ou le Parlement se saisisse d'un sujet. Nous faisons d'ailleurs régulièrement le bilan des lois adoptées dans le cadre du suivi de l'application des lois. La commission est donc défavorable à l'amendement.

L'amendement que votre groupe a présenté précédemment sur le renforcement du Haut Comité du système de transport ferroviaire, qui a été, je crois, ou du moins je l'espère, adopté à l'unanimité, était beaucoup plus intéressant. Il importe que ce haut comité fonctionne : Mme la ministre a promis qu'elle allait le réunir et le faire fonctionner. Dont acte !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vous le savez, le moment venu, le Parlement, s'il le souhaite, pourra tout à fait mener les missions d'évaluation de la réforme qui lui paraîtraient utiles, afin de tirer des conclusions sur les éventuelles adaptations qui s'imposeraient. C'est par exemple ce qu'ont fait vos collègues députés Gilles Savary et Bertrand Pancher à l'Assemblée nationale sur la réforme ferroviaire adoptée en 2014.

Il est évidemment tout à fait normal que le Parlement puisse disposer d'une évaluation de la réforme, d'autant qu'il s'agit d'une réforme de grande ampleur. Il appartiendra au Parlement de choisir la date à laquelle il souhaite conduire cette évaluation.

Si je comprends votre préoccupation, monsieur le sénateur, je m'en remets cependant à la sagesse du Sénat.

M. Olivier Jacquin. Alors, on va faire un rapport ! (*Sourires.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 226 rectifié.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 17 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Malhuret, Fouché et Laménie, Mme Goy-Chavent, MM. Piednoir, Babary et Kern, Mmes C. Fournier et Bruguière, MM. L. Hervé et Gremillet, Mme Garriaud-Maylam et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} *ter*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Haut Comité du système de transport ferroviaire remet aux commissions compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat un rapport annuel sur la situation du système ferroviaire national contenant l'évolution d'indicateurs de performances précis.

La parole est à M. Alain Fouché.

M. Alain Fouché. Il s'agit là encore d'une demande de rapport, mais je compte à la fois sur M. le rapporteur et Mme la ministre pour la soutenir.

Cet amendement tend à prévoir que le Haut Comité du système de transport ferroviaire remette un rapport annuel au Parlement sur la situation du système ferroviaire national ouvert à la concurrence, par le biais d'indicateurs de performance définis par décrets.

Créé par la réforme ferroviaire de 2014, ce haut comité a pour mission d'éclairer le Gouvernement et le Parlement sur la situation du système ferroviaire national, ses évolutions envisagées ou prévisibles. Dans ses avis, celui-ci prend en compte tous les aspects juridiques, financiers, économiques, sociaux, environnementaux, afin de proposer ou d'évaluer les grandes orientations de la stratégie nationale dans le domaine ferroviaire.

Avec cet amendement, on ne crée donc pas – je le précise bien – de tâches supplémentaires pour ce haut comité, qui remet simplement son rapport au Gouvernement et au Parlement dans les mêmes délais et les mêmes termes.

L'ouverture à la concurrence des systèmes ferroviaires a eu des effets variés selon les pays étudiés, certaines expériences se soldant par des échecs et d'autres par des succès. En parallèle, un certain nombre d'études soulignent que l'organisation du travail et le degré d'ouverture à la concurrence ne constitueraient que des éléments paramétriques, le critère fondamental en matière d'augmentation de la qualité de service restant le montant de l'investissement public.

Devant ces situations plurielles et contrastées, il apparaît nécessaire d'informer les Français, au travers de leur représentation nationale, sur la mesure de la fiabilité, de l'efficacité et de la productivité du système ferroviaire.

Ce que je viens de dire est clair : pas de travail en plus, il suffit d'envoyer le rapport à un certain nombre de parlementaires. Vous n'allez pas me répondre que vous n'allez pas soutenir cet amendement ! Sinon, je serai très vexé ! *(Rires.)*

M. le président. L'amendement n° 66 rectifié *bis*, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} *ter*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 2100-3 du code des transports, il est inséré un article L. 2100-3-... ainsi rédigé :

« Art. L. 2100-3 –... – Le Haut Comité du système de transport ferroviaire remet chaque année au Parlement un rapport sur le fonctionnement du système de transport ferroviaire, au regard de la mise en œuvre du droit au transport, de l'offre de service public et de la réponse aux besoins des usagers et des territoires. »

La parole est à M. Pierre Ouzoulias.

M. Pierre Ouzoulias. Cet amendement est quasi identique à celui que notre collègue vient de soutenir avec brio.

Je confirme à M. le rapporteur que le Sénat a adopté l'amendement n° 209 à l'unanimité. Nous pensons en effet que le Haut Comité du système de transport ferroviaire est une instance nationale extrêmement importante, qu'il faut renforcer et à laquelle il faut donner des moyens supplémentaires.

Suivant l'approche adogmatique et constructive qui caractérise nos prises de position, je vous sou mets même, ici et maintenant, une proposition d'ordre du jour pour la première réunion de ce haut comité. Nous pourrions, comme l'a suggéré notre rapporteur, discuter du problème du nœud lyonnais, avec une question subsidiaire que je vous pose, madame la ministre : quels moyens le Gouvernement compte-t-il engager, dans le cadre de cette régulation nationale, pour résorber ce nœud ?

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. J'ai bien compris que M. Fouché tenait beaucoup à son amendement, et ce d'autant plus qu'il bénéficie du renfort du groupe communiste. Il y a parfois des alliances qui paraissent contre nature, mais bon... *(Exclamations sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.)*

Mme Éliane Assassi. Qu'est-ce qui est contre nature, monsieur le rapporteur ?

M. Gérard Cornu, rapporteur. En définitive, le Sénat adoptera peut-être l'amendement grâce à cette alliance contre nature, mais, en tant que rapporteur du texte, je suis contre les rapports et ne changerai pas d'avis.

Malgré le renfort du groupe communiste, monsieur Fouché, la commission est défavorable à ces deux amendements.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Votre assemblée dispose déjà du rapport annuel du régulateur. Il existe également un compte rendu annuel sur les contrats passés entre l'État et le groupe SNCF. En outre, si le Haut Comité élabore des documents intéressants, le ministre pourra les transmettre au Sénat. Cela étant, je ne m'oppose pas aux amendements et m'en remets à la sagesse de votre assemblée.

M. le président. La parole est à M. Pierre Ouzoulias, pour explication de vote.

M. Pierre Ouzoulias. Non, monsieur le rapporteur, il ne s'agit pas d'une alliance contre nature ! Ce qui nous réunit, M. Fouché et moi, c'est une culture républicaine de défense des prérogatives du Parlement ! *(Applaudissements sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste et sur des travées du groupe socialiste et républicain, du groupe Les Indépendants – République et Territoires et du groupe Les Républicains.)*

M. Alain Fouché. Très bien !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 17 rectifié *quinquies*.

(L'amendement est adopté.) – (Applaudissements sur des travées du groupe Les Indépendants – République et Territoires, du groupe socialiste et républicain et du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 1^{er} *ter*, et l'amendement n° 66 rectifié *bis* n'a plus d'objet.

L'amendement n° 208, présenté par MM. Jacquin, Bérut-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Madrelle, Mmes Prévillé et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} *ter*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 2100-4 du code des transports est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Des représentants de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières et du ministre chargé des transports peuvent participer, en qualité d'observateurs, aux réunions du comité des opérateurs du réseau. » ;

2° Le troisième alinéa est ainsi modifié :

a) À la première phrase, après les mots : « du réseau », sont insérés les mots : « contribue à la réalisation des objectifs énoncés à l'article L. 2100-2. Il » ;

b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Il peut être saisi par le ministre chargé des transports de toute demande d'avis ou d'étude technique en rapport avec la réalisation des objectifs énoncés à l'article L. 2100-2. » ;

3° Le quatrième alinéa est ainsi modifié :

a) À la première phrase, après les mots : « et les », il est inséré le mot : « autres » ;

b) Sont ajoutés les mots : « , et à favoriser la réalisation des objectifs mentionnés à l'article L. 2100-2 ».

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Cet amendement, quelque peu technique, concerne le comité des opérateurs du réseau, le COOPERE.

Aux termes de l'article L. 2100-4 du code des transports, il s'agit d'une instance de concertation, composée de représentants des entreprises ferroviaires, des exploitants d'installations de service reliées au réseau ferré national et des autorités organisatrices de transport ferroviaire. C'est au sein de cette instance que SNCF Réseau dialogue avec ses clients, également membres. La vocation de ce lieu d'échanges est d'améliorer les relations, notamment en vue d'instaurer une charte du réseau.

Ce comité contribue à l'élaboration de la réponse aux priorités stratégiques nationales et internationales et à l'atteinte des objectifs fixés par l'État concernant le système ferroviaire. Ces objectifs sont les suivants : assurer la cohérence de l'offre proposée aux voyageurs, une qualité optimale de service fournie aux utilisateurs du système de transport ferroviaire national ; préserver la sûreté des personnes et des biens, la sécurité du réseau et des installations relevant du système de transport ferroviaire national ; organiser et piloter la filière industrielle ferroviaire, en vue d'en accroître la capacité à l'exportation, la sécurité, l'efficacité économique et environnementale, la fiabilité, le développement technologique, la multimodalité et l'interopérabilité ; programmer les investissements de développement et de renouvellement du réseau ferroviaire ; assurer la complémentarité entre les services de transport ferroviaire à grande vitesse, d'équilibre du territoire et d'intérêt régional, pour satisfaire aux objectifs d'aménagement du territoire.

Il nous paraît important, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, d'élargir les missions du comité des opérateurs du réseau et de mettre un peu d'huile dans ses rouages complexes.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Comme vient de l'indiquer son auteur, cet amendement vise à étendre le champ de compétence et les missions du comité des opérateurs du réseau, qui est l'instance de concertation réunissant SNCF Réseau et les utilisateurs du réseau.

J'y suis favorable – deux avis favorables d'affilée, c'est presque Noël ! (*Sourires sur les travées du groupe socialiste et républicain et du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*)

M. Roger Karoutchi. C'est trop !

M. Gérard Cornu, rapporteur. Cette instance de concertation peut effectivement jouer un rôle important dans les différents domaines évoqués par l'amendement : cohérence de l'offre proposée aux voyageurs, permanence opérationnelle du système et gestion des situations de crise, préservation de la sûreté et de la sécurité. Nous sommes, au Sénat, très attachés à ce dernier point : nous voulions un marqueur social, un marqueur d'aménagement du territoire et un marqueur de sûreté et de sécurité. L'avis est favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement a pour objet d'étendre le champ de compétence du comité des opérateurs du réseau, ce qui me paraît effectivement nécessaire.

L'article L. 2100 -2 du code des transports, tel qu'il résulte de la loi du 4 août 2014, confie à l'État le soin de veiller à la cohérence et au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, ainsi qu'à la cohérence de l'offre proposée aux voyageurs, à la coordination des autorités organisatrices de transport ferroviaire et à l'optimisation de la qualité de service fournie.

Toutefois, au regard de ces ambitions affirmées par la loi de 2014, l'État manque aujourd'hui de leviers concrets. Le comité des opérateurs du réseau me semble être l'instance adéquate pour veiller à ces points. J'ai entendu de nombreux élus déplorer un manque de coordination dans la circulation de différents trains desservant leur territoire. Ce travail de coordination me paraît pouvoir être réalisé au sein du comité des opérateurs du réseau. Je suis donc favorable à l'extension des compétences de cette instance.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 208.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 1^{er} *ter*.

Article 2

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour assurer la transposition de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, dans sa rédaction résultant de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann, sur l'article.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Nous allons maintenant aborder la question de l'ouverture à la concurrence. Mon collègue Olivier Jacquin évoquera la méthode, à savoir le recours à une ordonnance ; pour ma part, je voudrais donner mon point de vue sur le fond du sujet.

Ayant suivi les débats sur les paquets ferroviaires au Parlement européen, je n'ai jamais été convaincue que l'on puisse tirer grand avantage de l'ouverture à la concurrence dans le cas de la SNCF ou, plus généralement, des réseaux fixes, comme le rail. En réalité, il s'agit plus, en l'espèce, d'une dérégulation que d'une ouverture à la concurrence, car il n'y a pas de choix pour l'usager.

Je l'ai toujours dit, cette démarche serait à la limite acceptable s'il y avait des directives-cadres de service public garantissant, de manière rigoureuse et formelle, le maintien du service public partout et dans la durée.

L'observation des évolutions intervenues m'a confortée dans mon opposition originelle : l'ouverture à la concurrence ne résout rien, et même détériore la situation, hormis le cas de pays, comme l'Italie, où le service public était dans un état si lamentable que n'importe quelle transformation ne pouvait qu'apporter du mieux. En Allemagne, par exemple, l'ouverture à la concurrence n'a pas réglé les problèmes.

Mme Fabienne Keller. Et la Suisse ?

Mme Marie-Noëlle Lienemann. En Suisse, le secteur ferroviaire est public.

Mme Fabienne Keller. Non, il y a des délégations !

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Il est à 90 % public, et en tout cas la Suisse n'est pas dans l'Union européenne. Reprenons donc l'exemple de l'Allemagne, qui est souvent cité.

En Allemagne, la Deutsche Bahn, dont la dette avait été reprise au bon moment – passons sur ce point, mais certains collègues ont eu raison de signaler que la situation des finances publiques françaises rendait la chose plus difficile chez nous –, est à nouveau endettée et connaît des dysfonctionnements du même ordre que ceux que l'on constatait avant l'ouverture à la concurrence. La dérégulation n'a strictement rien apporté, mais les prix ont fortement augmenté, les conditions de travail et le statut des salariés se sont dégradés, certaines lignes ont fermé.

Cela étant, des lignes ont aussi disparu dans le cadre du service public à la française... Je ne prétends donc pas qu'il y ait forcément lien de cause à effet, mais, en tout état de cause, l'ouverture à la concurrence n'a rien amélioré, rien réglé.

L'abaissement du statut des salariés, le dumping social sont mortifères pour nos sociétés. Nous avons au contraire besoin de consolider la valorisation, dans la durée, des salariés au sein de l'entreprise, leurs conditions de travail et leur technicité. La fidélisation du personnel étant un élément déterminant de la qualité du service rendu, la remise en cause du statut des cheminots est illégitime, d'autant que l'on ne dispose pas encore d'une convention collective de branche de haut niveau, garantissant qu'il n'y aura pas de dumping social.

Il me paraît prématuré de tirer des plans sur la comète, de promettre monts et merveilles pour demain, et je regrette que le Sénat ait rejeté l'amendement déposé par mon groupe.

J'ai bien conscience que, à ce stade, la Haute Assemblée ne votera pas la remise en cause du quatrième paquet ferroviaire, approuvé largement. Je demande simplement qu'il soit pris acte que M. Vidalies, lors de la négociation de la directive, avait tenu à défendre avec force l'idée d'exceptions, définies selon des critères assez larges. J'espère que les régions utiliseront au maximum ces exceptions pour ne pas ouvrir grand les bras à la concurrence. J'espère aussi que nous aurons une convention collective de branche de suffisamment haut niveau pour qu'elle ne légitime pas, *in fine*, la remise en cause du statut des cheminots. J'espère enfin que le Parlement sera l'ultime arbitre pour les fermetures de lignes et que l'on ne laissera pas les régions dans l'incapacité, faute de ressources, de maintenir des lignes.

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 52 est présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° 244 est présenté par M. Jacquin, Mme Lienemann, MM. Bérit-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mme de la Gontrie, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Guillaume Gontard, pour présenter l'amendement n° 52.

M. Guillaume Gontard. Cet amendement tend à supprimer l'article 2, qui, depuis la lecture à l'Assemblée nationale, n'a rien gagné en qualité, bien au contraire !

Cet article vise à faire en sorte, une fois de plus, que le Parlement soit dessaisi de ses prérogatives naturelles et constitutionnelles, en l'occurrence *via* la transposition de deux directives relatives à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire.

Posons la question comme elle doit l'être : transposer ces directives, produits d'une politique qui est à l'origine de la crise que connaît le secteur depuis une vingtaine d'années, est-ce une fatalité ? Surtout, est-ce une bonne idée, au moment où le gouvernement de Mme Theresa May, pourtant peu enclin à trouver quelque intérêt à la gestion publique, semble de plus en plus favorable à la renationalisation de certaines parties du réseau britannique dont les exploitants sont en grande difficulté financière ? Est-ce vraiment une bonne idée, sachant que c'est précisément la logique d'ouverture à la concurrence qui, voilà vingt ans, a conduit à la création de Réseau ferré de France, première mouture de SNCF Réseau, produit juridique de la séparation entre infrastructures et exploitation, devenu réceptacle d'une dette ferroviaire progressant de manière inexorable ?

Il faudra bien, un jour, que les technocrates européens comprennent que la logique de marché n'a pas véritablement sa place dans un secteur ferroviaire où l'intensité capitaliste et la faiblesse des rendements attendus limitent, par principe, le nombre des tickets d'entrée dans le grand bal de la concurrence libre et non faussée !

D'ailleurs, la SNCF doit être le premier opérateur non britannique sur le marché ferroviaire outre-Manche, suivie à brève distance par Transdev, filiale de la Caisse des dépôts et consignations, et l'on se souviendra que c'est la Deutsche Bahn qui est venue concurrencer, par filiale interposée, la SNCF en France pour le transport du fret.

Cette situation d'oligopole obligé, si l'on peut dire, n'exclut évidemment pas de recourir à l'argent public quand il s'agit d'équilibrer les comptes.

Ni le contribuable ni l'utilisateur des transports n'ont donc grand-chose à attendre de cette ouverture à la concurrence. Quant à ceux qui en attendent des effets bénéfiques pour l'aménagement du territoire, ils seront sans doute quelque peu déçus, puisque le syndrome de réduction des dessertes frappant les *Länder* de l'ex-République démocratique allemande, par exemple, risque fort de trouver sa traduction hexagonale.

Ensuite, bien entendu, on pourra continuer à faire l'Europe, ou plutôt une certaine Europe, contre la volonté des peuples!

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour présenter l'amendement n° 244.

M. Olivier Jacquin. Cet amendement a été défendu au travers de la précédente intervention. Nous tenons notre ligne: un tel sujet ne mérite pas d'être traité par voie d'ordonnance. Un débat positif, progressiste permettrait de parvenir à un bien meilleur résultat. Pour cette raison, nous proposons de refuser au Gouvernement cette autorisation à légiférer par ordonnance.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Comme je l'ai dit hier, aucun parlementaire ne peut se satisfaire d'autoriser le Gouvernement à légiférer par ordonnance et je me suis attaché, en tant que rapporteur, à faire supprimer le plus grand nombre possible d'ordonnances. Nous verrons par la suite que, sur de vrais sujets tels que l'aménagement du territoire ou le marqueur social que le Sénat a tenu à introduire, nous avons tout inscrit dans la loi.

En l'espèce, cependant, il s'agit d'ordonnances très techniques, et il me semble que l'on ne peut pas être dogmatique. Ma position est pragmatique: s'agissant de textes vraiment très techniques, on peut tout de même faire confiance au Gouvernement!

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le débat a lieu au Sénat, monsieur le sénateur Jacquin, tout comme il a eu lieu à l'Assemblée nationale. Comme vient de l'indiquer M. le rapporteur, les ordonnances porteront uniquement sur des mesures techniques ou des mesures d'application.

Ces deux amendements visent, en définitive, à s'opposer à l'ouverture à la concurrence prévue par le quatrième paquet ferroviaire. Vous aurez compris, mesdames, messieurs les sénateurs, que le Gouvernement est en désaccord avec cette proposition.

Je voudrais dire à Mme Lienemann qu'il me semble important que les gouvernements, en particulier le précédent, assument leurs choix!

M. Philippe Dallier. C'est vrai!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il est inexact d'affirmer que le texte négocié par le précédent gouvernement prévoit de larges possibilités de dérogations.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Si, c'est le cas!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il est inexact de prétendre que la portée de ces dérogations permettrait d'éviter l'ouverture à la concurrence.

M. Roger Karoutchi. C'est impossible!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ces dérogations sont en effet très spécifiques et portent sur des complexités techniques.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Ce n'est pas vrai, on a le texte!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je ne sais pas ce que le précédent gouvernement raconte à propos de ce qu'il a négocié à Bruxelles, mais parler de larges dérogations est inexact. Il est important que les gouvernements, plutôt que de toujours se cacher derrière des directives européennes, assument leurs choix.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Absolument!

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est ce que fait le présent gouvernement! (*M. Frédéric Marchand applaudit.*)

Enfin, madame Lienemann, les entreprises ferroviaires représentées au sein de l'Union des transports publics et ferroviaires, l'UTP, ont bien compris que leur première richesse, ce sont les femmes et les hommes qui travaillent en leur sein.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. C'est ça...

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est pour cela qu'elles se sont engagées à négocier une convention collective de haut niveau.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Il fallait le faire avant!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je suis très confiante quant à l'aboutissement de cette convention collective de haut niveau; j'y veillerai personnellement.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Je ne crois que ce que je vois!

M. le président. La parole est à M. Claude Bérit-Débat, pour explication de vote.

M. Claude Bérit-Débat. La négociation menée par le précédent gouvernement a permis, madame la ministre, d'établir un certain nombre d'exceptions, dans un cadre donné. On ne peut pas tout refuser, mais un certain nombre d'exceptions sont prévues. Je me plais donc à souligner que l'action du précédent gouvernement a permis d'adopter de bonnes dispositions pour l'ouverture à la concurrence.

Je voudrais également rappeler avec force que le groupe socialiste est favorable à l'ouverture à la concurrence, même si un certain nombre d'entre nous expriment une opposition à titre personnel.

Concernant le débat que nous avons eu hier sur la fin du statut des cheminots, nous ne sommes pas opposés à cette évolution. Au travers de nos amendements, qui ont été repoussés, nous proposons simplement d'attendre l'aboutissement des négociations sur la convention collective. Vous vous êtes engagée au nom du Gouvernement, madame la ministre, à ce qu'elles aboutissent dans les délais prévus dans le présent texte. Nous espérons qu'il en sera bien ainsi.

Je rappelle enfin que nous sommes favorables au dialogue social. Nous sommes des sociaux-démocrates de l'ancien monde, une famille politique à laquelle, pour ma part, je suis fier d'appartenir. Le dialogue social, c'est précisément notre marqueur!

M. le président. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

M. Roger Karoutchi. Je ne suis pas un partisan acharné des ordonnances, c'est le moins que l'on puisse dire, et nous aurons l'occasion de voir ce que sont les pouvoirs du Parlement lors de la prochaine réforme constitutionnelle.

Dieu sait que je n'ai pas toujours une confiance absolue dans les cabinets ministériels ou les technostructures, mais quand il s'agit de mesures extrêmement techniques, ce n'est pas dans cette enceinte, mes chers collègues, que nous allons les rédiger. Pas plus vous que moi n'en avons la compétence ! Faisons donc un peu confiance au Gouvernement quand il est question d'éléments très techniques, d'ordonnances d'application, et non d'ordonnances susceptibles d'élargir des pouvoirs. Si tel était le cas, cela relèverait du Parlement, mais, s'agissant d'éléments très techniques, franchement, il vaut mieux que les personnes compétentes s'en chargent...

M. Hervé Maurey, *président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.* Nous ne serions pas compétents ?

M. Roger Karoutchi. Vous êtes sans doute le seul d'entre nous, monsieur le président, à être compétent pour rédiger des ordonnances en matière ferroviaire ! *(Sourires.)*

M. Hervé Maurey, *président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.* Je n'ai pas dit cela !

M. Roger Karoutchi. Quant au reste, je suis souvent d'accord avec Mme Lienemann. J'ai même parfois cosigné des amendements avec elle, et j'en suis fier ! Cependant, j'ai tout de même gardé quelques souvenirs du débat sur le quatrième paquet ferroviaire dans cet hémicycle. À l'époque, j'étais déjà favorable à l'ouverture à la concurrence et inquiet de voir que l'on retardait encore cette évolution. Je me rappelle les déclarations de M. Vidalies selon lesquelles les exceptions introduites dans le quatrième paquet ferroviaire étaient extrêmement réduites.

M. Claude Bérit-Débat. Elles existent !

M. Roger Karoutchi. Ne prenons pas argument de ces exceptions pour laisser croire, aujourd'hui, que l'on peut faire ce que l'on veut. Ce n'est pas vrai !

M. Claude Bérit-Débat. On ne l'a pas dit !

M. Roger Karoutchi. Je dis les choses comme elles sont ! Je ne veux pas la mort du petit cheval, mais il est normal de recourir aux ordonnances sur des sujets très techniques et il est faux de prétendre que l'on pourrait remettre en cause le quatrième paquet ferroviaire.

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

M. Olivier Jacquin. Pour avoir discuté avec M. Vidalies en tête-à-tête et avoir compris la logique des dérogations, je ne crois pas que celles-ci aient été conçues dans une logique purement libérale, contrairement à la proposition de loi Maurey-Nègre, qui était sous-tendue par un refus de toute exception et une volonté d'ouverture à la concurrence extrêmement rapide.

D'ailleurs, un certain nombre de régions ont déjà décidé de différer l'ouverture à la concurrence – je dis bien « différer », et non « empêcher », seuls six petits pays ayant le droit de ne pas ouvrir leur secteur ferroviaire à la concurrence.

J'ai apprécié l'intervention de M. Karoutchi, que je considère être un artiste en politique. *(Sourires.)* Il prépare déjà son amendement de l'après-midi, que vous découvrirez tout à l'heure...

M. Roger Karoutchi. Quel amendement ? Je n'ai pas d'amendement !

M. Olivier Jacquin. Pour en revenir au recours aux ordonnances et au dialogue social, si ce dossier important de la réforme ferroviaire connaît des évolutions, c'est bien parce qu'il y a des grèves à répétition et que les syndicats exercent une énorme pression sur le Gouvernement. Ne me regardez pas d'une manière aussi sévère, madame la ministre, vous me faites peur ! *(Exclamations amusées.)*

M. Frédéric Marchand. Il est impressionnable !

M. Olivier Jacquin. Nous confronterons les déclarations faites par le Premier ministre au moment de la remise du rapport Spinetta, marquées par une tentation autoritaire d'agir avec une fulgurance jupitérienne, et le texte tel qu'il sera à l'issue de nos débats, après la CMP. Nous verrons alors, je l'espère, quels progrès aura permis cette très forte mobilisation.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 52 et 244.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 2.

(L'article 2 est adopté.)

Article 2 bis

- ① Après l'article L. 1241-7 du code des transports, il est inséré un article L. 1241-7-1 ainsi rédigé :
- ② « Art. L. 1241-7-1. – I. – Pour les services de transport ferroviaire de voyageurs mentionnés à l'article L. 1241-1 créés entre le 3 décembre 2019 et le 24 décembre 2023, le Syndicat des transports d'Île-de-France peut, par dérogation à l'article L. 2141-1 :
- ③ « 1° Fournir lui-même ces services ou attribuer des contrats de service public relatifs à ces services dans les conditions prévues au 2 de l'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil ;
- ④ « 2° Attribuer des contrats de service public relatifs à ces services après publicité et mise en concurrence.
- ⑤ « Toute convention conclue entre le Syndicat des transports d'Île-de-France et SNCF Mobilités avant le 25 décembre 2023 en application de l'article L. 2141-1 se poursuit jusqu'au terme qu'elle a fixé, sa durée ne pouvant excéder dix ans.
- ⑥ « III. – L'exécution des services de transport ferroviaire de voyageurs mentionnés à l'article L. 1241-1 créés avant le 3 décembre 2019 se poursuit dans le cadre des conventions en cours et conformément aux règles applicables à cette date.
- ⑦ « Elle se termine :

- ⑧ « 1° Pour les services de transport ferroviaire qui ne font pas partie du réseau express régional, à une date fixée par décision du Syndicat des transports d'Île-de-France, comprise entre le 1^{er} janvier 2023 et le 31 décembre 2032 ;
- ⑨ « 2° Pour les services de transport ferroviaire qui font partie du réseau express régional, à l'exception des services de transport ferroviaire empruntant pour une partie de leur parcours les mêmes lignes que les services de transport guidé mentionnés au 3° du II de l'article L. 1241-6, à une date fixée par décision du Syndicat des transports d'Île-de-France, comprise entre le 1^{er} janvier 2033 et la date mentionnée au même 3° ;
- ⑩ « 2° *bis* (nouveau) Par dérogation au 2°, pour les services mentionnés au 2° opérés sur des lignes dont l'infrastructure est récente ou a fait l'objet d'une extension mise en service à compter du 1^{er} janvier 2018, à une date fixée par décision du Syndicat des transports d'Île-de-France, comprise entre le 1^{er} janvier 2025 et la date mentionnée au même 3° ;
- ⑪ « 3° Pour les services de transport ferroviaire qui font partie du réseau express régional empruntant pour une partie de leur parcours les mêmes lignes que les services de transport guidé mentionnés au 3° du II de l'article L. 1241-6, à la date mentionnée au même 3°.
- ⑫ « IV. – (*Supprimé*)
- ⑬ « V. – L'application des dispositions prévues aux I à III relatives aux conditions de poursuite et d'extinction des droits exclusifs attribués à SNCF Mobilités ne donne lieu au versement d'aucune indemnité.
- ⑭ « Sauf stipulation contraire prévue par la convention, dans l'hypothèse où le Syndicat des transports d'Île-de-France souhaite en remettre en cause soit la durée, soit le périmètre, SNCF Mobilités est indemnisé de plein droit pour la résiliation de tout ou partie de cette convention. »

M. le président. L'amendement n° 53, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Laurence Cohen.

Mme Laurence Cohen. L'article 2 *bis* prévoit des modalités spécifiques d'ouverture à la concurrence en Île-de-France, sur une période large courant de 2023 à 2039. Est-il utile de préciser que nous ne sommes pas favorables à cet objectif, que ce soit à l'horizon de 2023 ou à celui de 2039 ?

Cet article vient aussi confirmer nos craintes d'une ouverture à la concurrence pour l'ensemble du réseau ferroviaire national.

Il est vrai que le réseau francilien est spécifique, très dense, différencié entre les lignes du Transilien, le RER et les autres services, exploité par plusieurs opérateurs, dont la SNCF et la RATP.

Cependant, nous avons un désaccord de fond : une délégation de service public à un opérateur privé, ce n'est pas la même chose qu'une délégation de service public à un opérateur public national, voire à deux opérateurs nationaux aux missions complémentaires, comme la RATP et la SNCF.

Je vais prendre un exemple précis. Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice de transport en Île-de-France, souhaite confier à une filiale privée de la RATP la mise en exploitation de la future ligne du tramway T9, qui reliera la porte de Choisy à Orly et remplacera la ligne de bus 183, la plus chargée de la région parisienne. L'enjeu est d'importance pour les 44 000 salariés : une partie d'entre eux se trouveraient hors statut, avec toutes les conséquences négatives que cela implique – nous les avons soulignées hier et je n'y reviendrai pas –, y compris pour les passagers, notamment une baisse de la qualité de service.

Cette ouverture à la concurrence se traduira par l'intervention d'une multitude de sociétés privées, dont le principal souci sera non pas le service rendu à égalité à chacune et à chacun, mais la recherche de la rentabilité maximale. Ce n'est pas la conception que nous nous faisons des transports, en Île-de-France comme sur le plan national. D'ailleurs, en 2011, nous avons mené bataille contre la privatisation du T Zen 3. L'action conjuguée de notre groupe à la région et des syndicalistes avait amené le STIF à renoncer.

Pourquoi ne pas laisser la RATP exploiter le T9 ? C'est le combat que nous continuons à mener à l'échelon du Val-de-Marne. L'article 2 *bis* visant à élargir la démarche de Mme Péresse, nous en demandons la suppression.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Il est bien sûr défavorable.

Selon M. Jacquin, M. Karoutchi ne serait présent en séance publique que pour défendre un amendement... qu'il n'a pas déposé !

M. Olivier Jacquin. Je n'ai rien dit de tel !

M. Gérard Cornu, rapporteur. M. Karoutchi est effectivement un sénateur très avisé : son amendement était tellement bon qu'il a été intégré au texte de la commission.

M. Roger Karoutchi. Merci ! J'ai un peu de métier, c'est l'ancien monde ! (*Sourires.*)

Mme Éliane Assassi. Et ce qu'a dit Mme Cohen, cela ne vous intéresse pas ?...

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement vise à s'opposer à l'ouverture à la concurrence en Île-de-France. Il ne vous surprendra pas, mesdames, messieurs les sénateurs, que l'avis du Gouvernement soit défavorable, d'autant que les spécificités de l'Île-de-France ont été prises en compte au travers d'un calendrier adapté.

M. le président. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

M. Roger Karoutchi. Je vais tâcher, monsieur Jacquin, d'être un peu moins artiste... Mais peut-être était-ce, de votre part, un compliment !

M. Olivier Jacquin. C'en était un !

M. Roger Karoutchi. Les Franciliens le savent : voilà des années que nous nous battons, et moi depuis peut-être un peu plus longtemps que d'autres, au sein du syndicat des transports parisiens puis du STIF, le Syndicat des transports d'Île-de-France.

Franchement, qui peut soutenir que les transports publics en Île-de-France marchent bien ? Cela fait vingt ans que l'on se bat pour qu'il n'y ait plus de « petits gris » en Seine-et-Marne ! Cela fait vingt ans que l'on dit que le service est sursaturé ! Cela fait vingt ans que l'on essaie de faire en sorte

que la ligne 13 fonctionne! Cela fait vingt ans que l'on souligne que le système des RER a été fait de manière folle, avec des interconnexions qui n'en sont pas! Cela fait vingt ans que l'on dit que les autorités publiques n'assument pas! Et cela fait vingt ans que l'on nous répond: « Oui, mais que faire? »

Sur ce, drame absolu: la région demande s'il serait possible, éventuellement, d'expérimenter l'ouverture à la concurrence sur une ligne un peu avant la date prévue. Aussitôt fusent les cris d'orfraie...

Si nous étions tous béats d'admiration devant le fonctionnement du réseau public des transports franciliens, s'il n'y avait jamais de problèmes entre la RATP et la SNCF au sujet des interconnexions ou des changements de conducteurs en gare du Nord, si tous les acteurs – État, région, syndicat des transports – jouaient merveilleusement leur rôle, alors je dirais volontiers: « Pourquoi changer? » Mais en réalité, des millions d'usagers se plaignent et disent ne plus en pouvoir, même quand il n'y a pas grève...

Par pitié, mes chers collègues, laissez une expérimentation se faire sur la ligne E! Cela ne remettra pas en cause l'ensemble du dispositif. Et si, par miracle, cela marche, imaginez les horizons qui, d'un coup, s'ouvriront! (*Sourires et applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et sur des travées du groupe Union Centriste.*)

M. le président. La parole est à Mme Laurence Cohen, pour explication de vote.

Mme Laurence Cohen. Il est vrai, monsieur le rapporteur, que je ne suis pas une artiste. Vous n'avez donc pas répondu à ma question, mais je remercie Mme la ministre et M. Karoutchi d'avoir bien voulu dialoguer avec nous sur la proposition que nous avons faite.

Monsieur Karoutchi, j'entends vos arguments. Nous avons tous deux siégé au STIF, et si nous nous sommes opposés...

M. Roger Karoutchi. Pas toujours!

Mme Laurence Cohen. ... sur un certain nombre de politiques, mais nous nous sommes aussi parfois rejoints,...

M. Roger Karoutchi. Oui!

Mme Laurence Cohen. ... dans l'intérêt des Franciliennes et des Franciliens. Il y a un respect mutuel entre nous.

Je pourrais partager vos propos, la chute exceptée. Il n'existe aucun exemple montrant que déléguer un service public à des filiales privées permet d'améliorer la situation.

M. Roger Karoutchi. On n'a pas essayé!

Mme Laurence Cohen. Le problème que vous dénoncez avec raison tient à un sous-investissement chronique qui dure depuis des années.

M. Roger Karoutchi. Oui! Depuis vingt ans!

Mme Laurence Cohen. Il est le fait de gouvernements de tous bords,...

M. Roger Karoutchi. De gauche et de droite!

M. Antoine Lefèvre. C'est la réalité!

Mme Laurence Cohen. ... qui ont complètement négligé le secteur des transports. La solution réside dans une intervention de l'État, sous-tendue par la volonté de remettre les transports à flot et d'y consacrer des moyens importants. Ce n'est pas seulement l'affaire d'une région ou d'une autre! Là est notre désaccord.

M. le président. La parole est à M. Pierre Ouzoulias, pour explication de vote.

M. Pierre Ouzoulias. Monsieur Karoutchi, je partage complètement le bilan que vous avez dressé, mais, encore une fois, je ne vois pas par quel miracle l'ouverture à la concurrence ferait d'un seul coup descendre du ciel 3 milliards d'euros pour régler le problème fondamental du doublement du tunnel du RER entre les stations Châtelet et Gare du Nord.

M. Olivier Jacquin. Eh oui!

M. Pierre Ouzoulias. Comme ma collègue vous l'a dit, cela fait vingt ans que le réseau souffre de sous-investissement. Le problème tient à une rupture entre le moment où l'État a cessé d'investir dans les transports parisiens et celui où la région a repris le flambeau et essayé de rattraper le retard, imputable à l'État.

Aujourd'hui, vous le savez comme moi, tous les moyens vont aux quelques lignes dont la réalisation a été jugée prioritaire pour que les jeux Olympiques ne soient pas un désastre.

M. Philippe Dallier. C'est formidable, les jeux Olympiques!

M. Pierre Ouzoulias. Pour les autres lignes, on attendra la fin des jeux Olympiques pour peut-être investir afin de régler les problèmes. Je viens encore de recevoir un courrier de Mme Péresse sur ce sujet.

Je suis désolé, monsieur Karoutchi, mais je ne vois pas en quoi l'ouverture à la concurrence améliorera mon quotidien d'usager énervé d'un service public qui ne fonctionne plus...

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 53.

J'ai été saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Je rappelle que l'avis de la commission est défavorable, de même que celui du Gouvernement.

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

Le scrutin est ouvert.

(*Le scrutin a lieu.*)

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

Le scrutin est clos.

J'invite Mmes et MM. les secrétaires à procéder au dépouillement du scrutin.

(*Il est procédé au dépouillement 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° 118:

Nombre de votants	344
Nombre de suffrages exprimés	267
Pour l'adoption	15
Contre	252

Le Sénat n'a pas adopté.

L'amendement n° 42, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé:

Alinéa 10

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. Fabien Gay.

M. Fabien Gay. L'ouverture anticipée à la concurrence pour le RER E nous interpelle.

Outre l'opposition de notre groupe à l'ouverture du rail à la concurrence, dont on voit bien que même les Britanniques reviennent, l'idée même d'un échéancier pour les mises en concurrence nous interroge.

Le Gouvernement nous explique que l'enjeu de cette réforme est de réunifier un réseau éclaté, à des fins de meilleure gestion et de meilleure lisibilité. Pourtant, décider une mise en concurrence anticipée pour une ligne du RER va à l'encontre de cette logique.

Un autre écueil tient au choix même de la ligne E. L'argument avancé en commission a été que le matériel y est plus récent – c'est vrai –, ce qui permet des taux de ponctualité et de régularité supérieurs. Cela souligne d'ailleurs la nécessité de réinvestir massivement dans les infrastructures pour améliorer la qualité du service rendu aux usagers. Pour autant, si le taux de ponctualité est supérieur sur la ligne E, tout n'y est pas parfait. Pis, la mise en concurrence risque d'aggraver la situation.

Il est proposé de permettre l'ouverture à la concurrence dès 2025 pour une ligne qui sera probablement en pleins travaux à cette date. De fait, si l'extension vers Nanterre-La Folie et Mantes-la-Jolie est censée être terminée en 2024, il nous semble qu'il faut savoir raison garder, tant les retards de travaux sont devenus une norme dès qu'il s'agit de transports.

Par ailleurs, il faut rappeler que le trafic des trains sur la branche menant à Tournan connaît déjà des difficultés après Nogent-Le Perreux, en raison d'une saturation due au passage de quatre à deux voies et à la circulation des trains Paris-Mulhouse, des trains de la ligne P du Transilien vers Provins et Coulommiers et des TER Champagne-Ardenne. En toute logique, l'ouverture à la concurrence risque de surcharger des voies déjà saturées, au mépris de la qualité du service, mais aussi de la sécurité des passagers.

Dernier problème, et non des moindres : l'extension vers l'Ouest parisien est une nécessité. En effet, la station Haussmann-Saint-Lazare n'a pas la capacité d'être un terminus, ce qui explique son engorgement actuel. Si le retournement à la gare de Magenta est possible, il n'empêche que les limites techniques, en termes de nombre de trains en circulation, sont atteintes.

C'est pour l'ensemble de ces raisons que nous demandons la suppression de cette anticipation de l'ouverture à la concurrence.

Pour finir, un peu de poésie pour faire plaisir à M. le rapporteur : si l'on ne veut rien reconnaître comme inconnu et nouveau, on a une pensée dogmatique, mais si l'on ne veut rien tenir pour connu et acquis, on ne peut avoir qu'une pensée inconsistante. (*Sourires. – M. Pierre Ouzoulias applaudit.*)

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Cet amendement vise en fait à revenir sur l'excellent amendement de M. Karoutchi qui a été adopté par la commission la semaine dernière. Je ne m'étendrai pas davantage sur cette disposition, puisque M. Karoutchi l'a en quelque sorte défendue par anticipation tout à l'heure.

Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'amendement que vient d'évoquer M. le rapporteur a été introduit à la demande de la présidente du STIF, qui souhaite se donner la possibilité d'anticiper l'ouverture à la concurrence pour la ligne E. Mais je note qu'il est inscrit dans le texte non pas que l'ouverture à la concurrence interviendra en 2025, mais que le STIF pourrait décider, à partir de 2025, d'ouvrir la ligne à la concurrence. Pour ma part, je fais confiance au STIF pour fixer le bon calendrier d'ouverture à la concurrence.

Avis défavorable.

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

M. Olivier Jacquin. Je partage le questionnement de nos collègues sur cette modification de l'article adoptée en commission.

Je me suis beaucoup interrogé sur le pourquoi de ces nombreuses dérogations très techniques prévues en Île-de-France, où le réseau connaît, il est vrai, une situation tout à fait particulière de saturation. L'application nuancée de ces dérogations anticipe les bouleversements qui affecteront le réseau francilien du fait des travaux du Grand Paris Express et d'autres opérations en cours. Elle vise, si j'ai bien compris, à tenir compte de l'immense fragilité de ce réseau saturé.

Le miracle, s'il en existe, est que le réseau francilien réussisse à fonctionner, en particulier au cœur de Paris, avec un trafic aussi dense. Si la RATP parvient à exporter ses technologies, c'est parce que de nombreux observateurs étrangers s'étonnent qu'un réseau aussi fragile puisse absorber un débit de voyageurs extrêmement important.

Je partage l'insatisfaction des habitants de l'Île-de-France et mesure les nombreux désagréments qu'ils subissent. J'invite souvent mes collègues agriculteurs qui ne comprennent pas bien les attendus de ce débat à faire l'expérience physique d'un déplacement dans le RER B ou le RER C à l'heure de pointe. L'agriculteur que je suis considère que les animaux transportés en bétailière sont mieux traités...

M. Pierre Ouzoulias. C'est juste !

M. Olivier Jacquin. Je vous prie d'excuser le côté caricatural de mon propos, mais la situation actuelle me paraît assez étonnante, pour ne pas dire incroyable.

Au vu de cette fragilité, je pense que la proposition qui a été faite, si elle est adoptée, risque d'amener des désagréments bien plus importants que ce que l'on imagine.

M. le président. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

M. Roger Karoutchi. J'entends bien l'argument selon lequel des retards sont à craindre, comme pour toutes les autres lignes. C'est pour cette raison que nous écrivons : « à partir de 2025 ». Je vous rassure : exceptionnellement, pour le moment, sur la ligne E, il n'y a pas de retard... Je reconnais que c'est assez rare en Île-de-France ! Théoriquement, la livraison devrait intervenir au printemps 2024. La mention « à partir de 2025 » laisse donc du temps.

Autre élément de nature à rassurer nos collègues, les travaux sont en cours en Seine-et-Marne pour faire en sorte que les difficultés actuelles sur cette ligne soient résorbées dans les deux années à venir.

Enfin, il n'a jamais été question que la station Haussmann-Saint-Lazare soit le terminus.

M. Fabien Gay. En somme, tout va bien !

M. Roger Karoutchi. Je ne parle pas de miracle ni de rêve. M. Jacquin invite les agriculteurs à emprunter, pour voir, les lignes B ou C du RER ; il est bien aimable de vouloir ainsi discréditer Paris à tout jamais ! (*Sourires.*)

Bref, on avance. Si la ligne est terminée en 2024, ce qui devrait être le cas, je ne vois pas ce qui s'oppose à l'ouverture d'une telle possibilité d'expérimentation à partir de 2025. Tout le monde cherche des solutions financières. En matière d'investissements, je l'ai dit vingt fois devant le STIF, et je le disais déjà avant que celui-ci ne soit créé, l'État s'est désengagé pour financer les TGV au point que, en Île-de-France, on n'avait même plus le retour d'amortissement du matériel ! La responsabilité est partagée ; gauche et droite confondues, tout le monde a dit à l'Île-de-France de se débrouiller, la clientèle du réseau de transport étant de toute façon captive. Il faut sortir de cette situation !

M. le président. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. Mon explication de vote vaudra pour le présent amendement et pour l'article 2 *bis*.

Je représente un département qui ne fait pas partie de la région parisienne. Néanmoins, il faut être solidaire, eu égard à la densité de la population en Île-de-France et à la demande sans cesse croissante en matière de transports, malgré les investissements réalisés par la SNCF, la RATP, les collectivités territoriales ou le STIF.

Par expérience, je mesure les contraintes qui pèsent sur les usagers. Le personnel s'efforce certes de faire au mieux, mais vient un moment où il faut trouver les bonnes solutions. Tout a un coût, on le sait, mais c'est aussi la sécurité de l'ensemble des usagers et des personnels qui est en jeu.

Je voterai dans le sens préconisé par le rapporteur.

M. le président. La parole est à Mme Laurence Cohen, pour explication de vote.

Mme Laurence Cohen. On assiste à un miracle : un service public est en souffrance, à cause notamment d'un manque d'investissements, et, grâce à l'ouverture au privé, tous les problèmes vont être réglés, comme par un coup de baguette magique !

M. Roger Karoutchi. On n'a jamais dit ça !

Mme Laurence Cohen. Le débat ne devrait pas être à ce point caricatural ! Il faut investir pour assurer un service public de qualité, en renforçant les entreprises publiques que sont la RATP et la SNCF. Je m'en tiendrai là, mais notre désaccord subsiste.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 42.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 2 *bis*.

(L'article 2 bis est adopté.)

M. le président. Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à quatorze heures cinquante.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à treize heures vingt, est reprise à quatorze heures cinquante, sous la présidence de Mme Marie-Noëlle Lienemann.)

PRÉSIDENTE DE MME MARIE-NOËLLE LIENEMANN
vice-présidente

Mme la présidente. La séance est reprise.

Nous poursuivons la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire.

Organisation des travaux

Mme la présidente. Madame la ministre, mes chers collègues, il nous reste 141 amendements à examiner sur ce texte. Je vous propose d'ouvrir la soirée, qui était éventuelle, et la nuit, pour achever l'examen des articles.

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

Il en est ainsi décidé.

Dans la discussion du texte de la commission, nous en sommes parvenus à l'article 2 *ter*.

Article 2 *ter*

- ① La section 1 du chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifiée :
- ② 1° L'article L. 2121-1 est ainsi rédigé :
- ③ « Art. L. 2121-1. – L'État est l'autorité organisatrice compétente pour l'organisation des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national et les services de transport routier effectués, le cas échéant, en substitution de ces services ferroviaires. » ;
- ④ 1° *bis* (*nouveau*) Après l'article L. 2121-1, il est inséré un article L. 2121-1-1 ainsi rédigé :
- ⑤ « Art. L. 2121-1-1. – Pour répondre aux besoins d'aménagement du territoire et préserver des dessertes directes sans correspondance, l'État conclut des contrats de service public pour l'exploitation de services de transport ferroviaire de personnes pouvant inclure des services à grande vitesse. Les services faisant l'objet du contrat peuvent comprendre des services couvrant leurs coûts et des services ne couvrant pas leurs coûts. » ;
- ⑥ 2° L'article L. 2121-3 est ainsi modifié :
- ⑦ a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :
- ⑧ « La région est l'autorité organisatrice compétente pour l'organisation des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional. À ce titre, elle est chargée de l'organisation : » ;
- ⑨ b) Le 1° est ainsi rédigé :
- ⑩ « 1° Des services publics de transport ferroviaire de voyageurs effectués sur son ressort territorial ou desservant son territoire ; »
- ⑪ c) (*Supprimé*)

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

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Ainsi que vous l'avez indiqué, madame la présidente, nous n'avons examiné que 104 amendements, et il en reste 141. J'attire donc l'atten-

tion de nos collègues sur le fait que, même en ouvrant la nuit, il nous faudra aller plus vite si nous voulons achever la discussion des articles.

L'article 2 *ter* est un article important, qui correspond véritablement à l'ADN du Sénat. Le même dispositif figurait dans la proposition de loi que Louis Nègre et moi-même avons déposée. M. le rapporteur a souhaité le réintroduire dans le projet de loi.

Nous ne sommes pas de ceux qui considèrent que l'ouverture à la concurrence est une mauvaise chose ou qu'elle nous est imposée par Bruxelles; nous sommes de ceux qui pensent qu'elle est une bonne chose, à la fois pour l'utilisateur-client, pour le ferroviaire et pour la SNCF; soumise à la concurrence, cette dernière sera obligée de se mobiliser.

Cependant, l'ouverture à la concurrence ne doit pas se traduire par une dégradation de la qualité du service, notamment de la qualité des dessertes. Autrement dit, nous ne voulons pas que l'*open access* conduise à ce que certaines lignes ne soient demain plus desservies en totalité et que des passagers doivent changer de train pour arriver à destination. Par exemple, il ne faudrait pas que le TGV Paris-Chambéry s'arrête demain à Lyon, le tronçon Lyon-Chambéry n'étant pas rentable. Nous sommes vigilants sur ce point.

Pour parer à ce risque, le Gouvernement, suivant l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, l'ARAFER, a proposé un système de péages incitatifs, mais nous pensons que ce dispositif ne sera pas suffisant. Le président de l'ARAFER a indiqué devant notre commission être également de cet avis.

C'est la raison pour laquelle notre commission a réintroduit dans ce texte, sur l'initiative de M. le rapporteur, que je remercie, les contrats de service public, qui imposeront au Gouvernement d'assurer une bonne desserte de tous les territoires lorsque l'on constatera que certaines villes ne sont plus desservies *via* le système d'*open access*, malgré la régulation que les péages incitatifs sont censés permettre.

Je tenais à insister sur ce point. Le Sénat a vraiment eu à cœur d'améliorer le volet social du texte, mais aussi celui qui est relatif à l'aménagement du territoire. Cet article est très important de ce point de vue. Je m'étonne d'ailleurs qu'un amendement de suppression ait été déposé, car son dispositif va tout de même dans le bon sens.

Mme la présidente. L'amendement n° 54, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Monsieur le président de la commission, encore une fois, nous ne sommes pas d'accord...

Réaliser quelques économies d'échelle au prix d'un démantèlement de l'exploitation ferroviaire entre de multiples compagnies concurrentes ne nous convient pas. Au demeurant, notre pays a déjà fait l'expérience de services ferroviaires privés. En 1837, alors que les chemins de fer commençaient à se développer en France, le grand poète Alphonse de Lamartine, qui n'était pas qu'un romantique échevelé, soulignait la nécessité pour l'État de s'en occuper exclusivement afin d'en écarter « toutes les corporations industrielles et financières », qualifiées par l'auteur du *Lac* de « tyrannie à mille têtes [...], meilleure forme que l'oppression ait jamais pu prendre pour écraser les individus et les intérêts généraux ». Ne l'oublions

pas, le réseau de l'État s'est développé en tant que réponse pertinente à l'incapacité du privé à faire face à ses obligations de service public.

L'article 2 *ter* vise à définir, à côté des services librement exploités, des services conventionnés dotés d'autorités organisatrices, que ce soit l'État ou les régions. Nous ne croyons pas en un système où se côtoient un service régulé et un service strictement concurrentiel. C'est pourquoi nous demandons la suppression de cet article.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. La commission émet un avis défavorable sur cet amendement de suppression.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Madame Assassi, j'ai bien compris que vous étiez opposée à l'ouverture à la concurrence. Mais, en l'occurrence, l'article 2 *ter* réaffirme le rôle de l'État comme autorité organisatrice compétente pour l'organisation des services de transport ferroviaire d'intérêt national, la possibilité de conclure des contrats de service public pour exploiter des services d'intérêt national et le rôle des régions comme autorités organisatrices des services régionaux. Je ne vois pas ce qui peut vous poser problème.

Je vous suggère donc de retirer cet amendement. À défaut, l'avis du Gouvernement serait défavorable.

Mme la présidente. Madame Assassi, l'amendement n° 54 est-il maintenu ?

Mme Éliane Assassi. Non, je vais le retirer, madame la présidente. Cet amendement m'aura permis de citer Alphonse de Lamartine... (*Sourires.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 54 est retiré.

L'amendement n° 97, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Supprimer les mots :

et les services de transport routier effectués, le cas échéant, en substitution de ces services ferroviaires

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Aux termes de l'alinéa 3 de l'article 2 *ter*, « les services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national et les services de transport routier effectués, le cas échéant, en substitution de ces services ferroviaires » sont assurés par les entreprises ayant conclu avec l'État, autorité organisatrice, un contrat de service public.

Peu importe le type de contrat conclu entre l'État et l'autorité organisatrice des services de transport routier : nous sommes opposés à ce que les services de transport ferroviaire d'intérêt national puissent être assurés durablement par des autocars. C'est pourquoi nous demandons, par cet amendement, la suppression d'une telle mention.

Je ne reviendrai pas sur l'argumentaire, déjà bien rodé, démontrant l'intérêt de privilégier le transport ferroviaire plutôt que les autocars, que ce soit pour des raisons environnementales, de diminution des risques d'accident ou encore de confort des usagers, sans parler de l'accessibilité.

Je rappelle simplement que les transports sont le plus gros contributeur – 29 % du total – aux émissions de gaz à effet de serre, le transport routier représentant 95 % de cette contribution.

Dès lors, pourquoi s'entêter à promouvoir le transport routier, en remplacement du transport ferroviaire ou en combinaison avec celui-ci ? Nous ne comprenons toujours pas sur quels arguments le Gouvernement se fonde pour continuer dans cette voie, si ce n'est, une fois encore, celui, purement idéologique, selon lequel il faut toujours plus de concurrence pour alimenter toujours plus le marché !

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Cet amendement tend à supprimer la possibilité pour l'État de conventionner des services routiers effectués en substitution de services ferroviaires.

Certes, je comprends et partage les réserves des auteurs de l'amendement sur le report des services ferroviaires sur la route, mais il y a des cas où le recours au transport routier est plus pertinent, y compris d'un point de vue écologique. Par exemple, une vieille micheline qui crache tout ce qu'elle peut sera toujours plus polluante qu'un car moderne.

Aussi la commission a-t-elle considéré qu'il fallait laisser des marges de manœuvre à l'État dans ce domaine.

L'avis est donc défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je voudrais préciser que cette possibilité existe déjà pour les autorités organisatrices régionales. Il s'agit par exemple de pouvoir assurer la continuité du service public en recourant à des offres routières quand on est amené à faire des travaux sur une ligne ; vous connaissez les grandes ambitions qui sont les nôtres en matière de rénovation de notre réseau ferroviaire.

Je sollicite donc le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis serait défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Gontard, l'amendement n° 97 est-il maintenu ?

M. Guillaume Gontard. Oui, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. Pour ma part, je soutiens cet amendement.

On voit trop souvent, et de longue date, substituer des autocars au service ferroviaire. Autrefois, même en période de travaux, les trains ou les autorails continuaient de circuler.

Mme Fabienne Keller. Pas sur le ballast...

M. Marc Laménie. On parvenait toujours à trouver une solution. Aujourd'hui, dans ces situations, on remplace les trains par des autocars, avec pour conséquence un allongement des temps de transport. Nous connaissons beaucoup d'exemples de cet ordre. C'est tout de même dommage !

Par cohérence avec les convictions qui sont les miennes, je voterai cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à Mme Fabienne Keller, pour explication de vote.

Mme Fabienne Keller. Je partage la préoccupation de M. Gontard : il faut faire circuler des trains plutôt que des cars chaque fois que c'est possible !

M. Gérard Cornu, rapporteur. Certes...

Mme Fabienne Keller. En Alsace, sur beaucoup de lignes, ce sont les trains à horaire tardif qui sont remplacés par des cars. Je ne doute pas que le nouveau statut permettra plus de souplesse en termes d'horaires et d'organisation, et ainsi de mieux assurer le service ferroviaire, plutôt que de recourir à

des cars. La réforme globale qui est engagée, notamment la mise en œuvre de la convention collective, permettra de maintenir davantage de trains.

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Gontard, pour explication de vote.

M. Guillaume Gontard. Nous sommes, je crois, tous d'accord pour dire que les cars ne remplaceront jamais les trains du point de vue de la qualité de service.

Actuellement, plus aucun train ne circule sur la ligne Grenoble-Gap, pour cause de grève. (*Mme la ministre s'esclaffe.*) C'est aussi le cas entre les périodes de grève, madame la ministre ! Peut-être est-ce le premier pas vers une fermeture ? En tout état de cause, quand des cars ont été affrétés, des personnes en fauteuil roulant et des cyclistes se sont mobilisés, ne pouvant accéder à ce mode de transport. Le car n'offre absolument pas la même qualité de service que le train.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Et donc, on ne fait plus de travaux...

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 97.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 160, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 10

Après les mots :

ressort territorial ou

insérer les mots :

, dans le respect de l'équilibre économique des services de transport ferroviaire de voyageurs librement organisés existants,

II. – Alinéa 11

Rétablir le c dans la rédaction suivante :

c) Après le 2°, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque la région envisage de créer un nouveau service public ferroviaire de transport de voyageurs se prolongeant en dehors de son ressort territorial, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières peut rendre, sur demande d'une entreprise assurant un service de transport ferroviaire de voyageurs librement organisé, un avis sur l'incidence de ce nouveau service sur l'équilibre économique de celui que cette entreprise exploite. »

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il s'agit d'articuler au mieux les services conventionnés et les services librement organisés.

Il est prévu de permettre aux régions de conventionner des services au-delà de leurs frontières, mais il faut veiller à ce que ces services ne remettent pas en cause l'équilibre économique de services librement organisés, car les modèles économiques des opérateurs peuvent être fragiles. C'est une règle de protection symétrique de celle qui existe pour les services conventionnés, à cette différence notable près que l'avis qui pourra être demandé à l'ARAFER ne sera qu'indicatif. Cet avis aura l'intérêt d'éclairer la région sur les conséquences de son projet, par exemple dans le cas où une offre conventionnée supplémentaire se traduirait par une diminution de l'offre de services librement organisés, au rebours de l'objectif visé.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Cet amendement vise à rétablir une disposition que nous avons supprimée en commission : l'interdiction faite aux régions de conventionner des services au-delà de leur ressort territorial s'ils portent atteinte à l'équilibre économique des services commerciaux.

Il faut tout d'abord relever que la logique d'une telle disposition est complètement inverse de celle du droit européen. Celui-ci vise au contraire à préserver l'équilibre économique des services conventionnés par rapport aux services commerciaux dans le cadre du libre accès au réseau.

En outre, la mesure semble inutile. Dans le contexte financier actuel, les régions n'auront pas d'intérêt à subventionner des services effectuant des liaisons identiques à celles qui sont assurées par des services commerciaux qui sont rentables sans subvention. Cela va de soi ! Lorsque des services sont conventionnés, c'est pour pallier les carences de l'offre commerciale. D'ailleurs, il faut le relever, le projet de loi ne soumet pas l'État, en tant qu'autorité organisatrice, à la même contrainte !

En revanche, une telle disposition pourrait limiter les possibilités des régions de conclure des contrats de service public incluant des services rentables et des services non rentables. Or cela n'est pas souhaitable, dans la mesure où ce mécanisme permet de garantir des dessertes directes sans correspondance, ce à quoi nous sommes très attachés.

La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. René-Paul Savary, pour explication de vote.

M. René-Paul Savary. M. le rapporteur a été très précis sur les responsabilités des régions. Dans certaines régions, l'existence d'une liaison directe peut être déterminante pour obtenir l'implantation d'entreprises importantes. Il faut donner les mêmes chances à toutes les régions, qui sont désormais des collectivités de grande étendue, parfois plus peuplées que certains États membres de l'Union européenne. Dans cette perspective, je pense qu'il faut suivre l'avis de la commission.

Mme la présidente. La parole est à M. Ladislav Poniatski, pour explication de vote.

M. Ladislav Poniatski. Madame la ministre, j'aimerais avoir votre avis sur les arguments de M. le rapporteur, qui m'ont moi aussi convaincu.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ces dispositions ne contredisent pas la directive, elles la complètent.

Je comprends très bien que des régions veuillent conventionner des services au-delà de leur ressort territorial. C'est même ce qui est prévu dans le texte. Il s'agit de prévoir la possibilité de demander un avis simple à l'ARAFER, pour éclairer la région désireuse de conventionner sur les conséquences que ce conventionnement pourrait avoir sur d'autres services. Il ne s'agit en aucun cas de l'empêcher de conclure cette convention. Les régions désireuses de s'engager dans cette voie cherchent bien entendu à avoir le meilleur service, au moindre coût pour la collectivité. Dans cet esprit, l'ARAFER, qui a accès aux comptes de toutes les entreprises, est en mesure d'apporter un éclairage précieux aux régions.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Gremillet, pour explication de vote.

M. Daniel Gremillet. Je suis tenté de suivre M. le rapporteur.

Madame la ministre, le périmètre des régions a changé, et le maillage territorial des lignes ne recoupe pas forcément les frontières des régions administratives, anciennes ou nouvelles. Nous sommes dans une nouvelle configuration territoriale. Il importe de pouvoir assurer des liaisons inter-régionales à moindre coût. Les barrières administratives coûtent souvent cher aux usagers, et surtout obèrent la performance économique du transport ferroviaire.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Je ne veux pas polémiquer avec Mme la ministre, mais j'ai le sentiment que l'avis en question représente tout de même plus qu'un simple « éclairage ». En effet, le texte de l'amendement fait référence au « respect de l'équilibre économique des services de transport ferroviaire de voyageurs ».

En outre, j'ai tendance à faire confiance aux régions et aux élus locaux.

Je confirme donc l'avis défavorable de la commission sur cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 160.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 139 rectifié *bis* est présenté par MM. Longeot et Gremillet.

L'amendement n° 198 rectifié est présenté par MM. Jacquin, Bérit-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Compléter cet article par trois alinéas ainsi rédigés :

...° Après l'article L. 2121-4, il est inséré un article L. 2121-4-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2121-4-1. – Lorsqu'une région conclut un contrat de service public avec une entreprise offrant un service de voyageurs librement organisé pour qu'elle adapte les conditions d'exploitation du service dans son territoire ou qu'elle autorise la montée à bord de voyageurs régionaux, elle peut saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières pour avis sur le contrat de service public. Cet avis a pour objet de vérifier que les conditions financières du contrat correspondent bien au coût imputable aux modifications de services demandées par la région ou aux voyageurs additionnels montant à bord. »

II. – À partir du 25 décembre 2023, à la première phrase de l'article L. 2121-4-1 du code des transports, après la première occurrence du mot : « public », sont insérés les mots : « dans les conditions prévues à l'article L. 2121-14 ».

La parole est à M. Jean-François Longeot, pour présenter l'amendement n° 139 rectifié *bis*.

M. Jean-François Longeot. De nombreuses régions ont choisi de conventionner avec SNCF Mobilités pour la desserte TGV de leur territoire. Il s'agit parfois d'un accord global sur le schéma de desserte TGV d'un territoire. Il peut également s'agir d'autoriser les abonnés des TER à emprunter certains TGV pour des dessertes au sein de la région. Une desserte TGV bien articulée avec l'offre TER permet de proposer aux abonnés régionaux un service rapide et confortable entre les grands pôles d'une même région. Pour ce type de desserte, il peut y avoir complémentarité entre les offres TER et TGV.

Une telle organisation de l'offre de services a un double avantage : d'une part, la région peut programmer moins de TER en utilisant les capacités disponibles des TGV ; d'autre part, la SNCF peut s'assurer un meilleur remplissage de ses TGV.

Cependant, les régions rencontrent des difficultés dans la négociation de ces conventions avec SNCF Mobilités. L'ARAFER, en tant que régulateur économique du secteur, est bien placée pour vérifier le bon fonctionnement du marché et donner un avis sur l'équilibre économique du contrat.

Mme la présidente. La parole est à M. Claude Bérít-Débat, pour présenter l'amendement n° 198 rectifié.

M. Claude Bérít-Débat. Cet amendement est identique à l'amendement n° 139 rectifié *bis*, que notre collègue Jean-François Longeot a excellemment défendu.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Ces deux amendements identiques sont très intéressants. Ils concernent les contrats de service public conclus avec des entreprises offrant un service de voyageurs librement organisé pour qu'elles adaptent les conditions d'exploitation du service ou qu'elles autorisent la montée à bord de voyageurs régionaux. Il est proposé de permettre aux autorités organisatrices de saisir l'ARAFER pour vérifier les conditions financières du contrat et éviter une surfacturation des adaptations demandées.

Je voudrais rappeler à ce sujet que le droit européen n'autorise la conclusion de ces contrats qu'après une procédure de mise en concurrence dans les règles. Cela est précisé dans les deux amendements.

Dans ce contexte, je ne suis pas opposé à ce que l'ARAFER vérifie si les compensations demandées ne sont pas excessives compte tenu de la faible concurrence attendue, dans un premier temps, pour les services librement organisés.

La commission émet donc un avis favorable sur ces amendements.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je comprends l'esprit de ces amendements et j'entends bien les préoccupations des régions qui ont voulu conventionner avec la SNCF et ont eu du mal à obtenir une analyse contradictoire de la compensation demandée pour services supplémentaires. Cependant, ces conventionnements se feront après mise en concurrence, et on peut supposer que, dans ce cadre, les régions auront la meilleure offre. Il me semble que, avec ce dispositif, nous sortons quelque peu du champ de compétence de l'ARAFER, pour entrer dans celui de l'Autorité de la concurrence, la question étant finalement de savoir s'il y a ou non abus de position dominante.

Je demande donc le retrait de ces amendements identiques ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. René-Paul Savary, pour explication de vote.

M. René-Paul Savary. Cette question excède même le champ de responsabilité de SNCF Mobilités. Prenons l'exemple de la région Grand Est. J'habite à l'ouest du département de la Marne, à 100 kilomètres de Paris, à 5 kilomètres de l'Île-de-France et à moins d'une demi-heure de Château-Thierry. Quand je dois me rendre à Paris, je prends à Château-Thierry la ligne de TER Bar-le-Duc-Châlons-en-Champagne-Paris Est. Sur le même quai, en face, le Transilien part quatre minutes plus tard ; il faut ensuite attendre longtemps un autre train, les dessertes n'ayant pas été coordonnées. Il suffirait d'un minimum de concertation pour améliorer l'offre, par exemple en échelonnant le passage des trains par demi-heure. On pourrait même imaginer, dans le cas d'espèce, que l'Île-de-France prenne en compte, dans l'organisation des transports, des régions limitrophes quand il existe des volontés économiques partagées.

M. Ladislas Poniatowski. C'est un rêve !

M. René-Paul Savary. Bien entendu ! (*Sourires.*)

En tout état de cause, il importe de promouvoir une meilleure coordination entre les différents organisateurs. Dans cette optique, l'avis de l'ARAFER pourrait apporter un éclairage bienvenu.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Gremillet, pour explication de vote.

M. Daniel Gremillet. Je salue la position adoptée par M. le rapporteur.

Madame la ministre, cet amendement vise simplement à faire regagner de la productivité et de la compétitivité au transport ferroviaire. Dans toutes les régions, on connaît des situations analogues à celle que vient de décrire M. Savary. Le taux de remplissage des TGV n'est pas satisfaisant sur certains tronçons. Il importe donc de gagner en efficacité et en rentabilité en améliorant la coordination des dessertes. Nous partageons tous la même ambition de reconquête de nos territoires par le ferroviaire. Il est regrettable que le Gouvernement ait émis un avis défavorable sur ces amendements, dont l'adoption permettrait en outre d'accroître les possibilités de circulation, y compris pour le fret. Quand un TGV passe un quart d'heure ou dix minutes après un TER, la ligne se trouve inutilement encombrée et n'est pas disponible pour faire circuler du fret. Il faut plus de cohérence dans l'utilisation du réseau ferré.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. Je voterai ces amendements, qui vont dans le bon sens.

Je parlerai de ma modeste expérience. Sur la ligne que j'emprunte régulièrement, le taux de remplissage des TGV s'établit entre 90 % et 95 % entre Paris et Reims, mais il est plus faible sur le tronçon Reims-Rethel-Charleville-Mézières-Sedan, alors qu'un TER passe quelques minutes après. Certes, le TGV ne dessert pas autant de gares que le TER, mais davantage de concertation permettrait de réaliser une économie de moyens matériels, sachant que ceux-ci manquent parfois. Pour l'heure, il y a les TGV d'un côté, les trains régionaux de l'autre, et pas de dialogue entre les autorités organisatrices. Il est dommage que prévale une vision beaucoup trop technocratique.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je ne voudrais pas qu'il y ait de malentendu : je partage tout à fait la préoccupation de mieux coordonner les offres de transport. Au sein du groupe de travail sur la qualité du service public ferroviaire que j'ai mis en place et lors des échanges que je peux avoir avec les élus, on pointe très souvent le manque de coordination des offres de transport. Ce problème me tient à cœur. Un amendement que vous avez voté ce matin vise précisément à y remédier en renforçant le rôle du comité des opérateurs.

En outre, je suis tout à fait favorable à ce que les régions puissent continuer à conventionner des TGV et à permettre aux abonnés TER d'accéder à ceux-ci, comme c'est le cas dans la région Hauts-de-France ou en Bretagne. C'est une possibilité qui est ouverte par ce projet de loi.

Ces amendements visent plutôt à tenir compte d'une possible suspicion quant à la fixation de la compensation qui pourra être demandée par une entreprise assurant un service de transport ferroviaire de voyageurs librement organisé pour offrir ce service. En l'espèce, je le redis, nous sortons du champ de compétence de l'ARAFER ; il s'agit plutôt de répondre à une suspicion d'abus de position dominante.

Pour lever toute ambiguïté, j'indique être tout à fait favorable à une meilleure coordination des offres de TER, de TET, de TGV. Par ailleurs, je suis tout à fait convaincue de l'intérêt qu'il y a à ce que les régions puissent continuer à conventionner des services dans leur ressort territorial et au-delà. Mais tel n'est pas l'objet de ces amendements, auxquels je suis défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 139 rectifié *bis* et 198 rectifié.

(Les amendements sont adoptés.)

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

*(L'article 2 *ter* est adopté.)*

Article additionnel après l'article 2 *ter*

Mme la présidente. L'amendement n^o 169 rectifié, présenté par MM. Gold, Arnell et A. Bertrand, Mme M. Carrère, MM. Castelli, Collin, Corbisez et Dantec, Mme N. Delattre, MM. Gabouty, Guérini et Guillaume, Mme Jouve et MM. Labbé, Léonhardt, Menonville, Requier et Vall, est ainsi libellé :

Après l'article 2 *ter*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

SNCF Mobilités établit une comptabilité analytique par liaison de l'ensemble des services non conventionnés d'ici le 1^{er} janvier 2020.

La parole est à M. Éric Gold.

M. Éric Gold. L'adoption de cet amendement permettra d'établir un état des lieux précis du réseau, sachant que nous ne disposons pas aujourd'hui de données fiables sur la rentabilité des lignes.

L'ARAFER estime, dans sa contribution de mars 2018, que « l'évaluation correcte du niveau actuel de rentabilité des services commerciaux est impossible en l'absence d'une séparation comptable des activités de SNCF Mobilités ».

Cet amendement vise donc à faire établir, par SNCF Mobilités, une comptabilité analytique par liaison des services non conventionnés, afin d'obtenir une base chiffrée pour l'établissement des politiques publiques de transport.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. L'amendement vise à imposer à SNCF Mobilités d'établir une comptabilité analytique par liaison de l'ensemble des services non conventionnés d'ici au 1^{er} janvier 2020. Il apparaît paradoxal de lui imposer une telle norme pour les services commerciaux qui ne font pas l'objet de financements publics, au moment même où elle va se trouver en concurrence avec les autres entreprises ferroviaires, qui ne seront pas soumises à la même règle. Je demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Monsieur Gold, l'amendement n^o 169 rectifié est-il maintenu ?

M. Éric Gold. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n^o 169 rectifié est retiré.

Article 2 *quater*

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1^o Après le chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie, il est inséré un chapitre I^{er} *bis* ainsi rédigé :
 - ③ « CHAPITRE I^{ER} BIS
 - ④ « Règles applicables aux contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs
 - ⑤ « Art. L. 2121-13. – Le présent chapitre est applicable aux contrats de service public relatifs à des services de transport ferroviaire de voyageurs attribués par les autorités organisatrices mentionnées au chapitre I^{er} du présent titre.
 - ⑥ « Section 1
 - ⑦ « Passation et exécution des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs
 - ⑧ « Art. L. 2121-14. – Les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs sont attribués après publicité et mise en concurrence, sous réserve des possibilités d'attribution directe prévues à l'article L. 2121-15.
 - ⑨ « Art. L. 2121-14-1 . – L'autorité organisatrice de transport communique aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation d'un contrat de service public les informations utiles pour préparer une offre dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence. Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, détermine les catégories d'informations concernées et les conditions dans lesquelles des informations couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale peuvent, si cela est strictement nécessaire pour éviter des distorsions de concurrence, être communiquées, de façon à en protéger la confidentialité.
 - ⑩ « Art. L. 2121-15. – I. – Par dérogation à l'article L. 2121-14, l'autorité organisatrice peut attribuer directement un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs dans les conditions prévues aux 2, 4, 4 *ter* et 5 de l'article 5 du règlement (CE) n^o

1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil.

- ⑪ « Toute personne à qui la décision est susceptible de faire grief peut demander à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d'évaluer, préalablement à l'attribution du contrat, la décision motivée prise par l'autorité organisatrice d'attribuer un contrat de service public en application du 4^{ter} de l'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 précité.
- ⑫ « II (*nouveau*). – Par dérogation à l'article L. 2121-14, l'autorité organisatrice peut, après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières rendu dans les conditions fixées au III, attribuer directement un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs dans les conditions prévues aux 3^{bis} et 4^{bis} du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 précité.
- ⑬ « III (*nouveau*). – L'autorité organisatrice de transport saisit l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières de son projet de décision motivée d'attribuer directement un contrat de service public dans les conditions prévues au 3^{bis} ou au 4^{bis} précités. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis sur ce projet dans un délai de deux mois à compter de la réception de la saisine.
- ⑭ « IV (*nouveau*). – Les conditions d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.
- ⑮ « Section 2
- ⑯ « *Transmission aux autorités organisatrices des informations relatives aux services faisant l'objet d'un contrat de service public*
- ⑰ « Art. L. 2121-16. – Les entreprises fournissant des services publics de transport ferroviaire de voyageurs, les gestionnaires d'infrastructure et les exploitants d'installation de service transmettent à l'autorité organisatrice de transport compétente, à sa demande, toute information relative à l'organisation ou à l'exécution de ces services et aux missions faisant l'objet du contrat de service public, sans que puisse y faire obstacle le secret en matière industrielle et commerciale.
- ⑱ « L'article L. 226-13 du code pénal s'applique à la divulgation, à toute personne étrangère aux services de l'autorité organisatrice responsables de la passation et du suivi de l'exécution du contrat de service public ou n'ayant pas été chargée par l'autorité organisatrice d'exercer ces missions en tant que prestataire, des informations transmises en application du premier alinéa relevant du secret en matière industrielle et commerciale, à l'exception de la communication des informations effectuée en application de l'article L. 2121-14-1.
- ⑲ « L'autorité organisatrice établit un plan de gestion des informations couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale, qui définit des mesures d'organi-

sation interne pour assurer le respect par son personnel et par toute personne travaillant pour son compte de l'interdiction de divulgation de ces informations.

- ⑳ « Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, établit une liste de catégories d'informations devant être regardées, de manière irréfragable, comme remplissant les conditions mentionnées au premier alinéa du présent article, ainsi que les délais dans lesquels ces informations sont transmises. » ;
- ㉑ 2° Le titre VI du livre II de la première partie est ainsi modifié :
- ㉒ a) Après le 8° de l'article L. 1263-2, il est inséré un 9° ainsi rédigé :
- ㉓ « 9° Aux règles relatives à la communication d'informations aux autorités organisatrices de transport ou aux entreprises ferroviaires prévues aux articles L. 2121-14-1 et L. 2121-16. » ;
- ㉔ b) L'article L. 1264-7 est complété par un 8° ainsi rédigé :
- ㉕ « 8° Le manquement aux obligations de transmission d'informations aux autorités organisatrices prévues à l'article L. 2121-16. »
- ㉖ II. – Le présent article s'applique aux contrats de service public en cours d'exécution au lendemain de la publication de la présente loi. Toutefois, sous réserve des dispositions relatives aux modalités d'exécution des services ferroviaires mentionnées à l'article L. 1241-1 du code des transports attribués à SNCF Mobilités, les articles L. 2121-14 et L. 2121-15 du même code, dans leur rédaction résultant du présent article, entrent en vigueur le 25 décembre 2023.

Mme la présidente. La parole est à Mme Éliane Assassi, sur l'article.

Mme Éliane Assassi. Nous avons expliqué pourquoi nous considérons qu'il n'est pas nécessaire ni opportun d'ouvrir à la concurrence les transports conventionnés, et donc organisés autour de contrats de service public.

Une telle ouverture rime en effet avec complexification des procédures, pour les régions comme pour l'État, alors même que les ressources des collectivités ne suivent pas.

Plus important, nous estimons que cette ouverture à la concurrence, s'appuyant sur les conclusions du rapport Spinetta, risque de mener à l'abandon de 9 000 lignes de vie.

Nous craignons en effet que, faute de volonté politique, ces lignes ne fassent pas l'objet de contrats de service public. L'État ne les conventionnera pas, laissant ainsi aux régions le choix de les reprendre ou non. Les régions n'auront alors d'autre option que de reprendre ces lignes ou de les supprimer. Certaines lignes de TER risquent également de faire les frais de ces nouveaux contrats de service public.

En réalité, vous allez étouffer un tiers du réseau en faisant assumer cette responsabilité par les régions, qui auront mission de trouver des opérateurs acceptant d'assurer la circulation sur ces petites lignes. Autant dire qu'elles n'y parviendront pas, ou difficilement, et qu'elles ne lanceront leurs appels d'offres qu'après avoir assaini – c'est-à-dire atrophié – le réseau, pour ne maintenir que les lignes rentables.

On nous expliquera ensuite que les régions ne pouvaient pas tout financer – ce qui n'est pas faux – et qu'il était nécessaire de faire des choix pour maintenir un service de qualité sur les tronçons les plus fréquentés.

Cet article ouvre donc la voie à une diminution du service public ferroviaire, quelles que soient les modalités d'ouverture à la concurrence retenues. Cette évolution entraînera un changement de nature de l'offre proposée au travers des nouveaux contrats qui seront signés.

Nous craignons que les usagers ne pâtissent une nouvelle fois de ces réorganisations.

Mme la présidente. La parole est à M. Antoine Lefèvre, sur l'article.

M. Antoine Lefèvre. Le groupe Les Républicains est favorable à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, laquelle est en marche depuis les années quatre-vingt-dix et est assumée par les gouvernements successifs. Les décrets afférents doivent d'ailleurs être publiés avant le 31 décembre 2018.

Cela étant, ouverture à la concurrence ne veut pas dire recherche de la seule rentabilité. Elle doit permettre de maintenir le réseau à un bon niveau et surtout de préserver l'équité entre les territoires. Je pense à ces petites lignes UIC 7 à 9, dont la ligne Paris-Laon, qui a tout d'une grande en réalité puisqu'il s'agit d'un axe structurant de mon département, l'Aisne, lequel subit depuis de nombreuses années toutes sortes de déboires : matériels vieillissant, structures en très mauvais état, retards endémiques, etc. Ce n'est pas mon collègue Yves Daudigny qui me contredira ! Alors même que ces trains transportent quotidiennement toutes les catégories de populations, les personnes qui étudient, celles qui travaillent, celles qui vont se faire soigner, celles qui voyagent, serons-nous amenés à leur dire un jour : désolés, il n'y a plus de train ?

Quid des transports du quotidien, qui doivent être rénovés et modernisés, *dixit* l'exécutif, qui en fait supporter toute la charge aux régions ? Il y va de la façon dont nous voulons aménager notre territoire et assurer la qualité de son maillage.

Par exemple, on a beaucoup parlé de la ligne Abbeville-Le Tréport, qui va être fermée faute d'accord entre l'État, la région Normandie et ma région, les Hauts-de-France. Pour la petite histoire, la gare d'Abbeville, construite en 1855, vient d'être désignée « plus belle gare de France », mais les touristes ne la verront pas, car le trafic y est appelé à diminuer drastiquement !

M. Gérard Cornu, rapporteur. Ils viendront en voiture !

M. Antoine Lefèvre. Les régions entendent assumer cet aménagement du territoire, organiser l'intermodalité des transports, puisque c'est là leur compétence, et assurer ce service public. Nous soutenons sans réserve cette revendication.

Les régions sont incontournables dans ce dossier, elles sont preneuses de cette prérogative, elles connaissent le territoire dans toute sa complexité. Elles sont en quelque sorte, madame la ministre, vos bouées de sauvetage, car ce sont elles qui devront remédier aux mauvais choix successifs de nos dirigeants en la matière !

Mme la présidente. L'amendement n° 55, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Fabien Gay.

M. Fabien Gay. Le présent article définit les conditions d'ouverture à la concurrence des services dits « conventionnés ».

Vous avez indiqué, madame la ministre, que les autorités organisatrices devraient être en capacité d'invoquer toutes les possibilités d'exceptions prévues par le règlement « obligations de service public », ou OSP, permettant la poursuite des contrats de gré à gré.

C'est un minimum qui avait été exclu par la proposition de loi émanant du Sénat et dont les dispositions ont été reprises par la commission, qui a décidé de soumettre l'invocation de ces exceptions à un avis conforme de l'ARAFER.

Tout est ainsi fait pour qu'il ne soit pas recouru aux exceptions prévues par le règlement OSP. On organise par là même une surtransposition des directives européennes.

Nous aurions souhaité, pour notre part, souhaité que le Gouvernement choisisse de ne pas ouvrir à la concurrence les services conventionnés sur l'ensemble du territoire, en invoquant à l'échelon national les exceptions définies par le règlement OSP, dont le paragraphe 4 *bis* de l'article 5 prévoit que « sauf interdiction en vertu du droit national, l'autorité compétente peut décider d'attribuer directement des contrats de service public relatifs à des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer : soit lorsqu'elle considère que l'attribution directe est justifiée par les caractéristiques structurelles et géographiques pertinentes du marché et du réseau concernés et notamment leur taille, les caractéristiques de la demande, la complexité du réseau, son isolement technique et géographique et les services couverts par le contrat ; soit lorsqu'un tel contrat aurait pour effet d'améliorer la qualité des services ou le rapport coût-efficacité, ou les deux, par rapport au précédent contrat ».

La CGT indique, dans son document *Ensemble pour le fer*, qu'en s'appuyant sur ce texte et en exigeant des normes sociales, qualitatives et environnementales de haut niveau, comme prévu au paragraphe 6 de l'article 4, la Nation peut garder le service public ferroviaire. Nous partageons largement cette analyse !

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Monsieur Gay, j'admire la constance de vos convictions, mais j'attire votre attention sur le fait que supprimer cet article reviendrait en fait à supprimer toutes les dérogations. Je ne crois pas que ce soit ce que vous vouliez...

J'ai bien compris que vous souhaitez supprimer cet article parce qu'il fixe par ailleurs des obligations de transmission d'informations aux autorités organisatrices par les entreprises et les gestionnaires d'infrastructures ou d'installations de service. Nous savons qu'il s'agit d'un point crucial pour l'exercice des missions des autorités organisatrices.

Étant moi aussi constant dans mes convictions, j'émet un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 55.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

L'amendement n° 200, présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

I. - Alinéa 9, seconde phrase

Après le mot :

concernées

supprimer la fin de cette phrase

II. - Alinéa 17

Après le mot :

public

supprimer la fin de cet alinéa.

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Sur l'initiative du rapporteur, la commission a adopté une nouvelle rédaction de l'article 4 *quater*, relatif à la transmission des données couvertes par le secret professionnel et commercial.

Ainsi, le rapporteur a étendu l'obligation de transmission à l'ensemble des informations relatives « à l'organisation ou à l'exécution de ces services et aux missions faisant l'objet du contrat de service public, et non aux seules données nécessaires à la préparation d'une procédure de mise en concurrence ».

À l'heure où l'on renforce le secret des affaires, nous nous interrogeons sur l'opportunité d'obliger l'opérateur historique public SNCF Mobilités à fournir des informations confidentielles. Il y va de la protection des intérêts de l'entreprise dans la compétition mondiale.

L'ouverture à la concurrence ne doit pas permettre aux nouveaux entrants de récupérer des savoir-faire et des informations confidentielles sans aucune réciprocité, leur conférant d'entrée de jeu un avantage concurrentiel sur l'opérateur historique. Dans de telles conditions, l'ouverture à la concurrence peut affaiblir et remettre en cause, à terme, la viabilité de ce dernier. Loin d'être libre et non faussée, la concurrence risque d'être déloyale si elle est bâtie sur une asymétrie d'information à l'avantage des nouveaux entrants.

Mme la présidente. L'amendement n° 175, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 17

Après les mots :

contrat de service public

insérer les mots :

qui s'avère nécessaire pour mener les procédures d'attribution desdits contrats

II. – Alinéa 20

Rédiger ainsi le début de cet alinéa :

« Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, fixe les conditions d'application du présent article. Il établit notamment une liste de catégories d'informations ...

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement assez technique vise à apporter un certain nombre de précisions sur les conditions de transmission des données.

Dans sa rédaction actuelle, l'article 2 *quater* traite en même temps de deux types d'informations : celles que l'opérateur en place doit nécessairement fournir à l'autorité organisatrice pour lui permettre d'organiser des appels d'offres, et celles que l'opérateur choisi doit fournir tout au long de l'exécution du contrat. Les premières relèvent de la loi et de l'obligation qui est faite à l'opérateur sortant, les secondes de la contractualisation entre l'autorité organisatrice et l'opérateur. Ces dernières ne me semblent pas devoir être mentionnées dans la loi.

Cet amendement vise en outre à préciser le contenu du décret annoncé dans l'article. Il s'agit d'indiquer que ce décret fixera non seulement une liste des informations à fournir, mais également un certain nombre de modalités de fourniture de ces informations.

Mme la présidente. L'amendement n° 201 rectifié *bis*, présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 17

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les entreprises, les gestionnaires d'infrastructure et les exploitants d'installations de service indiquent quelles informations ils estiment relever du secret en matière industrielle et commerciale.

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Cet amendement vise à revenir à la rédaction initiale de l'alinéa, en tenant compte, cependant, des nouvelles dispositions introduites par la commission.

Il nous paraît essentiel d'adopter cet amendement pour protéger nos savoir-faire industriels et commerciaux. Cette question représente un véritable enjeu pour nos industries.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Le sujet est très délicat. La difficulté est de savoir où l'on place le curseur en matière de confidentialité des informations. La SNCF, qui est une grande maison, ne nous a pas jusqu'à présent habitués à beaucoup de transparence, puisque même les parlementaires ont du mal à obtenir les informations qu'ils demandent.

La commission a essayé de positionner au mieux le curseur, même si, je l'avoue humblement, nous n'avons aucune certitude à cet égard. En tout état de cause, nous avons recherché un équilibre.

Les auteurs de l'amendement n° 200 souhaitent revenir sur le principe de la transmission aux autorités organisatrices d'informations couvertes par le secret industriel et commercial.

Le souci de protéger ces informations est tout à fait légitime, mais il faut aussi avoir à l'esprit que la transmission de certaines données couvertes par le secret est indispensable pour que l'autorité organisatrice puisse définir correctement le périmètre de son appel d'offres, apprécier l'équilibre écono-

mique du contrat et garantir le caractère équitable et non discriminatoire de la procédure de mise en concurrence. L'ARAFER a d'ailleurs clairement affirmé cette nécessité.

Je relève que le projet de loi initial prévoyait déjà la transmission de données couvertes par le secret industriel et commercial. La rédaction adoptée par la commission a établi un équilibre entre ces deux préoccupations légitimes : elle a certes élargi le champ des données à transmettre aux autorités organisatrices, mais elle a aussi, en parallèle, renforcé la protection des informations couvertes par le secret industriel, en prévoyant l'application de l'article 226-13 du code pénal en cas de divulgation de ces données à des tiers non autorisés.

Par ailleurs, la communication de certaines de ces informations aux candidats à un appel d'offres est aussi nécessaire pour éviter que l'opérateur historique ne bénéficie d'une rente informationnelle lui donnant un avantage concurrentiel par rapport aux nouveaux entrants. Je rappelle que le dispositif adopté par la commission est proportionné et encadré : cette communication n'aura lieu que lorsqu'elle est nécessaire pour éviter des distorsions de concurrence, et dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'ARAFER, pour protéger la confidentialité de ces données. Nous avons prévu ceinture et bretelles !

Certaines informations devront, par exemple, être présentées par fourchette de valeurs ou ne pourront être consultées que dans une salle spécifique.

En conséquence, la commission a émet un avis défavorable sur l'amendement n° 200. J'espère cependant avoir répondu aux préoccupations de ses auteurs.

L'amendement n° 175 tend quant à lui à rétablir en partie la rédaction adoptée par l'Assemblée nationale, pour restreindre l'obligation de transmission d'informations aux autorités organisatrices aux seules informations « qui s'avèrent nécessaires pour mener les procédures d'attribution des contrats ».

Une telle disposition nous semble trop restrictive, car il faut que les autorités organisatrices puissent avoir accès à ces informations tout au long de l'exécution des contrats pour en assurer le suivi. Je m'appuie, là encore, sur la contribution de l'ARAFER sur l'ouverture à la concurrence des services conventionnés. Nous connaissons trop bien les difficultés rencontrées par les autorités organisatrices pour obtenir des informations de la part de l'opérateur historique ; on ne saurait se contenter des seules informations nécessaires à la préparation des appels d'offres. La commission a émis un avis défavorable.

Enfin, la commission est favorable à l'amendement n° 201 rectifié *bis*. C'est une précision qui permet de renforcer le dispositif en matière de protection des informations couvertes par le secret des affaires.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'amendement n° 200 vise à interdire aux autorités organisatrices d'obtenir de l'opérateur sortant des informations relevant du secret industriel et de les communiquer.

Il s'agit bien entendu d'un sujet très sensible, mais il peut dans certains cas être utile à l'autorité organisatrice de disposer d'un certain nombre d'informations relevant du secret industriel et commercial. La rédaction issue des travaux de la commission, qui mentionne la possibilité de transmettre ces informations, mais de façon très encadrée, me semble constituer un bon équilibre. Par conséquent le Gouvernement est défavorable à cet amendement.

L'amendement n° 201 rectifié *bis* vise tout d'abord à rétablir la rédaction du texte issu de l'Assemblée nationale, en prévoyant que les opérateurs précisent aux autorités organisatrices quelles informations relèvent selon eux du secret industriel et commercial. C'est de toute façon une précision qui n'aurait qu'une valeur indicative, permettant à l'autorité organisatrice de détecter, en amont, les sujets sur lesquels il pourrait y avoir divergence, donc contentieux, en cas de transmission.

Je pourrais être d'accord avec cette disposition de l'amendement, mais je suis défavorable à la suppression de l'impossibilité d'invoquer le secret industriel et commercial pour empêcher la transmission d'informations, y compris dans des conditions encadrées. Je suis donc défavorable à l'amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Claude Bérit-Débat, pour explication de vote.

M. Claude Bérit-Débat. J'ai bien entendu les arguments de M. le rapporteur. Nous avons déjà eu un débat sur la clause du secret des affaires. Ce n'est pas aussi simple que cela...

Vous avez rappelé, monsieur le rapporteur, les efforts de la commission pour élaborer une rédaction équilibrée. Nous représentons un certain nombre d'autorités organisatrices qui souhaitent faire évoluer les choses. Nous écoutons aussi l'opérateur historique public, SNCF Mobilités, qui, dans certains cas, a fait de gros efforts. L'amélioration de sa rentabilité et du réseau dépend de la préservation d'un certain nombre de secrets de l'entreprise. Il y a donc là un véritable problème.

Nous retirons l'amendement n° 200 au profit de l'amendement n° 201 rectifié *bis*. Je remercie M. le rapporteur d'avoir donné un avis favorable à celui-ci. Par ailleurs, nous sommes favorables à l'amendement n° 175 du Gouvernement.

Mme la présidente. L'amendement n° 200 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 175.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 201 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

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

L'amendement n° 43, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéas 10 à 14

Remplacer ces alinéas par trois alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 2121-15. – Par dérogation à l'article L. 2121-14, l'autorité organisatrice peut attribuer directement un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs dans les cas prévus aux 2, 3 *bis*, 4, 4 *bis*, 4 *ter* et 5 de l'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil.

« Pour l'application de l'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 précité, toute personne à qui la décision est susceptible de faire grief peut demander à

l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d'évaluer, préalablement à l'attribution du contrat, la décision motivée prise par l'autorité organisatrice d'attribuer un contrat de service public en application des 3 *bis*, 4 *bis* ou 4 *ter* du même article 5.

« Les conditions d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'État.

La parole est à M. Fabien Gay.

M. Fabien Gay. Au travers de cet amendement, nous demandons *a minima* le rétablissement de la rédaction initiale de l'article 2 *quater*.

En effet, en commission, un amendement de Jean-François Longeot a été adopté, qui tend à durcir le recours aux exceptions prévues par le règlement européen OSP, conformément à l'esprit de la proposition de loi Maurey, dont notre collègue avait été le rapporteur et qui allait plus loin encore, en supprimant toute possibilité de recours à ces dérogations.

Alors que le texte initial permettait de soumettre pour avis à l'ARAFER le recours aux exceptions permises par le règlement, l'amendement susmentionné visait à transformer cet avis motivé en avis conforme pour deux exceptions: tout d'abord, la dérogation pour circonstances exceptionnelles, prévue au 3 *bis* de l'article 5 du règlement européen du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route; ensuite, la dérogation dite « de performances », prévue au 4 *bis* du même article.

Nous contestons ce pouvoir d'autorisation confié à l'ARAFER. En effet, nous le savons tous, le rôle et la raison d'être de cette autorité indépendante sont de faire de la place aux nouveaux entrants. C'est d'ailleurs cette même autorité qui avait déclaré que, si prise isolément, chacune des dérogations autorisées par le quatrième paquet ferroviaire peut présenter un intérêt opérationnel, leur application cumulée pourrait faire peser un risque de ralentissement du processus d'ouverture à la concurrence, à rebours de l'esprit de ce quatrième paquet ferroviaire. Nous voyons bien quel type de décisions pourra rendre l'ARAFER...

Nous proposons de respecter le droit européen, lequel permet le recours à ces exceptions sans qu'il soit nécessaire d'obtenir un avis conforme de l'ARAFER. Le présent amendement vise donc à rétablir le texte issu des travaux de l'Assemblée nationale.

Mme la présidente. L'amendement n° 250, présenté par MM. Jacquin, Bérit-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéas 10 et 12

Après le mot :

directement

insérer les mots :

à l'opérateur historique

La parole est à M. Yves Daudigny.

M. Yves Daudigny. Nous nous interrogeons, madame la ministre, sur l'attribution directe d'un contrat de service public, c'est-à-dire sur la possibilité, pour une autorité organisatrice de transport, une AOT, de ne pas recourir à une procédure de mise en concurrence.

Le règlement OSP a en effet prévu un certain nombre de dérogations à la procédure de mise en concurrence. Nous considérons que, lorsque la procédure est d'attribution directe, conformément aux paragraphes 3 *bis*, 4, 4 *bis* et 4 *ter* de l'article 5 du règlement OSP, le contrat de service public doit être attribué à l'opérateur historique.

Aujourd'hui, SNCF Mobilités est en situation de monopole. Demain, il y aura des opérateurs concurrents. Permettre, dès la phase d'ouverture à la concurrence, d'attribuer directement un contrat de service public, c'est-à-dire sans recourir à une procédure de mise en concurrence, à un opérateur nouvel entrant serait contraire à l'esprit même de l'ouverture à la concurrence et pourrait même constituer une forme de favoritisme, que les lois Sapin visent à empêcher.

Nous nous interrogeons sur ce point et souhaiterions bénéficier, madame la ministre, de votre éclairage.

Mme la présidente. L'amendement n° 161, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 10

1° Après la référence :

2,

insérer la référence :

3 *bis*,

2° Après la référence :

4,

insérer la référence :

4 *bis*,

II. – Alinéa 11

Remplacer la référence :

du 4 *ter*

par les références :

des 3 *bis*, 4 *bis* et 4 *ter*

III. – Alinéas 12 et 13

Supprimer ces alinéas.

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement a pour objet de revenir sur l'introduction en commission d'un avis conforme de l'ARAFER pour encadrer le recours à certaines exceptions à l'obligation de mise en concurrence prévues dans le règlement OSP.

La disposition qui a été adoptée en commission va au-delà de l'obligation d'évaluation par un organisme indépendant prévue par les textes. Les garanties de transparence, avec une évaluation préalable de l'ARAFER et la possibilité d'en appeler au juge avant l'attribution directe, me semblent suffisamment dissuasives pour prévenir tout comportement inapproprié de la part des autorités organisatrices.

Une procédure d'avis conforme irait aussi, de façon plus générale, à l'encontre de la position de principe du Gouvernement, qui est de donner toutes les cartes aux régions et de

les laisser libres de décider comment elles organiseront l'ouverture à la concurrence, que ce soit pour le choix des dates, la définition des lots ou le choix de recourir ou non aux exceptions prévues dans le règlement OSP, étant entendu que, dans le cas d'un tel recours, un contrôle est exercé par une autorité indépendante, comme prévu par le texte sans pour autant qu'un avis conforme de l'ARAFER soit nécessaire.

Mme la présidente. L'amendement n° 199, présenté par MM. Jacquin, Bérit-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 11

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. Claude Bérit-Débat.

M. Claude Bérit-Débat. Cet amendement va dans le même sens que l'amendement n° 250, que vient de présenter Yves Daudigny.

L'article 2 *quater* autorise les AOT à déroger aux procédures de mise en concurrence et à recourir, dans les cas prévus par l'article 5 du règlement européen OSP, à la procédure d'attribution directe. Il conditionne cependant le choix de l'AOT d'utiliser ces dérogations à l'avis de l'ARAFER lorsque celle-ci est saisie par « toute personne à qui la décision est susceptible de faire grief ».

Nous considérons que le choix de l'attribution directe, permise par le règlement OSP, ne doit pas être soumis à avis de l'ARAFER et que l'introduction de cet alinéa relève de la surtransposition.

Mme la présidente. L'amendement n° 245, présenté par M. Jacquin, Mme Lienemann, MM. Bérit-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mme de la Gontrie, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 11

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Cette évaluation donne lieu à un avis consultatif.

L'amendement n° 249, présenté par MM. Jacquin, Bérit-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 12

Supprimer les mots :

, après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières rendu des conditions fixées au III,

II. – Alinéa 13

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Compte tenu des explications que vient de donner Mme la ministre, je retire l'amendement n° 249.

Mme la présidente. L'amendement n° 249 est retiré.

L'amendement n° 261, présenté par M. Cornu, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Alinéa 12

Après la référence :

4 bis

insérer la référence :

de l'article 5

La parole est à M. le rapporteur, pour le présenter et pour donner l'avis de la commission sur les autres amendements.

M. Gérard Cornu, rapporteur. L'amendement n° 261 est de précision.

Les amendements n° 43 et 161 sont très proches : Gouvernement et groupe CRCE, même combat! (*Sourires.*)

Mme Éliane Assassi. Incroyable, n'est-ce pas ?

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Cela change un peu...

M. Gérard Cornu, rapporteur. Le règlement OSP prévoit un certain nombre de dérogations à l'obligation de mise en concurrence des services conventionnés, que les États membres sont libres d'autoriser ou non dans leur droit national.

Certaines de ces dérogations sont bien délimitées et ne posent pas de problème. C'est le cas de celle qui est prévue pour les contrats de moins de 7,5 millions d'euros ou de moins de 500 000 kilomètres de service. Contrairement à la proposition de loi Maurey-Nègre, le présent texte, madame Assassi, conserve ces dérogations très précises.

Nous avons estimé, en revanche, que deux dérogations aussi larges que la dérogation pour circonstances exceptionnelles et la dérogation de performances justifiée par les caractéristiques structurelles et géographiques du marché et du réseau pourraient complètement fausser la concurrence, voire permettre à des régions de bloquer l'ouverture à la concurrence. Sans doute est-ce pour cette raison que vous souhaitez conserver l'ensemble des dérogations...

Mme Éliane Assassi. Vous avez tout compris !

M. Gérard Cornu, rapporteur. L'ARAFER a d'ailleurs souligné que ces dérogations pourraient être utilisées pour retarder la mise en concurrence.

Pour éviter ce risque, la commission aurait pu interdire le recours à ces dérogations ; elle ne l'a pas fait, comprenant que les régions souhaitaient garder la possibilité de les utiliser. La commission a, en conséquence, soumis le recours à ces deux dérogations très générales à un avis conforme de l'ARAFER, pour éviter une utilisation de ces dérogations qui pourrait exposer les régions concernées à des contentieux. Il s'agit ainsi de sécuriser le choix de celles-ci. C'est une position de compromis.

La commission émet un avis défavorable sur les amendements n° 43 et 161.

L'amendement n° 250 vise à préciser que lorsqu'une autorité organisatrice attribuera directement un contrat après 2023, en application des dérogations prévues par le règlement européen, elle l'attribuera à SNCF Mobilités. Cela n'est pas conforme au droit européen, qui ne permet pas le maintien des monopoles historiques. L'avis est donc défavorable.

L'amendement n° 199 tend à supprimer la possibilité, pour toute personne à qui la décision fait grief, de saisir l'ARAFER pour évaluer le recours à la dérogation à l'obligation de mise en concurrence prévue au 4^{ter} de l'article 5 du règlement européen. Cette dérogation concerne des portions très limitées du réseau ferré national sur lesquelles les services peuvent être assurés par un opérateur qui gère aussi l'infrastructure.

Les auteurs de l'amendement évoquent une surtransposition du droit européen, mais le règlement européen prévoit bien, au 7 de son article 5, « la possibilité de demander que la décision motivée prise par l'autorité compétente fasse l'objet d'une évaluation par un organisme indépendant désigné par l'État membre concerné », notamment pour la dérogation prévue à l'article 4^{ter}.

C'est exactement ce que prévoit l'alinéa 11. La commission ne souhaitant pas revenir sur cette disposition qui est conforme au droit européen, l'avis est défavorable.

L'amendement n° 245 vise à préciser que l'évaluation de l'ARAFER du recours à la dérogation prévue au 4^{ter} de l'article 5 du règlement OSP donne lieu à un avis consultatif.

Je le redis, il s'agit d'une dérogation qui concerne des portions très limitées du réseau ferré national, sur lesquelles les services peuvent être assurés par un opérateur qui gère aussi l'infrastructure. Il s'agit *a priori*, d'après les services du ministère, des lignes à voie métrique Saint-Gervais-Vallorcine, dans la vallée de l'Arve, dite du « train jaune », en Occitanie, dite du « Blanc-Argent », dans la région Centre-Val-de-Loire, et Nice-Digne, en région PACA, ainsi que des lignes de chemin de fer corses.

Il me semblait aller de soi que l'évaluation faite par l'ARAFER avait un caractère consultatif, puisque, pour les deux autres dérogations, prévues au 3^{bis} et 4^{bis}, nous avons prévu un avis conforme. Cependant, je ne suis pas opposé à une telle précision.

L'avis est donc favorable sur l'amendement n° 245.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Gouvernement demande le retrait de l'amendement n° 43 au profit de son amendement n° 161. À défaut, l'avis sera défavorable.

La possibilité d'attribution directe à l'opérateur historique au-delà de 2023 prévue par l'amendement n° 250 n'est pas conforme au règlement OSP. Je demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

Le dispositif de l'amendement n° 199 est contraire au règlement européen. L'avis est défavorable.

Sur l'amendement n° 245, le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

Enfin, le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 261 de la commission.

Mme la présidente. Madame Assassi, retirez-vous l'amendement n° 43 au profit de l'amendement n° 161 du Gouvernement ?

Mme Éliane Assassi. Pour une fois, notre position et celle du Gouvernement sont proches, mais je maintiens tout de même l'amendement n° 43, madame la présidente ! *(Sourires.)*

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 43. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

Mme la présidente. Monsieur Daudigny, l'amendement n° 250 est-il maintenu ?

M. Yves Daudigny. Il nous paraissait très important d'insister sur ce point. Après avoir entendu les explications de Mme la ministre, nous retirons l'amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 250 est retiré.

La parole est à M. le président de la commission.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Comme j'ai rappelé M. le rapporteur, à l'origine, la proposition de loi que j'avais déposée avec Louis Nègre marquait une hostilité à toute dérogation, car nous voulions que l'ouverture à la concurrence intervienne le plus rapidement possible. Lors de l'examen de notre proposition de loi, pour tenir compte de l'avis des régions, nous en avons accepté le report à 2023.

La commission, pour répondre davantage encore aux attentes des régions, a retenu l'ensemble des dérogations possibles. Cependant, l'interprétation de la dérogation pour circonstances exceptionnelles et de celle dite de performances de l'entreprise peut ouvrir la voie à certaines dérives. C'est la raison pour laquelle nous avons introduit en commission la nécessité d'obtenir un avis conforme de l'ARAFER pour pouvoir recourir à ces dérogations.

Cela me semble important pour éviter des interprétations excessives ou erronées de ces exceptions, mais aussi pour sécuriser les décisions des régions qui voudront y recourir. Sans cette sécurisation, ces décisions pourront être contestées devant des juridictions administratives par des entreprises qui n'accepteront pas que les marchés n'aient pas été ouverts à la concurrence. Il est dans l'intérêt des régions elles-mêmes d'obtenir cet avis conforme.

Comme je l'ai indiqué lors de la discussion générale, ce sujet fait partie des points de divergence que nous avons avec le Gouvernement. Nous ne vivons pas dans un monde de Bisounours et nous ne cherchons pas à « collaborer avec le Gouvernement », comme nous en a presque accusés aujourd'hui M. Jacquin, s'exprimant en direct sur un plateau de télévision. Notre attitude est constructive, mais nous avons des divergences avec le Gouvernement, notamment sur la question du rôle de l'ARAFER.

Nous avons, au sein de la commission, voulu conforter le rôle de régulateur de l'ARAFER, qui est tout à fait essentiel dans l'organisation du système ferroviaire en France. Malheureusement, plusieurs amendements – l'amendement n° 161 et d'autres, relatifs notamment au contrat de performance, à la tarification provisoire et aux délais dans lesquels l'ARAFER doit rendre ses avis –, montrent que le Gouvernement, sans doute influencé par de mauvais génies, a toujours en tête de reprendre un peu de pouvoir à l'autorité de régulation. Nous ne sommes pas d'accord avec lui sur ce point, et je tenais à le souligner.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 161. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Claude Bérit-Débat, pour explication de vote sur l'amendement n° 199.

M. Claude Bérit-Débat. J'ai bien entendu les explications de M. le rapporteur, qui ont été confirmées par les propos de Mme la ministre. Toutefois, je persiste et signe : il s'agit bien ici de surtransposition. Je maintiens donc l'amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 199.
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 245.
(*L'amendement est adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 261.
(*L'amendement est adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 99, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 14

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« *Art. L. 2121-16.*... – Les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs déterminent notamment les objectifs assignés à l'entreprise en matière de qualité de service, de trajectoire financière, de développement du service public ferroviaire, d'aménagement du territoire et de réponse aux besoins de transport de la population et des acteurs économiques.

La parole est à M. Pascal Savoldelli.

M. Pascal Savoldelli. Il s'agit d'un amendement de repli, très simple, qui vise à encadrer les contrats de service public conclus avec des opérateurs privés.

Souhaitant que ces derniers soient soumis à des contraintes de service public, nous proposons que le contrat détermine notamment les objectifs assignés à l'entreprise en matière de qualité de service, de trajectoire financière, de développement du service public ferroviaire, d'aménagement du territoire et de réponse aux besoins de transport de la population et des acteurs économiques.

Nous n'avons pas inventé cette liste : elle figure à l'article L. 2141-3 du code des transports, relatif au contrat d'objectifs conclu entre SNCF Mobilités et l'État.

Nous souhaitons qu'une vigilance s'exerce sur les nouveaux opérateurs, afin qu'ils soient soumis à des objectifs comparables à ceux qui sont assignés à SNCF Mobilités. Il s'agit d'éviter ainsi une distorsion de concurrence.

Madame la ministre, cette nuit, quand ma collègue Laurence Cohen vous a parlé du livret destiné à financer la transition écologique, vous nous avez répondu que ce livret représentait de l'endettement. Vous aviez raison, il faut le reconnaître,...

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je suis contente de vous avoir convaincus !

M. Pascal Savoldelli. ... mais il y a plusieurs formes d'endettement. Vous savez très bien, madame la ministre, qu'un livret d'épargne populaire est extérieur aux marchés financiers (*Mme la ministre s'étonne.*) et qu'il n'est alimenté par aucune avance des actionnaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est de la dette !

M. Pascal Savoldelli. Oui, mais un livret vert pour financer la transition écologique relève de l'épargne populaire, laquelle ne passe pas par les marchés financiers. Ce n'est donc pas le même type d'endettement que celui qui est lié à la dette privée.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis. En l'occurrence, on empiète vraiment sur le rôle des régions. Pour ma part, je ne doute pas que celles-ci souhaiteront, dans le cadre de leurs contrats de service public, avoir le meilleur service public possible et qu'elles sauront fixer les critères nécessaires pour atteindre cet objectif.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 99.
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 170 rectifié, présenté par MM. Gold, Arnell et A. Bertrand, Mme M. Carrère, MM. Castelli, Collin et Corbisez, Mme Costes, M. Dantec, Mme N. Delattre, MM. Gabouty, Guérini et Guillaume, Mme Jouve, M. Labbé, Mme Laborde et MM. Léonhardt, Menonville, Requier et Vall, est ainsi libellé :

Alinéa 18

Remplacer la référence :

L. 226-13

par la référence :

226-13

La parole est à M. Éric Gold.

M. Éric Gold. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Avis favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 170 rectifié.

(*L'amendement est adopté.*)

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

(*L'article 2 quater est adopté.*)

Article 2 *quinquies* A (*Non modifié*)

① La section 1 du chapitre I^{er} *bis* du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports, telle qu'elle résulte de l'article 2 *quater* de la présente loi, est complétée par un article L. 2121-16-1 ainsi rédigé :

② « *Art. L. 2121-16-1.* – L'exécution du service de transport ferroviaire de voyageurs prévu dans un contrat de service public est assurée par une entreprise titulaire des autorisations délivrées en application de l'article L. 2221-1 et dont l'activité principale est le transport ferroviaire. »

Mme la présidente. L'amendement n° 56, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. C'est un amendement de cohérence.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous invite, madame Assassi, à retirer cet amendement, dont l'adoption conduirait à supprimer les dispositions garantissant l'application de la convention collective en cas de transfert des salariés vers un nouvel opérateur.

Il s'agit donc de dispositions protectrices pour les salariés. J'ai bien compris que vous étiez contre l'ouverture à la concurrence; néanmoins, comme on peut supposer qu'elle sera votée, il vaudrait mieux que les salariés puissent bénéficier des protections prévues.

À défaut de retrait, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. La parole est à Mme Éliane Assassi, pour explication de vote.

Mme Éliane Assassi. Je vous entends bien, madame la ministre, mais vous ne me ferez jamais accepter l'ouverture à la concurrence, par un biais ou par un autre.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 56.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 262, présenté par M. Cornu, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Alinéas 1 et 2

Remplacer la référence :

L. 2121-16-1

par la référence :

L. 2121-15-1

La parole est à M. le rapporteur.

M. Gérard Cornu, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de coordination.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Avis favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 262.

(L'amendement est adopté.)

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

(L'article 2 quinquies A est adopté.)

Article 2 *quinquies*

- ① I. – Le chapitre I^{er} *bis* du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports, tel qu'il résulte des articles 2 *quater* et 2 *quinquies* A de la présente loi, est complété par une section 2 ainsi rédigée :

- ② « Section 2

- ③ « **Changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs**

- ④ « *Art. L. 2121-17.* – Lorsque survient un changement d'attributaire d'un contrat de service public portant sur un service ou une partie de service de transport ferroviaire de voyageurs ou sur des activités participant à sa réalisation, les contrats de travail en cours depuis au moins six mois des salariés concourant à l'exploitation et à la continuité du service public concerné sont transférés au nouvel employeur, dans les conditions définies aux articles L. 2121-18 à L. 2121-21. Le cas échéant, il en

est de même des contrats de travail des salariés du cédant assurant des activités de gestion ou d'exploitation des gares de voyageurs à l'occasion de leur intégration dans le périmètre des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs.

- ⑤ « La poursuite des contrats de travail s'accompagne du transfert des garanties prévues aux articles L. 2121-22 à L. 2121-24.

- ⑥ « Les dispositions du présent article s'appliquent également lorsque l'autorité organisatrice décide :

- ⑦ « 1° (*nouveau*) De fournir elle-même un service public de transport ferroviaire portant sur un service ou une partie de service de transport ferroviaire de voyageurs ou d'en attribuer l'exécution à une entité juridiquement distincte sur laquelle elle exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services ;

- ⑧ « 2° (*nouveau*) D'attribuer directement à un opérateur un contrat de service public portant sur un service ou une partie de service de transport ferroviaire de voyageurs.

- ⑨ « *Art. L. 2121-18.* – Un décret en Conseil d'État, pris après consultation des autorités organisatrices, des représentants des organisations professionnelles et des organisations syndicales représentatives au niveau de la convention collective de la branche ferroviaire, détermine :

- ⑩ « 1° Les informations transmises aux salariés et à leurs représentants par leur employeur, désigné "cédant", et le cas échéant par le nouvel attributaire, désigné "cessionnaire", durant les différentes phases d'attribution du contrat de service public portant sur un service ou une partie de service de transport ferroviaire ;

- ⑪ « 2° Les modalités selon lesquelles les informations mentionnées au 1° sont transmises ;

- ⑫ « 3° Les modalités d'accompagnement individuel et collectif mises en place pour les salariés mentionnés à l'article L. 2121-17 ;

- ⑬ « 4° Les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices intègrent des clauses sociales dans les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs.

- ⑭ « *Art. L. 2121-19.* – Le nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel employeur est fixé par l'autorité organisatrice au jour de la publication de l'avis d'appel à la concurrence pour l'attribution du contrat ou de la décision manifestant son intention d'attribuer directement le contrat ou de fournir elle-même le service. Ce nombre est arrêté sur la base des éléments transmis par le cédant dans les conditions prévues à l'article L. 2121-16 dans un délai de six mois à compter de la notification au Journal officiel de l'Union européenne du lancement de la procédure de mise en concurrence ou de l'attribution directe du contrat. Il est calculé à partir de l'équivalent en emplois à temps plein travaillé, par catégorie d'emplois, des salariés concourant directement ou indirectement à l'exploitation du service concerné, à l'exception des missions réalisées par le service interne de sécurité mentionné à l'article L. 2251-1-1 et des services d'exploitation des installations d'entretien affectées à des opérations de maintenance lourde, selon des modalités d'application précisées par décret en Conseil d'État.

- 15 « En cas de différend avec l'autorité organisatrice de transport sur le nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel employeur, le cédant peut saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières dans les conditions fixées aux articles L. 1263-1 et L. 1263-2. La décision de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières s'impose aux parties.
- 16 « *Art. L. 2121-20.* – Un accord de branche étendu ou, à défaut, un décret en Conseil d'État fixe :
- 17 « 1° Les modalités et critères de désignation des salariés mentionnés à l'article L. 2121-17, par catégorie d'emplois. Ces critères comprennent notamment le taux d'affectation du salarié au service concerné, le lieu d'affectation, le domicile et l'ancienneté dans le poste ;
- 18 « 2° Les conditions dans lesquelles il est fait appel prioritairement au volontariat, parmi les salariés affectés au service concerné ou ceux concourant à l'exploitation d'un autre service attribué par la même autorité organisatrice possédant les qualifications professionnelles requises ;
- 19 « 3° Les modalités et les délais selon lesquels le cédant établit et communique la liste des salariés dont le contrat est susceptible d'être transféré ;
- 20 « 4° Les modalités et les délais suivant lesquels le cédant informe individuellement lesdits salariés de l'existence et des conditions du transfert de leur contrat de travail.
- 21 « *Art. L. 2121-21.* – I. – Le cédant informe, individuellement et par tout moyen conférant date certaine, le salarié dont le contrat de travail doit être transféré au plus tard douze mois avant la date prévue pour le changement effectif d'attributaire. Le cédant indique les conditions du transfert du contrat de travail ainsi que les conséquences de son refus pour le salarié.
- 22 « II. – Le salarié dont le contrat de travail doit être transféré peut faire connaître son refus par écrit à son employeur dans un délai de deux mois. À défaut de réponse dans ce délai, le salarié est réputé avoir accepté le transfert de son contrat de travail.
- 23 « III (*nouveau*). – Le refus du salarié mentionné au I, dont le taux moyen d'affectation au service concerné sur les douze derniers mois est supérieur à 50 %, constitue le motif de la rupture de son contrat de travail, qui est prononcée par le cessionnaire et prend effet à la date effective du changement d'attributaire. Le cessionnaire notifie au salarié la rupture de son contrat de travail et son motif par tout moyen conférant date certaine dans un délai d'un mois à compter de la date effective du changement d'attributaire. Le salarié a droit à une indemnité versée par le cessionnaire dont le taux et les modalités de calcul sont déterminés par décret en Conseil d'État. Les dispositions prévues aux articles L. 1234-19 et L. 1234-20 du code du travail s'appliquent.
- 24 « IV (*nouveau*). – Lorsque le salarié mentionné au I, dont le taux moyen d'affectation au service concerné sur les douze derniers mois est inférieur à 50 %, refuse le transfert de son contrat de travail, le cédant lui présente dans un délai d'un mois à compter de son refus une offre d'emploi disponible situé dans la même région ou, à défaut, situé sur le territoire national dans l'entreprise, relevant de la même catégorie que celui qu'il occupe ou sur un emploi équivalent, par tout moyen conférant date certaine. Le salarié fait connaître son refus par écrit au cédant dans un délai d'un mois à compter de la date à laquelle l'offre lui a été présentée. L'absence de réponse au cédant dans ce délai vaut acceptation de l'offre proposée. Le refus du salarié constitue le motif de la rupture de son contrat de travail, qui est prononcée par le cédant et prend effet à la date effective du changement d'attributaire. Le cédant notifie au salarié la rupture de son contrat de travail et son motif par tout moyen conférant date certaine dans un délai d'un mois à compter de la date effective du changement d'attributaire. Le salarié a droit à une indemnité versée par le cédant dont le taux et les modalités de calcul sont déterminés par décret en Conseil d'État. Les dispositions prévues aux articles L. 1234-19 et L. 1234-20 du code du travail s'appliquent.
- 25 « V (*nouveau*). – La rupture du contrat de travail des salariés est en outre soumise aux règles procédurales spécifiques prévues à la section une du chapitre I du titre II du code du travail.
- 26 « VI (*nouveau*). – Lorsque le transfert du contrat de travail entraîne pour le salarié mentionné au I le déplacement de son lieu principal d'affectation dans une autre région, celui-ci peut refuser le transfert. Par dérogation au II, il est tenu d'informer son employeur de son refus dans un délai d'un mois. À défaut, il est réputé avoir accepté le transfert. Le refus du salarié n'emporte aucune conséquence sur la poursuite de son contrat de travail par dérogation aux III et IV.
- 27 « VII (*nouveau*). Le cédant est tenu d'informer sans délai le cessionnaire, par tout moyen conférant date certaine, de la décision des salariés mentionnés au I.
- 28 « Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article.
- 29 « *Art. L. 2121-22.* – Le changement d'attributaire du contrat de service public portant sur un service ou une partie de service public de transport ferroviaire de voyageurs entraîne, à l'égard des salariés mentionnés à l'article L. 2121-17 concernés par ce changement, le maintien des conventions et accords collectifs qui leur sont applicables, ainsi que des dispositions réglementaires propres au groupe mentionné à l'article L. 2101-1, à l'exception du statut et de ses dispositions prises pour son application, ayant pour effet d'accorder un avantage à tout ou partie des salariés, dans les conditions prévues aux articles L. 2261-14, L. 2261-14-2 et L. 2261-14-3 du code du travail.
- 30 « *Art. L. 2121-23.* – I. – Les salariés employés par SNCF Mobilités dont le contrat de travail se poursuit auprès d'un nouvel attributaire bénéficient des garanties suivantes :
- 31 « 1° Le niveau de leur rémunération ne peut être inférieur au montant annuel, pour une durée de travail équivalente, correspondant à l'ensemble des éléments de rémunération, comprenant la rémunération fixe, les primes, indemnités, allocations et gratifications, versés lors des douze mois précédant la date de changement effectif d'employeur, hors éléments exceptionnels. Ce montant correspond au montant net de cotisations salariales. Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent 1° ;

- 32 « 2° Le régime prévu à l'article L. 2121-22 est applicable aux dispositions du statut mentionné à l'article L. 2101-2 relatives à la rémunération et aux conditions de classement en position ainsi qu'aux dispositions à caractère réglementaire et aux usages propres au groupe mentionné à l'article L. 2101-1 ayant le même objet ;
- 33 « 3° (*nouveau*) Les salariés dont le contrat de travail était régi par le statut mentionné à l'article L. 2101-2 avant d'être transférés dans les conditions mentionnées aux articles L. 2121-17 et suivants, peuvent opter pour l'application dudit statut en cas de réembauche sur un poste vacant au sein du groupe public mentionné à l'article L. 2101-1 entre la troisième et la sixième année qui suit la première attribution du contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs après mise en concurrence. Les conditions d'application du présent alinéa sont fixées par décret en Conseil d'État ;
- 34 « 4° (*nouveau*) Si l'attributaire du contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs rencontre des difficultés d'exploitation susceptibles de rendre impossible la continuité de l'exécution du contrat de service public, l'autorité organisatrice est tenue, en cas de réattribution du contrat de service public, de veiller à ce que les contrats de travail des salariés ayant fait l'objet d'un transfert en application de l'article L. 2121-17 se poursuivent avec le nouveau titulaire du contrat dans les conditions prévues aux articles L. 2121-22 à L. 2121-24. À défaut de réattribution du contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, les contrats de travail se poursuivent auprès de l'autorité organisatrice dans les mêmes conditions.
- 35 « II. – Les salariés qui ne sont pas mentionnés au I du présent article bénéficient des garanties prévues à l'article L. 2261-13 du code du travail.
- 36 « Art. L. 2121-24. – Un accord de branche précise les garanties autres que celles prévues aux articles L. 2121-22 et L. 2121-23 dont bénéficient les salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel attributaire ou d'un autre employeur.
- 37 « Art. L. 2121-25. – (*Supprimé*) ».
- 38 II. – L'accord de branche mentionné à l'article L. 2121-20 du code des transports dans sa rédaction résultant du présent article est conclu dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi. À défaut d'accord dans ce délai, les dispositions prévues par le même article L. 2121-20 sont fixées par décret en Conseil d'État dans un délai de neuf mois à compter de la promulgation de la présente loi.
- 39 III. – L'accord de branche mentionné à l'article L. 2121-24 du code des transports dans sa rédaction résultant du présent article est conclu au plus tard dix-huit mois après la promulgation de la présente loi.

Mme la présidente. La parole est à M. Fabien Gay, sur l'article.

M. Fabien Gay. Madame la ministre, ce moment est important, même solennel. Notre débat sur cet article sera suivi avec énormément d'attention par les cheminotes et les cheminots. Je pense que nous devons avoir un débat argument contre argument, extrêmement politique.

Nous abordons ici la question du « sac à dos social », qui est censé permettre aux cheminots de continuer à bénéficier de leurs droits, même en cas de changement d'opérateur si la SNCF perd les appels d'offre pour les lignes ouvertes à la concurrence.

Là encore, cet article, inséré par voie d'amendement à l'Assemblée nationale, n'a fait l'objet ni d'une étude d'impact ni d'un avis du Conseil d'État. Nous le regrettons profondément.

Toutes sortes de garanties sociales sont mises en place, la plupart étant renvoyées, il faut le noter, à un accord de branche.

Cependant, malgré les apports des amendements du rapporteur, qui a recherché la voie de l'apaisement, il subsiste deux éléments qui nous semblent particulièrement contestables.

Premièrement, les règles instaurées ne s'appliqueront que pour les salariés dont l'expérience dans l'entreprise est supérieure à six mois. On peut en déduire que, pour les autres, ce pourra être le licenciement en cas de perte du contrat de service public.

Deuxièmement, les conséquences du refus d'un agent de la SNCF de changer d'employeur ont été précisées en commission. Pour autant, ce refus pourra, dans certains cas, constituer un motif de fin de contrat. Nous ne pourrions jamais accepter cela !

Certes, le volontariat est privilégié, mais il faut également permettre aux cheminots qui le souhaitent de conserver leur emploi au sein de la SNCF ou, pour le moins, créer une réelle obligation de reclassement pour l'entreprise historique. Les agents de la SNCF ne souhaitent pas forcément travailler au sein d'une entreprise privée, car ils sont attachés à l'opérateur historique. Si cette possibilité n'est pas expressément prévue, la prétendue « garantie de l'emploi » ne sera qu'un mensonge supplémentaire. Pour cette raison, nous demandons également un réel droit au retour au statut pour les cheminots.

Par ailleurs, grâce à ces processus de transfert, les opérateurs privés vont disposer de salariés dont le coût de la formation aura été assumé par l'opérateur public. C'est un avantage non négligeable.

Que dire également de la situation au sein des opérateurs privés, qui compteront en définitive deux catégories de salariés : ceux qui bénéficient du maintien de leurs garanties sociales et les autres, ceux qui n'auront pas eu la chance d'être passés par la SNCF ?

Plusieurs questions restent en suspens. Que se passera-t-il si la ligne sur laquelle le cheminot travaille est abandonnée à l'échéance du contrat de service public par la région ? Jusqu'à quelle échéance pouvez-vous réellement garantir la poursuite de la mise en œuvre de ce sac à dos social ?

Il y a trop d'ambiguïté et de silence coupable. Cela nous conduit à nous opposer à cet article.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, sur l'article.

M. Olivier Jacquin. Je veux souligner l'importance de cet article relatif à l'ensemble des questions sociales liées au transfert.

Avec l'humour intelligent qui le caractérise, le président Maurey a indiqué tout à l'heure que je l'avais qualifié de « collaborateur » du Gouvernement. Je ne peux laisser passer cela !

Je voulais souligner que l'évolution de ce texte depuis le début de son examen par le Sénat marque un véritable progrès et que l'on pouvait être satisfait des avancées obtenues. J'ai surtout précisé que, s'il y a eu des avancées, c'est grâce à l'action et aux propositions des syndicats progressistes.

Je tenais à attirer l'attention sur ces points à l'entame de l'examen de cet article important.

Mme la présidente. L'amendement n° 57, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Nous demandons purement et simplement la suppression de cet article relatif à ce qu'on appelle le « sac à dos social ». En effet, cet article, inséré à l'Assemblée nationale, définit les règles de transfert des personnels de la SNCF en cas de reprise de l'exploitation du réseau ferroviaire par des opérateurs privés.

Nous contestons tout autant la méthode que le fond.

Ainsi, la méthode utilisée par le Gouvernement est particulièrement discutable. Madame la ministre, vous sortez ce projet de loi d'habilitation pour ensuite négocier avec les partenaires sociaux. C'est l'inverse qu'il aurait fallu faire : prendre le temps de négocier, pour ensuite présenter un projet de loi en bonne et due forme au Parlement.

Nous nous trouvons placés dans une course contre la montre, ce qui ne crée pas les conditions d'un travail parlementaire de qualité. D'ailleurs, on voit bien que tout n'est pas ficelé, puisque des négociations ont encore lieu, comme en témoigne le nombre d'amendements présentés par le rapporteur en commission, amendements qui sont plus acceptables que les dispositions initiales.

Certains points nous semblent particulièrement inacceptables.

Si le projet de loi fonde les transferts sur le volontariat, la problématique du refus du salarié reste posée. Nous considérons, pour notre part, que le refus est un droit du salarié et que son expression ne doit pas avoir d'incidence sur la poursuite du contrat de travail.

Trop d'incertitudes demeurent encore sur les conditions de reprise, sur les garanties sociales.

Enfin, quelle aubaine, disons-le, pour les entreprises privées de pouvoir embaucher un personnel qualifié et compétent sans avoir eu à supporter le coût de sa formation. Encore un cadeau qui est fait aux nouveaux entrants ! Ils récupèrent le matériel roulant, les ateliers de maintenance et les personnels ! C'est tout de même incroyable ! Voilà une belle opération...

Nous entendons que toutes les garanties soient données aux cheminots. Dans l'attente d'un dialogue social fructueux, et prenant acte que, dans leur très grande majorité, les cheminots sont opposés à la présente réforme, nous demandons la suppression de cet article.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Je suis d'accord avec vous, monsieur Gay, cet article est extrêmement important. Je suis aussi d'accord avec vous pour dire que, lors du débat à l'Assemblée nationale, le volet social de ce texte n'a guère été traité.

Mme Éliane Assassi. Tout à fait !

M. Gérard Cornu, rapporteur. Pour ma part, j'ai considéré que le Sénat devait inscrire dans le texte un marqueur d'aménagement du territoire, mais aussi un marqueur social, ce thème n'ayant pas été suffisamment abordé, selon moi, à l'Assemblée nationale.

J'ai donc consulté tous les syndicats. Ils sont tous venus, sauf un, qui a décliné le matin une audition prévue l'après-midi. J'ai considéré que ce syndicat ne souhaitait pas rencontrer le rapporteur et je ne l'ai plus revu. Certains syndicats m'ont dit qu'ils étaient absolument contre cette réforme, contre l'ouverture à la concurrence, contre la fin du statut de cheminot, contre la transformation de l'EPIC en société anonyme, toutes évolutions auxquelles je suis, quant à moi, favorable. Nous avons pris acte de nos divergences. Ils s'inscrivaient dans une position de refus. C'est leur droit le plus strict, mais, dès lors, ce n'était plus la peine de continuer les auditionner.

Deux syndicats, l'UNSA et la CFDT, ont déclaré qu'ils n'étaient pas forcément d'accord avec le texte, mais qu'ils allaient essayer d'apporter leur contribution. Ils auraient préféré qu'il n'y ait pas d'ouverture à la concurrence, mais, sachant que la loi avait toutes les chances d'être votée, ils préféreraient tenter d'améliorer les choses plutôt que de refuser tout en bloc. J'ai considéré qu'il convenait de travailler avec eux, et nous les avons auditionnés une deuxième fois. J'ai été très attentif à leurs remarques.

Je tiens à le souligner, j'ai bénéficié d'une attention toute particulière de la part du président du Sénat, qui, gaulliste social comme moi, m'a beaucoup aidé pour l'examen de cet article.

Dans ses apports, le Sénat s'est montré, je le crois, franchement novateur. Tout n'est peut-être pas parfait, certains voudraient sans doute encore plus – je le comprends, cela fait aussi partie des négociations –, mais je pense avoir trouvé, en tant que rapporteur, un équilibre satisfaisant, même si, bien sûr, il ne le sera jamais pour ceux qui rejettent ce texte en bloc.

Voilà ce que je voulais dire en préambule. J'en viens maintenant à cet amendement visant à supprimer l'article 2 *quinquies*.

Cet article détermine le cadre du transfert des personnels, ainsi que les droits garantis aux salariés transférés.

Le transfert de personnel, lorsqu'une entreprise succède à une autre entreprise, est un principe appliqué dans de nombreux secteurs d'activité, par exemple dans celui des transports urbains. Cette obligation de reprise des salariés par le nouvel employeur est avant tout conçue pour protéger les salariés et empêcher que leur emploi ne disparaisse avec la perte du marché par l'entreprise sortante.

Organiser le transfert des salariés permet d'assurer la continuité du service. Il s'agit, en l'espèce, de garantir la continuité du service de transport ferroviaire et de permettre aux nouveaux entrants de bénéficier, cela a été souligné mais je le redis, de personnels déjà formés et compétents pour exploiter les lignes concernées.

Le cadre du transfert qui est prévu par le projet de loi est protecteur. Nous avons, en commission, renforcé les droits des salariés de SNCF Mobilités qui seront transférés. Ces salariés bénéficieront du maintien des éléments essentiels du statut : la garantie de l'emploi, l'affiliation au régime de retraite et un montant de rémunération équivalent, incluant l'ensemble des primes, indemnités, gratifications et allocations.

Par ailleurs, nous avons souhaité favoriser au maximum le recours au volontariat des salariés, puisque pourront être volontaires pour rejoindre le nouvel entrant l'ensemble des salariés de la région concernée.

Nous avons également prévu que, si le transfert implique un changement de région, les salariés pourront le refuser sans conséquence pour la poursuite de leur contrat de travail.

Vous le voyez, mes chers collègues, cet article garantit aux salariés transférés un large socle de droits sociaux, loin, très loin des caricatures que nous pouvons parfois entendre. Ces caricatures font d'ailleurs mal au cœur (*Mme Éliane Assassi proteste.*) parce que, franchement, j'ai essayé de toutes mes forces de comprendre les préoccupations des salariés.

Dans ce domaine, certains trouveront que j'ai été assez loin, d'autres trop loin, d'autres encore pas assez loin, mais je souhaite que nous conservions un certain équilibre. C'est pourquoi j'ai voulu faire figurer dans le texte de la commission toutes ces avancées sociales, de façon à être très transparent à l'égard de l'ensemble des syndicats. (*M. Jean-Raymond Hugonet et Mme Laure Darcos applaudissent.*)

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il s'agit effectivement d'un article très important. Dès le départ, le Gouvernement a annoncé qu'il souhaitait conduire cette réforme en étant ferme sur de grands principes, notamment celui de l'ouverture à la concurrence, mais en étant ouvert à la concertation avec les organisations syndicales et à la co-construction avec le Parlement.

S'agissant de l'ouverture à la concurrence, j'ai toujours dit que je souhaitais qu'elle soit à la fois progressive, comme le souhaitent les régions, et protectrice pour les salariés.

C'est ce qui m'a conduit à mener, durant deux mois, soixante réunions de concertation avec les organisations syndicales, qui ont permis d'inscrire dans le texte à l'Assemblée nationale des principes forts en matière d'organisation des transferts de personnel en cas de perte de contrat par l'opérateur historique.

Tout d'abord, la priorité est donnée au volontariat. Ensuite, les cheminots sont assurés, en cas de transfert, d'emporter avec eux l'essentiel des garanties liées au statut : garantie de l'emploi, régime spécial de retraite, garantie de rémunération, facilités de circulation, médecine de soins, logement. Nous avons même été au-delà, dans le texte qui a été voté par l'Assemblée nationale, en organisant une véritable portabilité des droits, qui permet donc aux cheminots d'effectuer des mobilités volontaires en conservant ces mêmes garanties.

Après l'adoption du texte à l'Assemblée nationale, j'ai souhaité poursuivre les concertations avec les deux organisations syndicales qui, sans être spontanément favorables à l'ouverture à la concurrence, ont voulu s'inscrire dans cette démarche, dans l'intérêt des cheminots.

Cette concertation nous a permis d'introduire, ensemble, de nouvelles avancées dans le texte qui a été adopté en commission au Sénat. Je veux remercier ici votre rapporteur, le Sénat et son président d'avoir voulu donner une grande place au dialogue social.

Votre commission a en particulier élargi le champ du volontariat et apporté des assurances supplémentaires quant au maintien de l'intégralité de la rémunération. Elle a également adopté le principe de la possibilité d'un retour au statut en cas de réintégration de la SNCF. C'est un point auquel les organisations syndicales étaient attentives.

Il est très important que l'on puisse organiser une véritable mobilité à l'échelle de la branche. Je veillerai à ce que ce principe soit pris en compte dans le cadre de la construction de la future convention collective.

Je pense que des avancées importantes ont été obtenues et que des garanties fortes sont données aux cheminots en cas de transfert. C'est le résultat à la fois des concertations que j'ai pu mener depuis près de trois mois et de la place donnée au dialogue social par le président du Sénat, votre rapporteur et la commission.

Je suis évidemment défavorable à la suppression de cet article.

Mme la présidente. La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote.

M. Fabien Gay. Monsieur le rapporteur, madame la ministre, il est bien que nous puissions échanger longuement sur cet article. Nous suivons l'actualité et connaissons donc les éléments que vous avez rappelés, mais des questions restent en suspens. C'est sur ces points que les cheminotes et les cheminots attendent des réponses.

Qu'advient-il des cheminotes et des cheminots qui refuseront le transfert à un opérateur privé ? C'est une véritable interrogation. Ils peuvent refuser le transfert à un opérateur privé parce qu'ils sont attachés à la SNCF, au service public. Nous rencontrons de nombreux cheminotes et cheminots, syndiqués ou non, qui sont dans ce cas.

Qu'advient-il des cheminotes et des cheminots si l'opérateur privé auquel ils ont été transférés perd la délégation de service public qu'il avait obtenue pour cinq ou dix ans ? *Quid* du droit au retour ? C'est là aussi une véritable question. Vous avez commencé à y répondre, madame la ministre, mais il faut creuser encore.

Enfin, un certain nombre de cheminotes et de cheminots s'interrogent sur le sort des nouveaux entrants, présents dans l'entreprise depuis moins de six mois. Sur ce point, il subsiste un doute.

Il faudra pouvoir avancer sur toutes ces questions au fil de la discussion.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. J'ai le souci, bien naturel, que le texte du Sénat puisse être validé en commission mixte paritaire par nos collègues de l'Assemblée nationale.

Je voudrais remercier Mme la ministre, car ce texte est un bel exemple de coconstruction. Dans cet esprit, tout ce qui a été intégré dans le texte de la commission a été validé par le Gouvernement. Je le dis d'autant plus volontiers que cela n'a pas toujours été le cas dans le passé, certains ministres ayant parfois balayé d'un revers de main des propositions de loi sénatoriales. Je ne doute pas que, sur ce texte, nous allons continuer à travailler dans ce climat. En tout cas, je tiens à souligner que Mme la ministre a vraiment été très attentive au travail du Sénat. Je l'en remercie, et j'espère que son attitude très constructive, pour reprendre un mot à la mode, inspirera ses collègues du Gouvernement, car nous avons besoin de la hauteur de vues du Sénat, qui est capable de travailler en transcendant les clivages politiques, dans l'intérêt de la France et des Français.

M. Philippe Dallier. Bien dit !

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. Je comprends les attentes et les inquiétudes soulevées par nos collègues du groupe CRCE. Elles sont tout à fait légitimes.

Cela étant, il faut prendre du recul. Notre rapporteur a livré une analyse pédagogique et apporté des explications. Mme la ministre a rappelé le grand nombre de réunions de concertation qu'elle a conduites, de même que la commission, dont le rapport comporte de nombreux éléments tout à fait constructifs et objectifs.

L'ouverture à la concurrence suscite certes des inquiétudes compréhensibles dans le monde cheminot, mais on essaie de trouver des solutions au travers du dialogue social, en restant très prudents et vigilants, afin de pouvoir rassurer les quelque 146 000 personnes concernées sur leurs évolutions de carrière.

Je me rallie à la position du rapporteur en ce qui concerne cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Chasseing, pour explication de vote.

M. Daniel Chasseing. Le Gouvernement et le Sénat garantissent le statut des salariés dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, même dans le cas d'un transfert, et s'attachent à rendre cette loi la plus protectrice possible pour les cheminots, notamment en donnant la priorité au volontariat, en prévoyant un droit au retour ou en maintenant la garantie de l'emploi.

Je voudrais remercier M. le rapporteur de son action : il a fait le maximum pour apporter toutes garanties aux cheminots, qui sont bien sûr anxieux et doivent être rassurés par le texte.

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

J'ai été saisie d'une demande de scrutin public émanant du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Je rappelle que l'avis de la commission est défavorable, de même que celui du Gouvernement.

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

Le scrutin est ouvert.

(Le scrutin a lieu.)

Mme la présidente. Personne ne demande plus à voter?...

Le scrutin est clos.

J'invite Mmes et MM. les secrétaires à procéder au dépouillement du scrutin.

(Il est procédé au dépouillement 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° 119 :

Nombre de votants	343
Nombre de suffrages exprimés	340
Pour l'adoption	15
Contre	325

Le Sénat n'a pas adopté.

L'amendement n° 246, présenté par M. Jacquin, Mme Lienemann, MM. Bérít-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mme de la Gontrie,

MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 4, première phrase

Remplacer le mot :

six

par le mot :

trois

La parole est à M. Yves Daudigny.

M. Yves Daudigny. La durée minimale d'une période d'essai en CDI est de trois mois. Même si celle-ci est renouvelable, il n'y a aucune raison à notre sens de fixer un délai excessif pour les salariés de la SNCF qui seraient embauchés quelques mois avant le changement d'attributaire d'un contrat de service public pour que leur contrat soit transféré dans des conditions décentes.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur le sénateur, votre amendement tend à réduire de six à trois mois l'antériorité minimale de l'embauche des salariés pouvant bénéficier du transfert. De fait, que les salariés justifient d'une expérience minimale apparaît souhaitable pour assurer les meilleures conditions de continuité d'exploitation de la ligne.

Je voudrais attirer votre attention sur le fait que cette mesure répond à l'une des demandes exprimées par les organisations syndicales lors des nombreuses réunions de concertation que j'ai conduites. Je ne crois pas opportun de revenir sur un équilibre qui a été entériné au cours de la concertation. L'avis est donc défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 246.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 101, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 4, première phrase

Après le mot :

employeur,

insérer les mots :

en respectant les spécificités des métiers et l'organisation collective du travail,

La parole est à M. Pascal Savoldelli.

M. Pascal Savoldelli. Il s'agit d'un amendement de repli. Mme la ministre a dit publiquement, avec raison, qu'il faut accélérer la table ronde réunissant le président de Transdev et de l'Union des transports publics et ferroviaires, l'État et les syndicats de salariés.

On nous dit qu'il s'agit d'une grande ambition nouvelle dont la majorité actuelle serait seule à l'origine, mais nous savons tous qu'une convention collective est en discussion depuis la fin de 2013. La négociation n'a pas abouti ; elle a avancé sur six points et bloque sur trois autres. Transdev, l'Union des transports publics et ferroviaires et les syndicats des personnels ont décidé de prolonger leurs discussions sur ces trois points précisément dans l'attente de la réforme, qui

prévoit une ouverture à la concurrence, une filialisation et un changement de statut. Dans ce débat, il ne faut pas perdre de vue l'historique des faits.

Si nous avons déposé cet amendement de repli par rapport à notre opposition de principe à l'ouverture à la concurrence, c'est parce que nous nous soucions de l'avenir des salariés qui seront transférés. Il vise à confirmer que le transfert des salariés de la SNCF à des opérateurs privés devra se faire dans le respect des spécificités des métiers et de l'organisation du travail des cheminots et des cheminotes.

Nous pensons, pour notre part, que le respect des spécificités des métiers et les droits fondamentaux des salariés n'ont pas été tout à fait garantis par la loi Travail. Cet amendement vise à assurer le respect des carrières des cheminots et des cheminotes, que nous souhaitons longues et dévouées, ainsi que la reconnaissance de leurs métiers bien particuliers, dont les savoir-faire doivent être conservés.

Quelle que soit notre opinion sur la flexibilité ou la mobilité, la question du retour dans l'entreprise et celle du volontariat sont très importantes. Je ne pense pas que les poser relève d'une approche partisane. Nous avons tous connu des personnes dont l'expérience dans le secteur public a été profitable dans le secteur privé, et inversement.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement vise à préciser que le transfert des salariés devra se faire dans le respect des spécificités des métiers et de l'organisation collective du travail.

Votre préoccupation est satisfaite s'agissant des métiers, monsieur le sénateur.

D'une part, le texte précise bien que le recours au volontariat doit se faire dans le respect des qualifications professionnelles.

D'autre part, les partenaires sociaux qui auront à négocier sur les critères de transfert tiendront également compte de cette exigence.

En ce qui concerne l'organisation collective du travail, il y aura un cadre au niveau de la branche, qui sera décliné au sein de chacune des entreprises. Cette déclinaison relève de l'employeur, qui devra trouver la meilleure organisation pour assurer le service dans le respect des prescriptions de sécurité.

Enfin, je vous confirme que, comme je m'y suis engagée vendredi dernier, je réunirai dans les prochains jours les partenaires sociaux pour relancer la négociation de la convention collective.

Je sollicite le retrait de cet amendement. À défaut, j'émettraï un avis défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Savoldelli, l'amendement n° 101 est-il maintenu ?

M. Pascal Savoldelli. Oui, madame la présidente.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 101.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 44, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 4, seconde phrase

Supprimer cette phrase.

La parole est à M. Fabien Gay.

M. Fabien Gay. Cet amendement, qui anticipe sur un amendement similaire que nous défendrons tout à l'heure, tend à revenir sur la possibilité ouverte par le texte d'intégrer les gares dans les contrats de service public.

L'avenir de ces infrastructures, qui sont le support du service public ferroviaire, font partie du patrimoine de la nation et constituent un élément du réseau ferroviaire.

Nous estimons, par principe, que ces structures doivent continuer à relever de Gares et Connexions, sous la responsabilité du groupe public ferroviaire intégré, et donc ne pas être filialisées.

Nous sommes, par conséquent, opposés au recours au modèle « transporteur-intégrateur », qui permettrait de confier la gestion des gares au seul opérateur de ces infrastructures, et ce pour plusieurs raisons.

La première est que nous prônons l'unité du réseau. Considérant les gares comme un élément de l'infrastructure, nous souhaitons un gestionnaire unique. Nous estimons même que la démarche de contractualisation est contradictoire avec la volonté affichée d'unifier la gestion et l'exploitation des gares sous la responsabilité de SNCF Réseau, reconnaissance implicite du caractère déterminant d'infrastructure ferroviaire de celles-ci.

La deuxième raison est que cette option n'est envisageable que pour les gares desservies par un unique transporteur. Qu'en sera-t-il pour toutes les autres, celles qui sont utilisées par plusieurs opérateurs ferroviaires ? Rien ne précise ce et n'exclut un recours aux contrats de service public dans ce cadre.

De plus, une telle possibilité d'intégration dans le contrat de service public suppose que les gares soient placées sous la responsabilité des régions, ce qui implique d'intensifier encore une décentralisation qui s'opère déjà aujourd'hui, mais, hélas ! sans les ressources adéquates.

Enfin, ouvrir la possibilité de confier l'exploitation des gares à un opérateur privé, même sous contrat avec une région, ne nous semble pas pertinent. Une gare, élément du réseau et partie intégrante du domaine public, ne peut être confiée à un opérateur privé.

Nous proposons donc la suppression de cette possibilité d'intégration de la gestion des gares dans les contrats de service public.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. M. Gay a sa logique. Ce n'est pas la mienne.

M. Fabien Gay. C'est sûr !

M. Gérard Cornu, rapporteur. En fait, cet amendement vise à supprimer la possibilité que le transfert de personnel concerne également des salariés de l'opérateur sortant qui effectuent des prestations en gare.

Actuellement, dans de nombreuses gares dites « montransporteur », où ne circulent que des trains gérés par SNCF Mobilités, la plupart des prestations en gare, comme l'accueil et l'information des voyageurs, sont assurées directement par SNCF Mobilités, et non par Gares et Connexions. Il serait, en effet, contre-productif que des agents de Gares et Connexions soient affectés dans

ces gares où peu de trains circulent et où, par conséquent, l'accueil des voyageurs peut être assuré directement par l'opérateur de transport.

En cas de changement d'opérateur, il convient de prévoir la possibilité que les personnels de SNCF Mobilités qui effectuent ces prestations en gare soient transférés au nouvel opérateur.

Par conséquent, l'avis de la commission est défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage l'avis de M. le rapporteur sur la nécessité de ne pas réduire le périmètre des agents transférés : il y a là un enjeu de continuité du service public.

Il y a, par ailleurs, un enjeu de mutualisation, et donc d'efficacité, du service public. À cet égard, entraver les synergies au sein des différents services risquerait de conduire un jour à fermer de petites gares.

Il importe donc de raisonner en considérant le périmètre d'ensemble.

J'entends bien la crainte que ces transferts peuvent susciter. Cependant, les transferts constituent une protection. En effet, dans de nombreux secteurs de l'économie, quand une entreprise perd un contrat, les emplois peuvent être menacés. Dans le cas de contrats de service public ou de délégations de service public, la reprise des contrats par un nouvel opérateur protège les salariés. Par exemple, lorsque, dans une commune, Transdev reprend un service de transport urbain précédemment confié à Keolis, Transdev reprend également les contrats de travail des salariés concernés. Il faut bien avoir conscience que, dans le cadre des contrats de service public, les transferts, s'ils peuvent signifier un changement d'environnement drastique, représentent une protection pour les salariés.

Évidemment, l'environnement du secteur ferroviaire est en train de connaître une forte évolution. C'est la raison pour laquelle toutes ces modalités particulières de transferts sont organisées par la loi, afin de tenir compte des spécificités des métiers et de maintenir des garanties pour les cheminots.

Il faut que chacun ait en tête que les transferts, dans le cadre des changements d'opérateurs des contrats de service public, constituent d'abord une protection pour les salariés.

Vous dites, monsieur le sénateur, que les salariés veulent rester à la SNCF parce qu'ils sont attachés au service public, mais le contrat de service public peut être exécuté par une autre entreprise, toujours pour le compte de l'autorité organisatrice. Demain, le métier des cheminots relèvera donc encore du service public !

Le Gouvernement est défavorable à l'amendement.

M. Gérard Cornu, rapporteur. Très bien !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 44.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 255, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 5

Compléter cet alinéa par les mots :

ainsi que du maintien de l'application à ces salariés des dispositions de la convention collective mentionnée à l'article L. 2162-1 en vigueur à la date du transfert

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il s'agit d'un amendement de précision, qui vise à éviter toute difficulté d'interprétation quant à l'application de la convention collective nationale de la branche ferroviaire aux salariés transférés. Il s'inscrit dans la volonté du Gouvernement d'instituer un cadre social de haut niveau applicable à l'ensemble des salariés.

Il s'agit de s'assurer que les salariés transférés continueront de relever de la convention collective ferroviaire et bénéficieront de l'ensemble des stipulations qui seront négociées au titre de la construction d'un cadre social de haut niveau pour la branche.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Cet amendement vise à préciser que les contrats de travail des salariés transférés à un nouvel opérateur continueront d'être régis par la convention collective de la branche ferroviaire. Cette précision me semble de nature à rassurer les salariés transférés. La commission émet un avis favorable.

Vous voyez, madame la ministre, que je ne donne pas que des avis défavorables aux amendements du Gouvernement ! *(Mme la ministre sourit.)*

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 255.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 102, présenté par Mme Assasi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 9

Au début, insérer les mots :

Un accord de branche étendu ou, à défaut,

La parole est à M. Pascal Savoldelli.

M. Pascal Savoldelli. L'article 2 *quinquies*, élaboré lui aussi au terme d'une grande concertation, puisqu'il a été introduit en commission à l'Assemblée nationale par adoption d'un amendement du Gouvernement... Largement réécrit au Sénat, il porte sur le devenir des cheminots en cas de changement d'opérateur.

Je ne reviendrai pas sur notre opposition à l'ouverture à la concurrence. Il vaudrait mieux éviter d'employer l'expression « sac à dos social », diversement appréciée par les cheminots et les cheminotes. Elle a pu choquer certains ; les travailleuses et les travailleurs, même s'ils ne manquent pas d'humour, sont attentifs aux mots.

Pour parler de façon plus technique, il s'agit ici de la portabilité des droits. Nous pensons que cette réforme organise un début de morcellement du statut. Elle permettra un transfert au fil de l'eau des employés de la SNCF vers des entreprises privées, dont beaucoup seront moins soucieuses de garantir de bonnes conditions de travail que de dégager une rentabilité.

Nous voulons la pérennisation du statut des cheminots et un service public ferroviaire de qualité. Nous n'avons pas obtenu la suppression de l'article 2 *quinquies*. Cet amendement de repli vise au moins à garantir à la branche un rôle prépondérant dans la détermination des modalités du transfert des salariés de la SNCF. Nous ne comprenons pas pourquoi l'article renvoie certaines modalités à un décret et d'autres à la négociation de branche. Nous souhaitons que les organisations syndicales négocient sur l'ensemble des modalités de transfert, afin de garantir aux salariés transférés le maintien des droits sociaux acquis.

Tous les cheminots ne sont pas politisés ou syndiqués. Ce qu'ils veulent, c'est connaître leur futur statut et les modalités de leur éventuel transfert. Il faut le comprendre !

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Il ne vous aura pas échappé, cher collègue, que les partenaires sociaux ont déjà beaucoup d'autres sujets de négociation pour les mois à venir. Il va falloir accélérer !

Cet amendement vise à confier à un accord de branche, et non à un décret en Conseil d'État, le soin de déterminer les informations sur le transfert des salariés qui seront transmises à ces derniers et à leurs représentants, ainsi que les modalités d'accompagnement, individuel et collectif.

Franchement, il me semble que nous pouvons faire confiance au Gouvernement, éclairé par l'avis du Conseil d'État, pour définir les règles pertinentes relatives à la transmission de ces informations.

L'avis de la commission est défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. De façon générale, vous pourrez noter, monsieur le sénateur, que, dans l'ensemble des dispositions du texte, nous avons privilégié l'accord entre partenaires sociaux.

Par exemple, un accord de branche est déjà prévu pour définir les critères de détermination des salariés concernés. Un autre précisera les modalités de mise en œuvre de garanties telles que les facilités de circulation, l'accès à la médecine spécialisée ou le logement.

Cependant, comme vous l'avez vous-même souligné, les cheminots veulent connaître rapidement les modalités de leur transfert éventuel. C'est la raison pour laquelle nous avons, en l'occurrence, opté pour un décret. Néanmoins, celui-ci fera l'objet d'une concertation préalable avec les partenaires sociaux de la branche et les autorités organisatrices, qui offre toutes les garanties nécessaires pour définir un dispositif à la fois protecteur et opérationnel.

Par conséquent, je sollicite le retrait de votre amendement – sans beaucoup d'espoir... À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Savoldelli, retirez-vous l'amendement ?

M. Pascal Savoldelli. Non, je le maintiens !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 102.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 217, présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 13

Remplacer cet alinéa par sept alinéas ainsi rédigés :

« 4° Les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices de mobilité intègrent dans les contrats de service public de transport de voyageurs des clauses sociales relatives notamment :

« - à l'effectif qui serait transféré, et sa répartition par métier ;

« - à des dispositifs de bonus/malus contractuels basés sur le niveau de maintien dans les effectifs du nouvel exploitant de personnel issu de l'ancien opérateur, en regard du recrutement de nouveau personnel sans ancienneté et ne bénéficiant pas du statut SNCF ;

« - à la poursuite de l'application par le nouvel opérateur d'accords ou d'usages en vigueur chez l'ancien exploitant, au-delà de ce qui est rendu obligatoire par la loi et la convention collective, dans le cadre d'accords de substitution ;

« - le suivi des engagements sociaux du nouvel opérateur, et les conséquences de leur éventuel non-respect ;

« - l'encadrement de la faculté du nouvel opérateur à recourir à des entreprises sous-traitantes ;

« - les moyens pour informer et accompagner les salariés qui seraient transférés, ainsi que les actions de formation et de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences.

La parole est à Mme Sophie Taillé-Polian.

Mme Sophie Taillé-Polian. Comme cela a été dit, les conditions de transfert sont moins insatisfaisantes qu'elles ne l'étaient à l'origine, mais il reste tout de même beaucoup à faire pour donner aux salariés de la SNCF toutes les garanties nécessaires.

En particulier, les clauses sociales prévues à cet article nous semblent insuffisamment détaillées. L'amendement vise à les formuler de façon plus précise, afin de les rendre effectives.

Le projet de loi prévoit que les conditions d'application de ce cadre seront précisées par décret pris en concertation avec les autorités organisatrices. Nous proposons pour notre part de les inscrire dans la loi.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Je considère que ce n'est pas au législateur de fixer dans le détail le contenu des clauses sociales, d'autant que certains des éléments mentionnés ont vocation à être déterminés par l'accord de branche prévu à l'article 2 *quinquies*.

Par conséquent, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il est très important de prévoir des clauses sociales. Certaines organisations syndicales le souhaitent. Le principe en a été introduit dans le texte voté par l'Assemblée nationale. Pour ce qui concerne la fixation des modalités, je pense que nous pouvons faire confiance aux autorités organisatrices. Les régions auront certainement à cœur de décliner ce principe selon des modalités particulières, telles que celles qui ont été décrites.

Le Gouvernement sollicite le retrait de l'amendement. À défaut, il émettra un avis défavorable.

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

M. Olivier Jacquin. Dans une certaine mesure, je souscris aux explications de M. le rapporteur et de Mme la ministre.

Comprenons cet amendement, dont la rédaction me semble plutôt de bonne facture, comme un moyen d'attirer l'attention des autorités organisatrices sur cette question et de les inciter à faciliter les transferts en offrant de meilleures garanties aux salariés.

Cela étant posé, nous retirons l'amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 217 est retiré.

L'amendement n° 132 rectifié, présenté par MM. Longeot et Gremillet, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 14, première phrase

1° Remplacer les mots :

par l'autorité organisatrice

par les mots :

d'un commun accord par le cédant et l'autorité organisatrice

et les mots :

son intention

par les mots :

l'intention de l'autorité

II. – Alinéa 15

Rédiger ainsi cet alinéa :

En cas de différend entre l'autorité organisatrice de transport et le cédant, l'une ou l'autre partie peut saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières dans les conditions fixées aux articles L. 1263-1 et L. 1263-2. La décision de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières s'impose aux parties.

La parole est à M. Jean-François Longeot.

M. Jean-François Longeot. Cet amendement a pour objet de privilégier les solutions de compromis entre l'autorité organisatrice et l'entreprise ferroviaire cédante.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Préférant le texte de la commission, je demande le retrait de cet amendement.

En pratique, que va-t-il se passer ? L'opérateur sortant définira le nombre de salariés à transférer. Si l'autorité organisatrice est d'accord avec ce chiffrage, pas de problème. Sinon, elle pourra soit saisir ses propres services, soit faire appel à un audit extérieur.

L'autorité organisatrice a besoin de savoir, au moment où elle lance l'appel d'offres, combien de salariés seront concernés par un éventuel transfert, car cet élément n'est pas sans conséquence sur le coût de l'opération.

L'équilibre qu'a trouvé la commission me semble devoir être conservé.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il s'agit de définir le nombre de salariés affectés directement ou indirectement au service dans le cadre de l'organisation existante.

L'opérateur est clairement en première ligne pour dénombrer les postes concernés, mais il me paraît important que la région, qui organise l'appel d'offres, puisse se prononcer sur ce chiffrage. En cas de désaccord, il y a possibilité de faire appel à l'ARAFER.

Je pense qu'un bon équilibre a été trouvé par la commission et je sollicite donc le retrait de l'amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Longeot, l'amendement n° 132 rectifié est-il maintenu ?

M. Jean-François Longeot. Ne souhaitant pas déstabiliser l'équilibre trouvé par la commission, nous retirons l'amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 132 rectifié est retiré.

L'amendement n° 251, présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 14, dernière phrase

Supprimer le mot :

lourde

La parole est à M. Claude Bérít-Débat.

M. Claude Bérít-Débat. Cet amendement vise à exclure la maintenance lourde du périmètre des transferts de personnel.

La notion de « maintenance lourde » n'a pas de définition précise et peut donc prêter à confusion. Plus généralement, il convient d'éviter de complexifier à l'excès le système ferroviaire par une ouverture partielle à la concurrence des prestations de maintenance du matériel roulant.

Il convient, en particulier, d'exclure des solutions sous-optimales dans lesquelles l'activité de maintenance serait ouverte à la concurrence, alors même que les lots portant sur le transport de voyageurs n'atteindraient pas une dimension critique justifiant le transfert éventuel d'un centre de maintenance du matériel.

Cette activité sera, par ailleurs, sujette à des creux de charge jusqu'en 2025. Elle doit donc faire l'objet d'un traitement particulier, visant à la maintenir intégralement au sein du groupe public ferroviaire, sous la forme d'un monopole régulé, accessible à l'ensemble des opérateurs.

Pour illustrer mon propos, j'évoquerai l'exemple très concret du Technicentre de Périgueux.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Mon cher collègue, je suis d'accord avec vous : l'expression « maintenance lourde » est peu compréhensible pour les non-initiés. Elle relève d'une typologie interne à la SNCF.

Cela étant, la suppression de l'adjectif « lourde » conduirait à exclure tout transfert de salariés affectés à la maintenance. (*M. Gérard Longuet approuve.*) Or les nouveaux opérateurs entrants doivent pouvoir disposer de personnel formé pour effectuer de tels travaux.

L'avis de la commission est défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je précise que les ateliers SNCF de Périgueux font bel et bien de la maintenance lourde et ne sont donc pas concernés par un éventuel transfert.

En revanche, il est indispensable que les salariés assurant la maintenance courante, totalement imbriquée dans le service ferroviaire, soient bien concernés par les transferts.

Pour cette raison, je sollicite le retrait de l'amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Bérít-Débat, l'amendement n° 251 est-il maintenu ?

M. Claude Bérít-Débat. Oui, madame la présidente, mais j'ai bien entendu ce qu'a dit Mme la ministre.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Longuet, pour explication de vote.

M. Gérard Longuet. Selon vous, madame le ministre, la maintenance lourde concerne-t-elle, par exemple, les tours en fosse pour le recalibrage des roues ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Non, monsieur Longuet, pas nécessairement. De telles opérations interviennent au fil des roulements. Elles pourront donc bien faire partie des activités transférées.

M. Gérard Longuet. Très bien !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ce que nous entendons exclure du périmètre des transferts, ce sont les établissements industriels qui interviennent pour le compte de nombreux services TER de plusieurs régions, car il s'agit alors d'activités industrielles qui ne sont pas imbriquées dans les services courants du transport régional.

M. Gérard Longuet. Parfait !

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. La maintenance du matériel roulant est fondamentale. Il est vrai que l'on a assisté, au fil des années, à la suppression de nombreux centres de maintenance, les « ateliers SNCF ». Cela tient à l'automatisation, dans une large mesure, aux changements de méthodes, à la modernisation du matériel, désormais très informatisé. Il faut rappeler l'effort consenti par nos régions en matière de matériel roulant.

Cependant, il faut rester particulièrement prudents, car il y va aussi de l'activité économique et des emplois dans l'industrie ferroviaire.

Cela étant, je suivrai l'avis de M. le rapporteur.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Chasseing, pour explication de vote.

M. Daniel Chasseing. Le centre de maintenance de Brive, dans mon département, est-il considéré comme assurant de la maintenance lourde ? Il serait important de le savoir, parce qu'un transfert entraînerait une diminution du nombre des cheminots.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 251.

(Après une épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, n'adopte pas l'amendement.)

Mme la présidente. L'amendement n° 18 rectifié *bis*, présenté par Mme Bories, M. J.M. Boyer, Mme Puissat, M. Savary, Mme Lamure, MM. Dufaut, Babary, Chaize et Piednoir, Mmes Malet, Lanfranchi Dorgal, A.M. Bertrand et Lopez, MM. Sido, Savin et Gremillet et Mme Garriaud-Maylam, est ainsi libellé :

Alinéa 17, seconde phrase

Supprimer le mot :

notamment

La parole est à Mme Joëlle Garriaud-Maylam.

Mme Joëlle Garriaud-Maylam. Dans cette assemblée, nous n'aimons guère, on le sait, le terme « notamment », sa valeur juridique étant incertaine.

L'article définit les conditions de transfert des contrats de travail et les critères de désignation des salariés transférés en cas de changement d'attribution d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs.

Cet amendement rédactionnel vise à clarifier le texte. En effet, la loi doit être précise et ne pas laisser place à l'interprétation. Aussi est-il nécessaire de supprimer les termes qui seraient susceptibles de nuire à la clarté de la loi. C'est une préoccupation chère à notre assemblée !

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. D'ordinaire, je suis très attentif à la simplification. Mais, en l'occurrence, la suppression de l'adverbe « notamment » ne serait absolument pas anodine. En effet, elle aurait pour conséquence de restreindre le champ de la négociation. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'avis du Gouvernement est identique à celui de la commission. Le terme « notamment » laisse aux partenaires sociaux la possibilité d'intégrer, le cas échéant, d'autres critères.

Je demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, je me verrai contrainte d'émettre un avis défavorable.

Mme la présidente. L'amendement n° 18 rectifié *bis* est-il maintenu, madame Joëlle Garriaud-Maylam ?

Mme Joëlle Garriaud-Maylam. Je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 18 rectifié *bis* est retiré.

L'amendement n° 100, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 18

Remplacer le mot :

prioritairement

par le mot :

exclusivement

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Nous avons bien noté les évolutions du texte et la place donnée au volontariat. Toutefois, nous estimons que ce n'est pas suffisant.

Cet amendement vise donc à prévoir que le refus du salarié de changer d'employeur ne pourra être considéré comme une démission et qu'il n'aura donc aucune conséquence sur le maintien du contrat de travail. Il appartiendra à SNCF Mobilités de formuler des propositions raisonnables permettant la poursuite de la relation contractuelle au sein du groupe public. Il ne revient pas aux cheminots de subir les conséquences négatives de l'ouverture à la concurrence.

En raison de l'importance que nous attachons à cet amendement, nous avons déposé une demande de scrutin public.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Vous avez raison, ma chère collègue, il s'agit effectivement d'un amendement important.

Il prévoit que le transfert des salariés ne s'opérera que sur la base du volontariat. Tel est également le sens de l'amendement n° 103, qui tend à introduire la possibilité, pour les salariés, de refuser tout transfert, cela sans conséquence sur la poursuite du contrat de travail. Mon avis portera donc sur les deux amendements.

En commission, nous avons adopté des dispositions visant à favoriser le plus large recours possible au volontariat des salariés pour rejoindre le nouvel opérateur. En effet, ce volontariat pourra concerner non seulement l'ensemble des salariés affectés, même très partiellement, au service transféré, mais également l'ensemble des salariés de la région affectés à d'autres services. Nous avons donc fortement étendu le nombre de personnes pouvant se porter volontaires pour un transfert.

Par ailleurs, le dispositif que nous avons inséré prévoit que les salariés qui ne sont pas affectés majoritairement au service transféré pourront refuser le transfert. Ils se verront dans ce cas proposer une offre de reclassement en priorité dans la région où ils habitent, et à défaut sur le reste du territoire national.

Cependant, si le nombre de volontaires est insuffisant, il est nécessaire d'avoir un mécanisme contraignant pour faire en sorte que le nouvel opérateur puisse disposer d'un nombre suffisant de salariés déjà formés pour exploiter le service ferroviaire. Il y va de la continuité du service public de transport, à laquelle nous sommes tous attachés.

Le dispositif que nous avons adopté, qui, je le rappelle, permettra un large recours au volontariat, me paraît équilibré en ce qu'il favorise le libre choix des salariés, tout en garantissant aux nouveaux opérateurs qu'ils auront les moyens d'exploiter le service de transport.

Pour toutes ces raisons, afin que ne soit pas perturbé un équilibre fragile par nature, j'émet un avis défavorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je le confirme, le Gouvernement a souhaité donner la plus large part au volontariat. Tel est le sens du dispositif introduit à l'Assemblée nationale après concertations avec les organisations syndicales. Le Gouvernement était favorable à l'élargissement du périmètre du volontariat.

Finalement, ne seraient concernés par un transfert obligatoire que les salariés majoritairement affectés au service et pour lesquels ce transfert ne supposerait pas de changement de résidence.

Il s'agit effectivement de trouver un équilibre entre la place que le Gouvernement et la commission ont souhaité donner au volontariat et la nécessité d'assurer la continuité du service public. Les salariés dont nous parlons seraient transférés sans devoir changer de région de résidence, en étant maintenus dans le service auquel ils sont majoritairement affectés et en bénéficiant de garanties de très haut niveau. En particulier, ils auraient la possibilité de poursuivre ultérieurement leur parcours professionnel en revenant prendre un poste à la SNCF et d'opter, dans ce cas, pour un retour au statut.

Il s'agit donc d'un dispositif très protecteur, qui permettra néanmoins d'assurer la continuité du service public. Je demande le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote.

M. Fabien Gay. Monsieur le rapporteur, madame la ministre, je vous remercie de ces réponses. Je me félicite du climat respectueux qui prévaut dans ce débat très intéressant. Nous avançons, mais il reste tout de même un grand nombre de points à négocier.

Vous avez dit tout à l'heure que vous réuniriez les partenaires sociaux dans les prochains jours, madame la ministre. Quel rôle l'État jouera-t-il dans ces négociations tripartites ? Se bornera-t-il à organiser la réunion, sans intervenir, ou jouera-t-il un rôle actif, par exemple pour garantir aux salariés et aux représentants de leurs organisations syndicales qu'il n'y aura pas de *dumping* social ?

Enfin, si les cheminots et cheminotes sont évidemment attachés au service public, ils sont aussi profondément attachés à l'entreprise SNCF. Parfois, leurs parents et leurs grands-parents y ont eux aussi travaillé. Le transfert à un opérateur privé, qui constitue une grande nouveauté, ne se fera pas sans casse, y compris sur le plan psychologique. Un transfert à un opérateur privé est donc loin d'être une petite affaire !

Vous affirmez que les transferts de personnel protègent les salariés, en vous appuyant sur des exemples de transferts d'entreprises privées à d'autres entreprises privées, mais cela n'a rien à voir avec un transfert de personnel d'une entreprise à 100 % publique à une entreprise privée : les situations sont complètement différentes !

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

M. Olivier Jacquin. Initialement, je pensais que recourir exclusivement au volontariat était la meilleure solution en matière de transferts de personnel. Or, en approfondissant la réflexion et, surtout, en discutant avec les partenaires sociaux, je me suis rendu compte qu'il était préférable de faire appel « prioritairement » au volontariat.

En effet, prévoir un recours exclusif au volontariat conduirait en définitive à ce que l'opérateur entrant choisisse ses salariés sur une liste de volontaires. Je fais exprès de présenter ainsi les choses, pour souligner les risques d'une telle solution.

Par ailleurs, si on la retenait, on courrait le risque de voir certaines régions, telle l'Île-de-France, désertées, au profit des régions au climat ensoleillé du sud de la France.

Aussi me semble-t-il préférable de maintenir l'adverbe « prioritairement », à condition de n'élargir que de manière progressive le périmètre géographique de recrutement en cas de manque de volontaires.

Nous nous abstenons sur cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'ai parfaitement conscience, monsieur Gay, qu'il s'agit d'un changement très profond pour des cheminots dont les parents, voire les grands-parents, travaillaient parfois déjà à la SNCF. Même s'il s'agit de continuer à exercer leur mission de service public au même endroit, le changement d'opérateur est une évolution très importante. C'est la raison pour laquelle je me suis attachée, dès le départ, à apporter un maximum de garanties aux cheminots, y compris en ouvrant la possibilité d'un retour dans l'entreprise publique et au statut.

S'agissant de la négociation de branche, l'État ne va pas se substituer aux partenaires sociaux. Vous avez d'ailleurs défendu tout à l'heure un amendement visant au contraire à donner toute leur place à ces derniers. Cela étant, le

Gouvernement est déterminé à ce que cette négociation aboutisse. Tel est le sens de la réunion que je tiendrai prochainement avec les partenaires sociaux. Il s'agit de s'assurer qu'ils produisent un agenda social, avec des thèmes, des objectifs et un calendrier. C'est de cela que nous pourrions discuter prochainement.

Nous mettrons en place un observatoire du dialogue social, placé sous l'égide de Jean-Paul Bailly et d'une autre personnalité choisie pour ses compétences dans le domaine des relations sociales. Cette structure sera chargée de vérifier que les discussions avancent et de nous alerter si tel n'était pas le cas.

Je le souligne, l'UTP, l'Union des transports publics et ferroviaires, a prévu de mettre à la disposition des organisations syndicales des moyens d'expertise, afin qu'ils soient en mesure de participer activement aux négociations. Cela facilitera le dialogue au sein de la branche.

Vous l'aurez peut-être noté, le texte qui vous est soumis prévoit un dispositif supplétif permettant à l'État, en cas de désaccord, de s'assurer de la conclusion de ces négociations. Évidemment, notre objectif n'est pas d'y recourir. Je fais confiance aux partenaires de la branche et serai particulièrement attentive au bon déroulement des négociations.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 100.

J'ai été saisie d'une demande de scrutin public émanant du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Je rappelle que l'avis de la commission est défavorable, de même que celui du Gouvernement.

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

Le scrutin est ouvert.

(Le scrutin a lieu.)

Mme la présidente. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

J'invite Mmes et MM. les secrétaires à procéder au dépouillement du scrutin.

(Il est procédé au dépouillement 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° 120 :

Nombre de votants	343
Nombre de suffrages exprimés	264
Pour l'adoption	15
Contre	249

Le Sénat n'a pas adopté.

L'amendement n° 218, présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 20

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 2121-... – Pour les salariés relevant de la convention collective ferroviaire les stipulations d'un accord d'entreprise ou d'établissement ne peuvent comporter des stipulations moins favorables que celles d'une convention ou d'un accord de branche conclues antérieurement.

« La convention de branche ou des accords signés au niveau de la branche peuvent stipuler pour certaines de leurs clauses que les accords d'entreprise signés antérieurement ne peuvent comporter des stipulations moins favorables.

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. La branche a besoin d'un socle social solide, qui assure son attractivité pour les salariés, sachant qu'une part importante des métiers du transport ferroviaire présentent des contraintes fortes pour les salariés. C'est une condition du développement d'un transport ferroviaire de qualité et sûr.

Afin d'éviter le développement de pratiques de *dumping* social allant à l'encontre des objectifs du présent projet de loi, il est nécessaire que les décisions qui seront prises dans le cadre de la convention collective prévalent sur d'éventuels accords d'entreprise portant sur les mêmes sujets. Une telle approche est cohérente avec le fait que, à défaut d'aboutissement de la négociation de branche, la législation prévoit que l'État intervienne par décret.

Nous utilisons là une spécificité de la convention collective nationale de la branche ferroviaire, qui figure à l'article L. 1321-3-1 du code des transports.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Un tel dispositif s'inscrit en rupture avec les évolutions du droit du travail les plus récentes, visant à donner la primauté aux accords d'entreprise négociés par les partenaires sociaux de proximité. Vous ne serez donc pas surpris, monsieur le sénateur, que le Gouvernement soit défavorable à votre amendement.

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

M. Olivier Jacquin. J'ai été moi-même surpris de découvrir que cette disposition figurait dans la convention collective nationale de la branche ferroviaire, étant donné l'ambiance présidant aujourd'hui à la négociation des accords... Cela m'a cependant bien été confirmé.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. La primauté de l'accord de branche vaut pour les seules dispositions relatives au temps de travail, pour des raisons de sécurité, comme dans tous les métiers du transport. Les autres mesures relèvent du droit commun. Je confirme donc l'avis défavorable du Gouvernement.

Mme la présidente. L'amendement n° 218 est-il maintenu, monsieur Jacquin ?

M. Olivier Jacquin. S'il s'agit des dispositions relatives au temps de travail liées aux questions de sécurité, je le maintiens.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je précise que la primauté de l'accord de branche existe aujourd'hui – et sera maintenue – en ce qui concerne les dispositions relatives

au temps de travail, pour des raisons de sécurité. Or vous visez là d'autres dispositions, pour lesquelles il n'y a pas d'enjeu de sécurité.

M. Olivier Jacquin. Dans ces conditions, je retire l'amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 218 est retiré.

Je suis saisie de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 103, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéas 23 à 26

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

« III. – Le refus du salarié n'emporte aucune conséquence sur la poursuite de son contrat de travail.

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Cet amendement est défendu.

Mme la présidente. L'amendement n° 172 rectifié, présenté par MM. Gold, Arnell et A. Bertrand, Mme M. Carrère, MM. Castelli, Collin et Corbisez, Mme Costes, MM. Dantec, Gabouty, Guérini et Guillaume, Mme Jouve, M. Labbé, Mme Laborde et MM. Léonhardt, Menonville, Requier et Vall, est ainsi libellé :

Alinéa 24, première phrase

Remplacer les mots :

la même région ou, à défaut, situé sur le territoire national dans l'entreprise

par les mots :

le même département ou dans un département limitrophe

La parole est à M. Éric Gold.

M. Éric Gold. Dans le cas d'un refus de transfert d'un salarié dont le taux moyen d'affectation au service transféré sur les douze mois est inférieur à 50 %, l'article 2 *quinquies* prévoit actuellement que ce salarié se voie proposer une offre d'emploi dans la même région ou, à défaut, sur le territoire national de l'entreprise.

Il nous paraît préférable de proposer une offre d'emploi alternative dans le département de résidence du salarié ou les départements limitrophes, car le dispositif actuel fait peser un trop grand risque de bouleversement de la vie du salarié et de sa famille.

Cet amendement vise donc à mieux protéger les intérêts des salariés, tout en restant dans le cadre de la réforme.

Mme la présidente. L'amendement n° 180 rectifié, présenté par MM. Corbisez, Arnell et Collin, Mme Costes, M. Dantec, Mme N. Delattre, M. Guillaume, Mme Jouve, M. Labbé, Mme Laborde et MM. Menonville et Requier, est ainsi libellé :

Alinéa 24, première phrase

Supprimer les mots :

ou, à défaut, situé sur le territoire national

La parole est à M. Jean-Pierre Corbisez.

M. Jean-Pierre Corbisez. Il y a eu l'amendement du méchant, voici maintenant l'amendement du gentil! (*Sourires.*)

Alors que mon collègue Éric Gold propose de retenir, pour les transferts de personnel, un périmètre départemental, je suggère de fixer un cadre régional.

Il est vrai que le transfert d'une partie de l'activité de la SNCF à un nouvel opérateur emporte des conséquences non négligeables pour les agents de l'entreprise publique. Certes, le projet de loi comporte des garde-fous et des dispositions protégeant les employés, mais il me semble nécessaire de le faire évoluer concernant la question de la mobilité professionnelle en cas de refus du transfert.

Comme l'a dit Éric Gold, la référence au territoire national paraît tout à fait excessive, surtout s'agissant d'agents dits d'exécution, auxquels un changement de lieu d'affectation pouvant s'opérer à l'échelle du territoire national poserait de réelles difficultés familiales, sociales et financières.

Vous avez évoqué tout à l'heure, madame la ministre, des exemples de transferts de personnel entre des entreprises privées telles que Transdev ou Veolia. Voilà quelques mois, j'étais encore vice-président d'un syndicat mixte des transports. Effectivement, l'entreprise entrante doit reprendre les salariés de l'entreprise sortante, mais les chauffeurs de la première récupèrent les « bonnes » lignes, tandis que ceux de la seconde doivent assurer les horaires décalés... S'il existe une garantie de reprise du personnel, les conséquences du transfert peuvent néanmoins être très négatives pour les salariés concernés. Dans le même ordre d'idées, à l'occasion de fusions-absorptions de grands groupes agroalimentaires au niveau européen, on a parfois proposé aux salariés des emplois en Slovaquie, en Slovaquie ou même en Amérique du Sud, à 300 ou 400 euros par mois!

Si vous estimez que, pour l'affectation d'un salarié refusant le transfert, le périmètre départemental est trop étroit, acceptez au moins de retenir le périmètre régional.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. La commission est défavorable à l'amendement n° 103, comme je l'avais indiqué par anticipation tout à l'heure.

Pour ce qui concerne l'amendement n° 172 rectifié, la limite départementale n'est vraiment pas suffisante pour assurer le reclassement des salariés. La commission y est donc défavorable.

J'en viens à l'amendement n° 180 rectifié de M. Corbisez. Au départ, j'avais prévu un reclassement à l'échelle du territoire national, mais les syndicats qui ont bien voulu échanger avec moi m'ont indiqué que ce périmètre était trop large et qu'il serait préférable de retenir l'échelon régional. Cependant, un reclassement au sein du périmètre régional ne sera pas toujours possible. C'est pourquoi j'ai voulu trouver un équilibre, en donnant la priorité à l'échelon régional tout en laissant la possibilité de passer à l'échelon national si nécessaire, afin d'éviter le licenciement.

Ne souhaitant pas modifier cette rédaction équilibrée, qui a reçu l'aval des syndicats que j'ai évoqués, la commission donne un avis défavorable à cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. S'agissant de l'amendement n° 103, je mesure parfaitement le caractère sensible de la disposition en question, pour en avoir beaucoup discuté avec certaines organisations syndicales.

Je suis convaincue que les dispositions relatives à la cessation du contrat de travail n'auront pas à s'appliquer. Je l'ai dit tout à l'heure, seuls les cheminots majoritairement affectés au service transféré et résidant dans la région pourront être

concernés par un transfert obligatoire. Ils exerceront alors le même métier, en résidant au même endroit, en bénéficiant de garanties de très haut niveau en matière d'emploi, de régime de retraite, de maintien de la rémunération, de facilités de circulation, d'accès à la médecine de soins ou de logement.

Pour autant, eu égard au principe de transfert obligatoire, le Gouvernement émet un avis défavorable sur l'amendement n° 103.

J'en viens aux amendements n°s 172 rectifié et 180 rectifié.

Le périmètre départemental est à mes yeux trop restreint. Il faut donner toutes ses chances au reclassement, en élargissant son périmètre à l'échelle régionale, voire nationale. Les cheminots ont l'habitude de la mobilité : elle est, pour ces agents à statut comme pour les fonctionnaires, la contrepartie de la garantie de l'emploi. Le Gouvernement est défavorable à ces deux amendements.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 103.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 172 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Je pensais que MM. Gold et Corbisez retireraient leurs amendements.

Monsieur Corbisez, je vous le dis solennellement, la mise en œuvre des dispositions de l'amendement n° 180 rectifié pourrait être contraire aux intérêts des salariés. Pour le démontrer, je prendrai un exemple très concret.

Vous voulez limiter le périmètre de reclassement à la région. Notre collègue Pascale Bories a été adjointe au maire de Villeneuve-lès-Avignon, qui appartient à la communauté d'agglomération d'Avignon. Or Avignon se trouve dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, et Villeneuve-lès-Avignon dans la région Occitanie...

Si votre amendement était adopté, un tel transfert deviendrait impossible en raison d'un simple changement de région. Vous constatez quels problèmes une telle disposition pourrait susciter.

Voilà pourquoi cette mesure irait au détriment des salariés, ce que je tiens absolument à éviter. À mon sens, je le répète, il faut garantir l'équilibre défini.

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

M. Jean-Pierre Corbisez. Monsieur le rapporteur, nous avons déjà beaucoup travaillé avec vous sur ce texte, et je vous propose d'apporter une légère modification à mon amendement : il s'agirait d'y introduire la mention « de la région ou des régions limitrophes ».

Cette rédaction permettrait d'élargir davantage le périmètre considéré. Les espaces ainsi définis pourraient couvrir plusieurs centaines de kilomètres ! Or, pour aller de Paris à Marseille, il faut franchir seulement 900 kilomètres.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Monsieur Corbisez, pardonnez-moi d'insister, mais les salariés ont besoin de souplesse ! Certains d'entre eux travaillent dans une région, puis, pour tel ou tel motif, notamment pour des raisons familiales ou pour retrouver leur province natale, souhaitent être mutés très loin du lieu où ils se trouvent.

Prenons l'exemple d'une personne née à Marseille, et qui travaille à Lille.

M. Louis-Jean de Nicolaÿ. C'est *Bienvenue chez les Ch'tis !* (*Sourires.*)

M. Gérard Cornu, rapporteur. Eh bien, cette personne pourra souhaiter bénéficier d'un poste vacant à Marseille. De grâce, laissons de la souplesse !

En l'occurrence, les dispositions que vous proposez relèvent d'une logique de contrainte, et je le regrette sincèrement. Le Sénat décidera par son vote. J'espère toutefois qu'il ne supprimera pas une mesure de progrès en optant pour une restriction sociale.

Mes chers collègues, sur ce projet de loi, j'ai accompli un important travail au titre des mesures sociales (*M. Jean-Pierre Corbisez acquiesce.*), et je ne voudrais pas que toutes ces dispositions, acquises en commission, soient détricotées ou dénaturées en séance. C'est toujours ce que je redoute lors des débats en séance publique. En la matière, il ne faut pas légiférer au détriment des salariés !

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Chasseing, pour explication de vote.

M. Daniel Chasseing. Monsieur le rapporteur, dans ce cas, il fallait voter l'amendement n° 172 rectifié, présenté par M. Gold. (*M. le rapporteur manifeste son impatience.*)

Ces dispositions étaient très claires : en vertu de cet amendement, les salariés « dont le taux moyen d'affectation au service transféré sur les douze derniers mois est inférieur à 50 % » devaient de se voir proposer « une offre d'emploi disponible dans le même département ou dans un département limitrophe. »

Mme Élisabeth Borne, ministre. Non, ce n'était pas mieux !

Mme la présidente. Mes chers collègues, le règlement de notre assemblée défend de modifier un amendement dès lors qu'il a été appelé en discussion. Il existe certes des exceptions, notamment lorsqu'un consensus semble se dessiner.

Toutefois, en l'occurrence, M. le rapporteur semble très réservé, et il paraît difficile de rectifier cet amendement.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Tout à fait !

M. Pierre Cuypers. Excellent !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 180 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 263, présenté par M. Cornu, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Alinéa 29

Remplacer les mots :

de ses

par le mot :

des

La parole est à M. le rapporteur.

M. Gérard Cornu, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel, madame la présidente.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 263.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 219, présenté par MM. Jacquin, Bérit-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Madrelle, Mmes Prévaille et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 29

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Par dérogation aux mêmes articles L. 2261-14, L. 2261-14-2 et L. 2261-14-3 et en l'absence d'accord ou de convention de substitution prévue au premier alinéa dudit article L. 2261-14, les salariés issus de l'opérateur cédant conservent les droits individuels résultant des conventions, décisions unilatérales, usages ou accords qui leur étaient applicables avant leur transfert dans le nouvel opérateur.

La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte.

M. Jean-Michel Houllégatte. Il s'agit là d'un amendement de sécurisation et d'incitation à la négociation.

Mes chers collègues, vous le savez, l'article L. 2261-14 du code du travail précise que, lorsque l'application d'une convention ou d'un accord est mise en cause par telle ou telle mesure, notamment une cession, cette convention continue de produire effet jusqu'à l'entrée en vigueur de la convention qui se substitue à elle, et ce pendant une durée d'un an.

De plus, en l'absence de convention, il existe un socle de garanties, lequel porte exclusivement sur le niveau des rémunérations – ce dernier ne peut être inférieur à la rémunération versée lors des douze derniers mois.

Avec cet amendement, nous vous proposons que, par dérogation à ces dispositions du code du travail, et en l'absence d'accord ou de convention de substitution, les salariés issus de l'opérateur cédant conservent les droits individuels résultant des conventions, décisions unilatérales, usages ou accords qui leur étaient applicables avant leur transfert au sein du nouvel opérateur. Cette disposition complémentaire doit inciter les partenaires sociaux à une contractualisation positive de substitution en cas de transfert d'activité.

La survivance, au-delà de la durée légale d'un an, des droits individuels issus des accords, décisions et usages préexistants est sécurisante pour les salariés transférés. De plus, elle rend indispensable l'inventaire des droits et pratiques existants dans le périmètre de chaque lot transféré, afin de déterminer le cadre social nouveau qui devrait s'y substituer en tenant compte des enjeux économiques et sociaux propres au marché concerné.

Cette mesure est nécessaire pour garantir la confiance et l'engagement des salariés dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, alors même que seraient prévues des situations de transfert obligatoire. Ce sont là des cas de figure que nous avons déjà évoqués.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Mes chers collègues, en la matière comme précédemment, nous sommes face à une question d'équilibre.

En vertu de cet amendement, quand, au sein du nouvel opérateur, un accord d'entreprise n'a pas été conclu, les droits individuels résultant des accords collectifs, des décisions unilatérales ou des usages en vigueur au sein de l'opérateur sortant seraient applicables aux salariés transférés.

Une telle mesure reviendrait à transférer l'ensemble des droits individuels prévus par le statut et figurant dans les actes réglementaires et non réglementaires propres à la SNCF. Je songe, par exemple, aux usages locaux conférant des avantages aux salariés, lesquels sont nombreux et parfois non écrits.

Or, je le rappelle, le texte issu des travaux de la commission garantit aux salariés de SNCF Mobilités l'essentiel des droits prévus par le statut : la garantie de l'emploi, l'affiliation au régime spécial de retraites et le maintien d'une rémunération identique comprise dans un sens large – cette dernière englobe en effet la rémunération fixe, les primes, les indemnités, les allocations et les gratifications.

Ces droits auront d'ailleurs vocation à être complétés par un accord de branche. En outre, chaque opérateur pourra étendre ces avantages par des accords collectifs qui lui seront propres.

Le texte de la commission contient donc déjà des garanties fortes pour les salariés transférés. Monsieur Houllégatte, préservons l'équilibre atteint : je suis déjà allé très loin, ne faisons pas de surenchère !

En conséquence, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement vise à préciser que les droits individuels des salariés sont acquis, sans limites, dans l'attente de la conclusion d'un accord de substitution.

Monsieur Houllégatte, vous le savez, un tel dispositif serait totalement dérogatoire aux principes généraux du code du travail. (*M. Jean-Michel Houllégatte acquiesce.*) Or, compte tenu de toutes les garanties qui sont déjà inscrites dans ce projet de loi et que M. le rapporteur vient de rappeler, il ne peut s'agir que de dispositions très ponctuelles ou très locales.

Comme vous, je souhaite que les salariés concernés soient rapidement couverts par un accord de substitution. Mais la durée légale doit suffire, comme dans tous les autres secteurs : c'est là un principe général fixé par le code du travail. Ce délai incitera les partenaires sociaux à une contractualisation positive.

Pour ces raisons, j'émet un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 219.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

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

L'amendement n° 123 rectifié *bis*, présenté par MM. Longeot et Gremillet, est ainsi libellé :

Alinéa 31, première phrase

Supprimer le mot :

, allocations

La parole est à M. Jean-François Longeot.

M. Jean-François Longeot. Au travers de cet amendement, j'attire l'attention de la Haute Assemblée sur une difficulté : inscrire le mot « allocations » dans ce projet de loi sans prévoir l'application du traitement fiscal et des taux de cotisations salariales et patronales actuellement pratiqués par le groupe public ferroviaire aurait des conséquences négatives, non seulement pour les nouveaux opérateurs, mais aussi pour les salariés.

Il serait donc plus sage de supprimer ce terme : à mon sens, mieux vaut débattre de ce sujet lors de la négociation de la convention collective.

Mme la présidente. L'amendement n° 135, présenté par MM. Malhuret, Fouché et les membres du groupe Les Indépendants – République et Territoires, est ainsi libellé :

Alinéa 31

Après le mot :

allocations

insérer les mots :

, en assurant le même traitement fiscal et en conservant les mêmes taux en matière de cotisations salariales et patronales,

La parole est à M. Daniel Chasseing.

M. Daniel Chasseing. Cet amendement tend à garantir, pour le même travail, l'application du même traitement fiscal et des mêmes taux de cotisation aux allocations des salariés transférés de la SNCF aux nouveaux opérateurs.

Les allocations aujourd'hui perçues par les salariés du groupe public ferroviaire correspondent à des défraiements, par exemple au titre des repas ou du découchage.

L'article L. 2121-23 du code du travail précise que les employés SNCF dont le contrat de travail se poursuit auprès d'un autre opérateur ferroviaire conservent un niveau de rétribution égal ou supérieur à leur ancienne rémunération, s'ils exercent, bien sûr, le même travail.

Afin de garantir une équité entre les entreprises ferroviaires, il est nécessaire de garantir l'application des taux de cotisations patronales et salariales pour un même travail.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Monsieur Longeot, j'entends bien les arguments que vous avez avancés en présentant l'amendement n° 123 rectifié *bis*.

Toutefois, je le répète, il convient de maintenir l'équilibre atteint, lequel repose, pour partie, sur des engagements pris envers certains syndicats. Je ne suis donc pas favorable à ce que les allocations soient exclues du dispositif. Il faut respecter les négociations menées, d'autant qu'en la matière l'on suit parfois une ligne de crête bien étroite ! Je vous demande donc de bien vouloir retirer cet amendement.

Monsieur Chasseing, au travers de l'amendement n° 135, qui m'apparaît en somme comme un amendement de repli, vous attirez notre attention sur un véritable problème, et je comprends la préoccupation que vous exprimez.

À vos yeux, la prise en compte des allocations dans la rémunération garantie aux salariés transférés doit assurer aux nouveaux opérateurs une équité fiscale et sociale. Il s'agit là d'une préoccupation tout à fait légitime. Dans sa rédaction actuelle, je le rappelle, ce projet de loi garantit aux

salariés qui sont transférés un montant de rémunération, mais il n'oblige pas les nouveaux entrants à verser eux-mêmes de telles allocations aux salariés transférés.

Par ailleurs, il est vrai que les taux de cotisations patronales et salariales appliqués à la rémunération des salariés de la SNCF diffèrent de ceux des opérateurs privés : c'est bien là le problème. On pourrait presque aboutir à une situation de concurrence déloyale. (*M. Jean-Marc Gabouty manifeste son scepticisme.*)

Cette difficulté tient notamment au fait que, compte tenu de la garantie de l'emploi dont bénéficient les salariés sous statut, la SNCF dispose de son propre régime d'assurance chômage, lequel est moins coûteux.

Toutefois, à mon sens, c'est dans le cadre du projet de loi de financement de la sécurité sociale, le PLFSS, qu'il convient d'adapter les montants de taux de cotisations salariales et patronales. En tant que rapporteur de ce projet de loi, j'estime qu'un tel travail n'est pas de ma compétence. Or, d'ici à ce que les transferts dont il s'agit aient lieu, le Parlement examinera deux projets de loi de financement de la sécurité sociale... Nous avons donc le temps d'agir.

J'y insiste, les dispositions de cet amendement sont tout à fait justes. Il ne faudrait pas que les avantages dont dispose SNCF Mobilités conduisent à des situations de concurrence déloyale. Mais ces questions ne sont pas du ressort de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

Voilà pourquoi je vous invite vivement à présenter ce très sérieux amendement lors de l'examen du prochain projet de loi de financement de la sécurité sociale. Pour l'heure, et dans cette attente, je vous invite à le retirer.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'amendement n° 123 rectifié *bis* tend à écarter la prise en compte des allocations dans la rémunération garantie en cas de transfert.

C'est à la suite des concertations menées avec deux organisations syndicales que les allocations ont été introduites parmi les éléments garantis à ce titre. Le but est de permettre aux agents concernés par les transferts de conserver l'intégralité de leur rémunération : il s'agit là du principe de droit commun en pareil cas.

J'ajoute que ces dispositions ne devraient pas conduire à faire peser des charges excessives sur les nouveaux opérateurs. L'objectif est simplement d'assurer le maintien intégral de la rémunération. C'est là, me semble-t-il, une condition *sine qua non* de l'acceptabilité des transferts, laquelle est indispensable pour favoriser au maximum le volontariat, conformément aux vœux du Gouvernement.

Monsieur Longeot, je vous invite donc à retirer cet amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

L'amendement n° 135, quant à lui, vise à assurer le maintien du régime social et fiscal des allocations. Je comprends le souci d'assurer un traitement équitable des entreprises de la branche ferroviaire.

Entre autres rôles, l'observatoire du dialogue au sein de la branche aura précisément pour mission d'alerter le Gouvernement sur d'éventuels sujets fiscaux ou sociaux posant difficulté. Ces derniers auraient dès lors vocation à être traités dans le cadre du projet de loi de finances ou du projet de loi de financement de la sécurité sociale.

Monsieur Houllegatte, je vous propose de retirer cet amendement. À défaut, j'émets, au nom du Gouvernement, un avis défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Longeot, l'amendement n° 123 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Jean-François Longeot. J'ai bien entendu les arguments invoqués par M. le rapporteur et par Mme la ministre. Il s'agit effectivement d'un élément important des négociations qui ont été menées.

Je souhaitais attirer l'attention du Gouvernement et du Sénat sur les difficultés que cette disposition imposera pour les nouveaux opérateurs. Cela étant, je retire mon amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 123 rectifié *bis* est retiré.

Monsieur Chasseing, l'amendement n° 135 est-il maintenu ?

M. Daniel Chasseing. Nous ne manquerons pas d'appeler de nouveau l'attention du Sénat sur ce sujet, lors de l'examen du projet de loi de financement de la sécurité sociale. Mais, pour l'heure, je retire cet amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 135 est retiré.

Je suis saisie de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 220, présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 33, première phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

Les salariés, dont le contrat de travail était régi par le statut mentionné à l'article L. 2101-2 avant d'avoir été employé par une ou plusieurs entreprises relevant de la branche ferroviaire, peuvent opter pour l'application dudit statut en cas de réintégration dans les effectifs de l'une des sociétés mentionnées au I du même article L. 2101-2.

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Je salue les discussions auxquelles l'amendement n° 123 rectifié *bis* vient de donner lieu, ce qui n'est certainement pas votre but. À ce titre, cet article relatif aux transferts a toute son importance : nous souhaitons établir un climat favorable lors des transferts, une atmosphère propice à un dialogue social ne tirant pas les conditions de travail vers le bas.

Monsieur Longeot, il me semble que l'adoption de votre amendement aurait contribué à crispier les uns et les autres, ce qui n'est certainement pas votre but. À ce titre, cet article relatif aux transferts a toute son importance : nous souhaitons établir un climat favorable lors des transferts, une atmosphère propice à un dialogue social ne tirant pas les conditions de travail vers le bas.

Il convient partant d'accorder un minimum de garanties aux salariés. Je rappelle que le secteur considéré n'est ni délocalisable ni sujet à la mondialisation : il ne faut donc

pas procéder, comme tel a pu être le cas dans d'autres domaines des transports, en suivant la logique applicable aux cas de *dumping*.

Je tiens également à donner des gages d'ouverture pour ce qui concerne le présent amendement. En effet, ces dispositions ont dû être rédigées dans un moment de pessimisme, alors que nous doutions des chances dont nous disposions pour obtenir des avancées.

Cet amendement vise à ouvrir les possibilités de réintégration dans l'entreprise d'origine. À ce titre, nous proposons que les salariés dont le contrat de travail était régi par le statut, avant qu'ils ne soient employés par une ou plusieurs entreprises privées relevant de la branche ferroviaire, puissent opter pour l'application dudit statut en cas de réintégration dans les effectifs de l'une des sociétés du groupe ferroviaire public.

Mes chers collègues, nous pourrions faire évoluer cette rédaction, qui nous semble désormais quelque peu excessive. Il s'agit concrètement d'ouvrir une option de réintégration au statut pour les salariés qui en ont précédemment disposé. La possibilité de retrouver le statut en cas de réembauche à la SNCF ne doit pas être limitée dans le temps, ni restreinte aux seuls cas de transferts.

Monsieur le rapporteur, madame la ministre, je suis ouvert à vos commentaires à ce propos, notamment pour ce qui concerne un éventuel élargissement de la période considérée. Cela étant, je défends cet amendement, tel qu'il est rédigé à présent, et j'attends vos avis !

Mme la présidente. L'amendement n° 264, présenté par M. Cornu, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Alinéa 33, première phrase

Remplacer les mots :

et suivants

par la référence :

à L. 2121-21

La parole est à M. le rapporteur.

M. Gérard Cornu, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 45, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 33, première phrase

Après la référence :

L. 2101-1

supprimer la fin de cette phrase.

La parole est à M. Fabien Gay.

M. Fabien Gay. Certes, nous reconnaissons que certaines avancées ont été accomplies en commission pour ce qui concerne les garanties apportées au personnel. Toutefois, au travers de cet amendement, nous souhaitons aller plus loin.

Un amendement de M. le rapporteur, adopté en commission, a ouvert un début de droit à réintégration : sur cette base, les salariés qui, avant d'être transférés, étaient régis par le statut, peuvent demander à retrouver ce dernier s'ils sont

réembauchés sur un poste vacant par la SNCF ou ses filiales. Cette possibilité est ouverte pendant une période limitée dans le temps, comprise entre trois et six ans, suivant leur transfert.

Cette disposition, qui est le fruit des différentes auditions menées par M. le rapporteur, est évidemment une avancée pour les cheminotes et cheminots.

Néanmoins, il convient à nos yeux de ne pas restreindre dans le temps ce droit à réintégration. Nous proposons donc que les agents puissent être réembauchés au statut par la SNCF sur un poste vacant, sans mention de délai. Ainsi, nous défendons la création d'un véritable droit au retour. Il s'agit là d'un élément important de sécurisation dans les parcours personnels ; à charge des conventions collectives d'être suffisamment attractives pour que les salariés ne soient pas tentés de revenir au statut.

Ce n'est pas aux salariés de la SNCF de payer les conséquences de la libéralisation. Il convient donc de garantir, pour celles et ceux qui ont d'ores et déjà été embauchés au statut, un véritable droit à réintégration, comme corollaire de la garantie de l'emploi. C'est tout le sens de notre amendement.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Mes chers collègues, il s'agit là d'un dossier majeur et, en étroite collaboration avec le ministre, nous nous sommes efforcés d'élaborer une mesure favorisant le volontariat pour les nouveaux entrants, tout en protégeant les cheminots qui ne se plaindraient pas dans l'entreprise privée.

Cela étant, il fallait aussi poser des bornes – Mme la ministre ne me contredira pas... (*Sourires.*)

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cela paraît naturel ! (*Nouveaux sourires.*)

M. Gérard Cornu, rapporteur. Ainsi, il convenait de fixer une durée minimale. Un cheminot rejoint une entreprise privée : si son nouveau poste lui plaît, aucun problème ne se pose. Mais il faut également prendre en compte le temps nécessaire pour qu'il s'habitue dans l'entreprise, d'autant que, pour qu'il puisse revenir au sein de SNCF Mobilités, il est nécessaire que des postes équivalents soient vacants.

Après réflexion, nous avons fixé à trois ans la limite minimale de travail effectué au sein de l'entreprise privée.

À nos yeux, il faut également fixer une limite maximale, faute de quoi l'on expose l'entrant et SNCF Mobilités à une situation d'insécurité, ce qui n'est pas souhaitable. Nous avons fixé cette limite maximale à six ans.

Toutefois, j'ai écouté attentivement les représentants des syndicats et, plus largement, toutes celles et tous ceux qui souhaitent, en la matière, l'adoption d'une nouvelle mesure de progrès social.

Mes chers collègues, nous sommes au Sénat, nous arrivons pour ainsi dire à la fin de cette discussion...

Mme Laurence Cohen. Des mesures de progrès social, il n'y en a pas eu beaucoup dans ce texte au Sénat !

M. Gérard Cornu, rapporteur. Laissez-moi finir mon propos, chère collègue !

Ce projet de loi sera voté mardi prochain. À mon sens, nous devons envoyer un signe à l'ensemble des cheminots et, plus largement, à tous ceux qui veulent sortir de l'impasse dans laquelle nous nous trouvons. Il s'agit là d'un enjeu important.

Mes chers collègues, M. le président de la commission et moi-même nous sommes demandés si, à ce titre, le Sénat pouvait émettre un signe.

M. Olivier Jacquin. Enfin !

M. Gérard Cornu, rapporteur. Je vous propose aujourd'hui de porter la limite maximale du retour de six à huit ans : contrairement aux apparences, ces deux années supplémentaires constituent un effort significatif et une avancée forte.

Toutefois, au préalable, et comme je l'ai toujours fait dans la coconstruction de ce texte, j'ai besoin d'obtenir l'avis de Mme la ministre. En effet, il importe que toutes les avancées sociales apportées par le Sénat soient validées par la commission mixte paritaire.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur le rapporteur, le dispositif dont il s'agit est effectivement très important, et, au cours des concertations que j'ai menées, j'ai pu constater tout le prix que les organisations syndicales y accordent.

Toutefois, ce dispositif s'inscrit dans un ensemble de garanties, qui ont été données aux cheminots au fur et à mesure des concertations. Je songe non seulement au recours prioritaire au volontariat, dont votre commission a élargi le champ, au maintien de l'intégralité de la rémunération, dont il vient d'être question – la commission a pu préciser que l'ensemble considéré englobait les allocations –, à la portabilité des droits, y compris en cas de mobilité volontaire, ou encore à la possibilité d'opter pour le statut, en cas de réembauche, dans un délai encadré.

Ce sujet a été débattu en commission et, pour ma part, j'estime que ce droit d'option est légitime. J'ajoute que je suis favorable à l'élargissement de la fenêtre dans laquelle il peut être exercé : une telle mesure garantira une meilleure gestion prévisionnelle des ressources humaines, et il faut dès lors avancer dans ce sens.

Voilà pourquoi, en vue de la commission mixte paritaire, je soutiendrai ces dispositions auprès de la majorité gouvernementale.

En revanche, j'émet un avis défavorable sur les amendements n^{os} 220 et 45,...

M. Gérard Cornu, rapporteur. Nécessairement !

Mme Élisabeth Borne, ministre. ... qui, en la matière, tendent à instaurer un dispositif non encadré.

Quant à l'amendement rédactionnel n^o 264, il reçoit, de la part du Gouvernement, un avis favorable.

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

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Madame la présidente, compte tenu des derniers propos de M. le rapporteur et de Mme la ministre, je sollicite cinq à dix minutes de suspension de séance, afin de réunir les membres de la commission au salon Victor-Hugo.

M. Ladislav Poniatowski. Attention, monsieur le président de la commission, vous allez perdre des troupes ! (*Sourires.*)

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Nous serons brefs, mon cher collègue. Quelques minutes suffiront !

Mme la présidente. Nous allons donc interrompre nos travaux pour quelques instants.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-huit heures dix, est reprise à dix-huit heures vingt-cinq.)

Mme la présidente. La séance est reprise.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Gérard Cornu, rapporteur. La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, que le président Maurey a réunie au cours de la suspension de séance, vous propose de réaliser une avancée sociale importante.

Le texte de la commission prévoyait que les salariés précédemment régis par le statut pouvaient demander à réintégrer ce statut en cas de réembauche par une entité du groupe public unifié entre la troisième et la sixième année suivant la première attribution du contrat de service public. Cet amendement vise à porter cette possibilité jusqu'à la huitième année.

Les membres de la commission de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable ont voté à l'unanimité cette avancée importante.

Mme la présidente. Je suis donc saisie d'un amendement n° 269, présenté par M. Cornu, au nom de la commission, et ainsi libellé :

Alinéa 33, première phrase

Remplacer le mot :

sixième

par le mot :

huitième

Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Grâce à cet amendement, que vous venez de déposer au nom de la commission, monsieur le rapporteur, nous renforçons encore les garanties données aux salariés, tout en veillant à l'équilibre entre leurs aspirations et les contraintes liées à l'exploitation du service public.

Je me félicite de ce nouveau témoignage du dialogue fécond entre votre assemblée, le Gouvernement et les organisations syndicales, et j'ai le sentiment que les garanties apportées aux salariés en cas de transfert sont de nature à les rassurer.

J'émet donc un avis favorable sur cet amendement. J'ajoute que je le défendrai auprès de la majorité gouvernementale dans l'éventualité où une commission mixte paritaire serait réunie.

Mme Fabienne Keller. Très bien !

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

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Madame la présidente, en application de l'article 44, alinéa 6, de notre règlement, je demande l'examen en priorité de l'amendement n° 269 de la commission.

Mme la présidente. Je suis donc saisie d'une demande de priorité de la commission portant sur l'amendement n° 269.

Je rappelle que, aux termes de l'article 44, alinéa 6, du règlement du Sénat, lorsqu'elle est demandée par la commission saisie au fond, la priorité est de droit, sauf opposition du Gouvernement.

Quel est l'avis du Gouvernement sur cette demande de priorité formulée par la commission ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Favorable, madame la présidente.

Mme la présidente. La priorité est ordonnée.

La parole est à M. Guillaume Gontard, pour explication de vote.

M. Guillaume Gontard. Les mots ont un sens ! Il ne s'agit pas du tout, comme je l'ai entendu dire, d'une avancée sociale. Pour encadrer la perte du statut du cheminot, on repousse de six à huit ans le délai pendant lequel les anciens cheminots pourront réintégrer le statut.

Cela constitue une avancée dans la discussion de ce projet de loi – ce sont d'ailleurs les salariés qui, par leur grande mobilisation, l'ont rendue possible, et nous la soutenons –, mais ce n'est absolument pas une avancée sociale.

Mme Laurence Cohen. Très bien !

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

M. Olivier Jacquin. Je suis très satisfait que les dispositions de l'amendement n° 220 suscitent cette réflexion et participent d'une avancée significative. Elles visent à rendre possible le retour au statut dans un délai illimité. Toutefois, quand nous avons rédigé cet amendement, nous avons hésité, comme nous l'avait proposé un syndicat progressiste, à circonscrire ce délai de trois mois à six ans.

Par ailleurs, j'ai compris le mouvement qui s'amorce ici : la proposition de la commission permettra d'influer fortement sur les travaux de la commission mixte paritaire.

Nous voterons donc l'amendement n° 269, au bénéfice duquel je retire l'amendement n° 220.

Mme la présidente. L'amendement n° 220 est retiré.

La parole est à M. Claude Bérit-Débat, pour explication de vote.

M. Claude Bérit-Débat. Je souhaite à mon tour me féliciter de cette avancée, même si certains ne voient que le verre à moitié vide.

Les syndicats réformistes avaient attiré notre attention sur cette question. Nous aurions certes pu aller plus loin, mais, au-delà de la volonté de tenir une position dans l'hémicycle et de faire adopter un amendement, nous estimons qu'il est plus important d'obtenir la garantie que la commission mixte paritaire inscrira cette avancée dans le dur de la loi.

Monsieur le rapporteur, monsieur le président de la commission, je vous en félicite et vous en remercie.

J'ai bien noté, madame la ministre, que vous vous engagez à défendre ce point de vue auprès de votre gouvernement, d'une part, et, dans l'éventualité où une commission mixte paritaire serait réunie, de la majorité parlementaire, d'autre part.

Nous comptons sur vous pour défendre cette avancée, qui est petite, mais qui sera tout de même significative pour certains.

Mme la présidente. La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote.

M. Fabien Gay. J'ai appris que c'était au Sénat que l'on mettait fin aux grèves... Soyons sérieux : c'est aux organisations syndicales, aux cheminots et aux cheminotes qu'il revient de décider des modes d'action au sein de leur inter-syndicale.

Je note qu'il s'agit là d'une concession faite au mouvement social après vingt-quatre jours d'une grève inédite par sa longueur et par sa mobilisation, puisque plus de 50 % des personnels roulants sont toujours en grève au bout de vingt-quatre jours.

Il ne s'agit pas d'une avancée sociale – cette expression a une autre signification dans notre pays, notamment pour le mouvement ouvrier –, mais d'un demi-recul social, d'une petite concession. Nous voterons cet amendement, mais je tenais à préciser qu'il ne faut pas lui accorder plus d'importance qu'il n'en a réellement.

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

M. Pascal Savoldelli. Je souscris totalement à ce que vient de dire Fabien Gay. Il s'agit non pas de mener un débat sémantique, mais de respecter la mémoire, celle de la République et celle du mouvement ouvrier. Les avancées sociales, ce sont la liberté syndicale, les congés payés... Notre pays a une histoire, et bien que l'on puisse en faire des lectures différentes, nous sommes responsables devant nos concitoyens de la manière dont nous employons l'expression « avancée sociale ». Prenons-y garde.

Nous allons voter cet amendement, mais nous ne pouvons pas laisser passer cette formulation, car nous pensons qu'il fallait associer davantage les cheminots, dans leur diversité syndicale, aux conditions du transfert et, de manière générale, au projet de réforme.

Il s'agit d'un pas social, et nous l'acceptons, mais, compte tenu du contexte de grave conflit social que nous connaissons, parler d'avancée sociale relève d'une attitude purement politicienne, bien que ce ne soit sans doute pas volontaire. C'est donc un pas social, c'est même un recul de la part du Gouvernement, car ce n'était pas prévu.

Comme je l'ai dit tout à l'heure de manière apaisée, monsieur le rapporteur, la commission n'a pas chômé, puisqu'elle a proposé à différents articles environ six nouveaux items d'ordonnance en plus de l'ordonnance demandée par le Gouvernement.

Aussi, je le répète, ne nous demandez pas de dire que cette mesure constitue une avancée sociale et n'utilisez pas cet argument, car ce terme a une histoire pour l'ensemble du monde ouvrier. Cette histoire s'est parfois écrite au détriment du monde patronal, mais c'est une belle histoire, celle des congés payés, de la liberté syndicale, des conventions collectives, et j'en passe.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. Je reconnais que cet amendement tend à faire avancer les choses, même si personnellement, je reste réservé sur différentes dispositions qui ont été adoptées, parce que je souhaite défendre les cheminots et leur statut et parce que je suis attaché à l'histoire de la SNCF.

Le rapporteur et nos collègues de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable ont effectué un véritable travail de fond sur l'article 2 *quinquies* – celui-ci est fondamental, comme l'indique le nombre d'amendements déposés –, et le débat a permis de faire évoluer les choses dans un sens positif et constructif.

Nous parlons beaucoup de dialogue social, mais il y aura aussi, en l'occurrence, une discussion avec nos collègues députés sur le devenir de cette disposition, que Mme la ministre s'est engagée à soutenir lors de la réunion d'une éventuelle commission mixte paritaire.

Je tiens enfin à saluer les auteurs de cet amendement, que je voterai naturellement.

Mme la présidente. La parole est à M. Frédéric Marchand, pour explication de vote.

M. Frédéric Marchand. Aux termes de « reculade » et de « concession », je préfère de loin ceux de « dialogue » et de « concertation », qui viennent d'être employés par M. Laménie. Depuis quelques semaines maintenant, un dialogue s'est engagé avec les organisations syndicales réformistes. Il est vrai que les mots ont leur importance, et notre mémoire collective a fort justement été évoquée.

Permettez-moi de saluer le sens des responsabilités du président Maurey et de Gérard Cornu, qui ont rendu possible cette avancée. Lorsque l'on veut aller vers l'idéal, il faut passer par le réel, c'est-à-dire, en l'occurrence, faire en sorte que les collaborateurs de la SNCF qui reviendront dans cette maison puissent bénéficier de cette période supplémentaire.

Je tiens enfin à saluer la volonté incarnée par Mme la ministre depuis le début de nos débats. Nous voterons bien sûr cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 269.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, l'amendement n° 45 n'a plus d'objet.

Je constate que l'amendement n° 269 a été adopté à l'unanimité des présents. *(Applaudissements.)*

Je mets aux voix l'amendement n° 264.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 104, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 34

Rédiger ainsi cet alinéa :

« En cas de défaillance du cessionnaire, ces derniers conservent un droit à réintégration au sein de SNCF Mobilités. »

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Cet amendement de repli vise à insérer un alinéa au présent article, afin de garantir aux futurs ex-salariés de la SNCF leur emploi dans tous les cas de figure, comme le prévoit leur statut de cheminot.

En effet, le cas de défaillance du nouvel employeur, qui devra cesser son activité et licencier son personnel, est prévu dans le texte depuis l'adoption d'un amendement en commission tendant à faire supporter la charge aux autorités organisatrices, qui n'en ont pourtant pas les capacités. Cela peut sembler étrange. Quel sera l'avenir de ces cheminots transférés à l'autorité organisatrice ? Quel lien demeurera entre leur cœur de métier et leur nouvel emploi ?

La garantie d'emploi des anciens salariés de la SNCF leur est conférée par leur statut, et le Gouvernement s'est engagé à la préserver. Pour qu'elle demeure une réalité, la loi doit prévoir leur réintégration au sein de la SNCF dans cette éventualité.

Nous proposons donc que les anciens salariés de la SNCF disposent d'un droit à être réintégrés dans le groupe public ferroviaire en cas de défaillance éventuelle du cessionnaire.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Cet amendement a pour objet que, en cas de défaillance du nouvel employeur, les salariés transférés puissent être réintégrés au sein de SNCF Mobilité.

En commission, nous avons fait un pas social – j'ai bien compris qu'il ne fallait plus parler d'avancée sociale ! –, visant à garantir l'emploi des salariés transférés en cas de défaillance du nouvel opérateur.

Pour cela, il paraît logique que les contrats de travail des salariés soient transmis au nouvel affectataire du contrat de service public, que ce soit SNCF Mobilités ou une autre entreprise, qui viendra remplacer l'opérateur défaillant. Il nous semble préférable de maintenir la rédaction issue des travaux de la commission.

La commission émet donc un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Permettez-moi tout d'abord de préciser que l'hypothèse de la défaillance d'un opérateur sous contrat de service public est théorique, d'autant que les entreprises susceptibles de répondre aux appels d'offres lancés demain par les régions sont de grandes entreprises publiques, qu'il s'agisse de Transdev, filiale de la Caisse des dépôts et consignations, ou de la Deutsche Bahn, qui est une société nationale publique allemande.

Le texte issu des travaux de votre commission prévoit déjà un dispositif dans le cas très théorique – je le répète –, d'une défaillance de l'opérateur. Je pense donc que votre préoccupation est satisfaite.

Permettez-moi d'ajouter que, de façon générale, les organisations syndicales que j'ai rencontrées dans le cadre des concertations menées sont demandeuses d'un dispositif de sécurisation de l'emploi au sein de la branche. C'est l'un des thèmes qui devront être traités dans la convention collective.

Dans le document qui m'a été remis il y a une semaine par l'Union des transports publics et ferroviaires, l'UTP, ce sujet est mentionné. Bien qu'elle concerne sans doute davantage les opérateurs de fret, je tiens à souligner que cette préoccupation de sécurisation de l'emploi au sein de la branche sera bien prise en compte dans le cadre de la négociation de la convention collective.

Votre préoccupation étant ainsi satisfaite, je sollicite le retrait de cet amendement. À défaut, j'émettrais un avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Gontard, pour explication de vote.

M. Guillaume Gontard. Permettez-moi simplement d'apporter une précision. Le problème est bien que le transfert des anciens salariés s'effectue vers les autorités organisatrices, notre crainte étant que celles-ci n'aient pas les moyens d'assumer cette charge.

L'amendement vise donc à inscrire dans la loi que les salariés dont le nouvel employeur est défaillant réintègrent SNCF Mobilité, ce qui est tout de même un peu différent.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 104.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 221, présenté par MM. Jacquin, Bérit-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 36

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 2121-24-... – En cas de changement d'employeur, à l'initiative des salariés ou lors d'un transfert lié à un changement d'attributaire d'un contrat de service public, l'ancienneté de service acquise par les salariés dans les entreprises de la branche ferroviaire est intégralement prise en compte pour l'appréciation des droits conventionnels et réglementaires en vigueur, dès lors que leur contrat de travail continue d'être régi par les stipulations de la convention collective nationale de la branche ferroviaire. »

La parole est à M. Yves Daudigny.

M. Yves Daudigny. Par cet amendement, nous proposons que, en cas de changement d'employeur à l'initiative des salariés ou lors d'un transfert lié à un changement d'attributaire d'un contrat de service public, l'ancienneté de service acquise par les salariés dans les entreprises de la branche ferroviaire soit intégralement prise en compte pour l'appréciation des droits conventionnels et réglementaires en vigueur, dès lors que leur contrat de travail continue à être régi par les stipulations de la convention collective nationale de la branche ferroviaire.

L'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire implique une mobilité accrue des salariés et de plus fréquents changements d'employeur au sein de la branche. Afin de favoriser cette mobilité, il apparaît nécessaire d'assurer aux salariés la prise en compte de leur ancienneté dans la branche, garante de leur expérience et de leur savoir-faire dans les métiers du ferroviaire.

Le développement de parcours professionnels sécurisés dans la branche répond aux besoins des entreprises du secteur d'une fluidité de l'emploi, et facilite notamment leur capacité opérationnelle à assurer rapidement la prise en charge d'un nouveau service.

La pleine reconnaissance de l'expérience du personnel recruté est essentielle. Elle doit aller de pair avec le développement des parcours de formation dans la branche.

Tel est le sens de notre amendement.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Cet amendement vise à prévoir que l'ancienneté de service acquise par les salariés soit prise en compte en cas de changement d'employeur.

Il s'agit bien sûr d'une question importante, relative aux conditions de déroulement des carrières et d'évolution professionnelle au sein de la branche ferroviaire.

Cette question sera traitée dans le cadre des négociations de la convention collective de la branche. Il est en effet prévu qu'un accord de branche relatif aux classifications et aux rémunérations soit conclu dans les prochains mois.

La commission émet donc un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je ne puis que partager votre souhait d'encourager la mobilité et de favoriser la construction de véritables parcours professionnels au sein de la branche. À ce titre, l'ancienneté fait partie intégrante de la rémunération et elle est déjà prise en compte par différentes dispositions du présent projet de loi.

D'une manière plus générale, la reconnaissance de l'ancienneté, les classifications, la rémunération et les parcours professionnels seront pris en compte dans le cadre des négociations qui vont reprendre au sein de la branche.

Je sollicite donc le retrait de cet amendement. À défaut, j'émettrais un avis défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 221.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 158 rectifié *quinquies*, présenté par Mmes Lienemann et Meunier, M. Tourenne, Mme Préville, MM. M. Bourquin, Duran et Todeschini, Mmes G. Jourda et Monier et M. Tissot, est ainsi libellé :

Alinéa 38

1° Première phrase

Remplacer le mot :

six

par le mot :

douze

2° Seconde phrase

Remplacer les mots :

décret en Conseil d'État

par les mots :

une loi votée par le Parlement

La parole est à Mme Angèle Préville.

Mme Angèle Préville. Cet amendement a pour objet de donner à la négociation collective davantage de temps pour aboutir : douze mois au lieu de six.

Mes chers collègues, il s'agit en quelque sorte d'un amendement d'apaisement : en l'adoptant, vous enverriez un message de confiance et de respect à toutes les personnes investies dans les négociations, qui planchent actuellement sur l'élaboration de la convention collective de la branche ferroviaire. Le mot « confiance » est-il totalement galvaudé, ou a-t-il encore un sens ? La confiance a de belles vertus : elle élève, elle oblige, elle pacifie, ce dont nous avons tous besoin.

Alors que les cheminots sont confrontés à des bouleversements très importants dans leurs conditions de travail – un travail pénible que, selon un sondage récent, trois quarts des Français refuseraient d'exercer aux conditions actuelles –, il s'agit de ne pas brusquer, de ne pas être dans la défiance.

La convention collective est un ensemble de règles, plus ou moins favorables aux uns et aux autres. Chacun défend sa partie. Les négociations sont longues, âpres, et c'est normal, car il y va des conditions de travail des cheminots et des conditions pour les entreprises. Il n'y a pas de raison de ne pas faire confiance aux partenaires sociaux ! Tel est le message que je voulais envoyer.

Par ailleurs, l'intervention de l'État en matière de conventions collectives devrait relever du Parlement, non du Premier ministre. Laissons cette responsabilité à la représentation nationale !

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Il ne me paraît pas utile d'allonger le délai de négociation prévu.

La commission émet donc un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est justement parce que je fais confiance aux partenaires sociaux que je les crois capables de trouver un accord dans les six mois.

Je pense que les cheminots souhaitent être éclairés sur les sujets qui les concernent, s'agissant notamment des modalités de détermination des salariés transférables. Prendre davantage de temps pour leur apporter les éléments qu'ils attendent ne présenterait pas d'intérêt.

Le Gouvernement émet donc un avis défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 158 rectifié *quinquies*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Avant que nous ne passions au vote de l'article 2 *quinquies*, je tiens à souligner l'importance du travail que nous avons accompli cette après-midi, notamment dans le cadre de l'examen de cet article ; je crois que chacun l'aura perçue.

Je rappelle que le texte transmis par l'Assemblée nationale ne comportait aucune disposition concernant le volet social. *(Mme la ministre sourit.)* Nous avons écrit en commission une grande partie des dispositions qui viennent d'être adoptées dans le dur du texte, en particulier le maintien du salaire aux personnels transférés et ce que l'on appelle le « sac à dos social », qui comprend un certain nombre d'avantages très importants pour les salariés.

Sur la proposition du rapporteur, nous avons adopté aussi ce qu'on peut appeler un « parachute social » *(M. Pascal Savoldelli s'exclame.)*, qui permettra aux salariés transférés de revenir dans l'entreprise. Au cours des débats, nous avons fait en sorte que la durée de ce parachute social soit allongée. Je ne puis que me réjouir que cette proposition de la commission ait été adoptée à l'unanimité ; cela renforce encore le poids du dispositif que nous avons élaboré.

Ce travail important est le fruit de la volonté que nous avons eue, dès l'origine, d'agir sur le volet social de manière à la fois responsable, pragmatique et humaine. Comme l'a souligné le rapporteur, c'était un souhait très fort du président du Sénat, qui a eu des contacts importants avec les syndicats. Nous en avons eu également, avec le souci de les entendre et dans la limite, évidemment, de ce qu'il était possible de faire.

On peut toujours considérer que ce n'est pas suffisant, mais nous avons essayé de mettre au point un dispositif qui, sans remettre en cause l'équilibre général du projet de loi, auquel nous sommes favorables, s'agissant notamment de la remise en cause du statut de cheminot pour l'avenir, traduise une approche humaine.

Nous avons travaillé avec la volonté que l'apport du Sénat ne soit pas totalement remis en cause lors de la commission mixte paritaire. Aujourd'hui, sur ce dispositif comme sur la plupart des autres que nous avons adoptés, toutes les conditions sont réunies pour que la commission mixte paritaire soit conclusive et que le travail du Sénat soit confirmé en très grande partie.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-François Longeot, pour explication de vote sur l'article.

M. Jean-François Longeot. Au nom du groupe Union Centriste, je me félicite, à la suite de M. le président de la commission, de l'adoption de l'amendement n° 269 de M. le rapporteur, visant à porter de six à huit ans le délai prévu pour réintégrer le statut.

Je tiens également à répondre à M. Jacquin, qui, à propos de l'amendement que j'ai défendu il y a quelques instants, a employé un mot fort et qui n'est pas du tout adapté: il a dit que j'allais « crisper » la situation.

L'argument n'est pas bon: je voulais simplement attirer l'attention du Sénat sur les conséquences négatives qu'aurait l'inscription dans la loi du terme « allocations », aussi bien pour les nouveaux opérateurs que pour les salariés. Mon intention n'était nullement de crisper la situation, mais de signaler ce problème à l'attention de nos collègues. Nous en reparlerons dans les années à venir, et vous verrez que je n'avais peut-être pas complètement tort.

Mme la présidente. La parole est à M. Yves Daudigny, pour explication de vote sur l'article.

M. Yves Daudigny. Nous allons voter l'article 2 *quinquies* avec une grande satisfaction, après le vote unanime de l'amendement n° 269.

Je ne sais pas s'il s'agit d'une avancée sociale. Tout dépend du point de repère: la situation antérieure ou le texte initial? Quoi qu'il en soit, l'important ne me paraît pas être là.

L'important est que, à travers ce qui s'est passé cet après-midi, nous prenions conscience, les uns et les autres, de l'importance du dialogue social. Celui-ci est fait d'écoute réciproque, de respect mutuel et d'attention portée aux corps intermédiaires – dans le domaine social, les organisations syndicales.

Seul un tel dialogue, bien établi et respectueux des uns et des autres, permet de construire des compromis qui concilient modernité et progrès individuel et social.

Mme la présidente. La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour explication de vote sur l'article.

M. Pascal Savoldelli. Monsieur le président de la commission, je ne voudrais pas mal interpréter vos propos. Vous allez donc me dire si je me trompe: vous venez de dire qu'il y avait une remise en cause du statut des cheminots.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Pour l'avenir!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Non!

M. Pascal Savoldelli. Il s'agit donc bien d'une remise en cause du statut! Il va falloir alors nous démontrer que de cet ancien statut va naître un nouveau statut de plus haut niveau. Pour l'instant, nous ne sommes pas convaincus.

Par ailleurs, vous avez parlé d'un « sac à dos social » important. Il faut voir quel est le point de comparaison... Et vous avez utilisé une expression que je n'avais pas encore entendue: le « parachute social » des cheminots. La dernière fois que j'ai entendu parler de parachute ici, que j'ai lu cette expression dans la presse ou que je l'ai rencontrée dans la

bouche de nos concitoyens, de droite comme de gauche, c'était pour désigner des parachutes dorés! Je n'ai jamais entendu d'autre expression...

Monsieur le président de la commission, j'aime mieux partager mon ressenti avec vous plutôt que de mal interpréter ou manipuler vos propos: parler ainsi de cheminots ayant un prétendu « parachute social » et un « sac à dos social » important, franchement, ce n'est pas terrible...

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

M. Olivier Jacquin. Monsieur Longeot, si je vous ai crispé tout à l'heure en employant le verbe « crisper », je le retire. Pour avoir déjà travaillé avec vous, je sais que vous êtes un homme de progrès, qui cherche à construire des avancées.

M. Jean-François Longeot. Merci, mon cher collègue!

M. Olivier Jacquin. Au terme de l'examen de l'article 2 *quinquies*, un article important, et dans ce qui paraît être un moment de fraternité sénatoriale, nous ne sommes pas pleinement satisfaits. En effet, notre position phare, la fin du recrutement au statut conditionnée à la négociation d'une convention collective ferroviaire nationale, n'a pas été retenue. Dont acte.

Sur les six amendements que nous avons présentés pour éviter le *dumping* social en mettant le nouvel opérateur en situation d'attirer de nouveaux embauchés venant de l'entreprise historique, un seul, qui n'était pas le moindre, a été adopté: l'amendement n° 220, qui a permis à notre discussion d'avancer vers la fraternité sénatoriale dont je parlais.

Je salue les avancées que nous avons pu obtenir et souscris à toutes les précisions sémantiques apportées par nos collègues du groupe CRCE.

Yves Daudigny a brillamment synthétisé les vertus du dialogue social. De fait, s'il y a un enseignement à retenir à cette heure, ce ne sont pas nos petites victoires sénatoriales, même si elles sont belles, mais le fait que ce débat ferroviaire, parti dans de mauvaises conditions, a progressé grâce au dialogue des salariés et des employeurs du ferroviaire, qui nous a permis, à notre tour, d'avancer.

Partis, voilà quelques mois, d'un texte fondé sur des ordonnances, nous avons obtenu des avancées substantielles. C'est pourquoi nous voterons l'article 2 *quinquies*.

Mme la présidente. La parole est à Mme Éliane Assassi, pour explication de vote sur l'article.

Mme Éliane Assassi. Pour notre part, nous ne voterons pas cet article, même si nous constatons avec satisfaction l'évolution intervenue en commission. En effet, pour avoir rencontré l'unité syndicale et être en liaison avec elle, nous estimons que les dispositions de cet article ayant trait à la garantie de l'emploi ne sont pas suffisantes.

Fabien Gay et Pascal Savoldelli ont déjà abondamment parlé de l'amendement n° 269. Je crois qu'il faut respecter l'unité syndicale qui se maintient depuis plusieurs semaines, sans essayer de nous faire croire, même au travers d'un amendement déposé en séance, que l'on ferait une révolution et apporterait de grandes améliorations pour les cheminots.

Cet amendement n'est pas une révolution: c'est une avancée, dont nous prenons acte, mais qui ne modifie pas sur le fond ce que contient ce texte, ni les limites qu'il comporte.

Nous avons déposé un certain nombre d'amendements qui ne relevaient pas de l'utopie, mais qui étaient en prise avec le réel vécu par les cheminots. Aucun n'a eu l'heur de vous

convenir. Nous ne sommes donc pas dupes : nous notons des avancées, nous reconnaissons le travail de la commission, mais tout cela ne nous amène pas à voter l'article.

Mme la présidente. La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote sur l'article.

M. Fabien Gay. Pour conclure sur les négociations tripartites, nous avons une petite différence : je crois que l'État doit jouer un rôle primordial, notamment sur la question, importante, du *dumping* social.

Madame la ministre, vous le savez bien : c'est une chose que d'être à la table de négociation pour ouvrir les discussions et permettre aux acteurs de se rencontrer, c'en est une autre que de jouer un rôle majeur dans les négociations.

Je le répète avec force : si l'on veut éviter, en particulier, le *dumping* social, il faudra que vous soyez extrêmement mobilisée ; bien plus, que vous jouiez un rôle. En effet, je le répète, ce n'est pas anodin, pour l'ensemble des cheminots et des cheminots.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Soyez rassuré, monsieur le sénateur : je suis très mobilisée pour lutter contre le *dumping* social, de façon générale, dans le secteur des transports.

Ainsi, s'agissant du transport routier, qui emploie 700 000 personnes en France, nous avons obtenu que le paquet législatif, qui n'avait pas avancé dans le bon sens sous la présidence bulgare, ne soit pas présenté au prochain conseil des ministres des transports.

Par ailleurs, je me félicite de cette coconstruction sociale, dans le prolongement des travaux de l'Assemblée nationale.

Dès le départ, j'ai dit que, l'ouverture à la concurrence, je la souhaitais protectrice pour les cheminots. À partir des deux mois de concertation que j'avais engagés au début du mois de mars avec les organisations syndicales, nous avons pu inscrire des garanties importantes dans le texte voté par l'Assemblée nationale : la priorité donnée au volontariat, des garanties de haut niveau en cas de transfert, la garantie de l'emploi, le régime de retraite, la rémunération. Nous avons également introduit la portabilité des droits en cas de mobilité choisie au sein de la branche.

Le Gouvernement a souhaité poursuivre les concertations. Deux organisations syndicales, qui ne partagent pas forcément les principes de la réforme, ont accepté de s'inscrire dans cette logique de dialogue, dans l'intérêt des cheminots, ce dont je me félicite.

Le Sénat, en commission puis en séance, a souhaité donner toute sa place au dialogue social, et je m'en félicite aussi. Les travaux de votre commission ont, en effet, permis des avancées importantes, allant dans le sens souhaité par le Gouvernement : le maintien de l'intégralité de la rémunération, l'élargissement du volontariat et la possibilité d'opter pour un retour au statut, à la SNCF. Je me réjouis que nous ayons pu, cette après-midi, élargir cette possibilité de retour au statut, qui est une fenêtre offerte aux cheminots.

Je le répète, je défendrai ces avancées devant la majorité gouvernementale, dans la perspective de la commission mixte paritaire.

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

(L'article 2 *quinquies* est adopté.)

Article 2 *sexies* A

① La section 7 du chapitre II du titre préliminaire du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est complétée par des articles L. 2102-22 et L. 2102-23 ainsi rédigés :

② « Art. L. 2102-22. – En cas de changement d'employeur, les salariés précédemment employés par le groupe mentionné à l'article L. 2101-1 et régis par le statut mentionné à l'article L. 2101-2 conservent le bénéfice de la garantie d'emploi selon les motifs prévus par ce même statut et continuent, ainsi que leurs ayants droit, de relever du régime spécial de sécurité sociale dont ils bénéficiaient au titre des pensions et prestations de retraite, dès lors que leur contrat de travail continue d'être régi par les stipulations de la convention collective nationale de la branche ferroviaire. Leur employeur s'acquitte des cotisations correspondantes.

③ « Un décret précise les modalités d'application du présent article.

④ « Art. L. 2102-23. – (Supprimé) ».

Mme la présidente. L'amendement n° 58, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Il s'agit d'un amendement de conséquence.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 58.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 265, présenté par M. Cornu, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Alinéa 2, première phrase

Après les mots :

régi par

rédiger ainsi la fin de cette phrase :

la convention collective mentionnée à l'article L. 2162-1.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Gérard Cornu, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel, madame la présidente.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Avis favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 265.

(L'amendement est adopté.)

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

(L'article 2 *sexies* A est adopté.)

Article 2 *sexies*

- ① I. – La ou les conventions conclues entre l'État et SNCF Mobilités avant le 25 décembre 2023 en application de l'article L. 2141-1 du code des transports se poursuivent jusqu'au terme qu'elles ont fixé, leur durée ne pouvant excéder dix ans.
- ② II. – Entre le 3 décembre 2019 et le 24 décembre 2023, l'État peut, par dérogation au même article L. 2141-1, attribuer des contrats de service public relatifs à des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt national après publicité et mise en concurrence.
- ③ III. – (*Non modifié*) L'application des dispositions du présent article relatives aux conditions de poursuite et d'extinction des droits exclusifs attribués à SNCF Mobilités ne donne lieu au versement d'aucune indemnité.
- ④ Sauf stipulation contraire prévue par la convention, dans l'hypothèse où l'État souhaite en remettre en cause soit la durée, soit le périmètre, SNCF Mobilités est indemnisé de plein droit pour la résiliation de tout ou partie de cette convention.

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Gontard, sur l'article.

M. Guillaume Gontard. Cet article fixe les modalités du calendrier d'ouverture à la concurrence des services conventionnés par l'État pour les trains d'équilibre du territoire, visés par tant d'attaques ces dernières années : ces lignes, initialement au nombre de trente, ne sont plus aujourd'hui que quelques-unes. On peut même parler d'un abandon coupable par l'État, qui s'est défaussé de dix-huit lignes sur les régions et qui, parallèlement, a supprimé six lignes de trains de nuit.

Nous parlons donc déjà d'un service public sinistré. Pourtant, l'État, en faisant le choix de conventionner ces services dès 2010 et d'en devenir l'autorité organisatrice en 2011, avait envoyé un fort signal sur l'intérêt de ces lignes pour l'aménagement du territoire. Le tout en respectant totalement le règlement OSP, sur le fondement duquel l'exploitation des lignes d'équilibre du territoire a pu être qualifiée d'« obligation de service public susceptible de faire l'objet d'une compensation par l'État ».

Cette situation particulière aurait dû conduire, à nos yeux, à continuer de faire bénéficier ces lignes des exceptions au regard de l'ouverture à la concurrence ouvertes par l'article 5 du règlement OSP, qui fait référence à des caractéristiques spécifiques. L'aménagement du territoire et l'intérêt général qu'il recouvre répondent selon nous à une telle caractéristique spécifique.

Ainsi, au lieu de privilégier l'ouverture à la concurrence, l'État pourrait choisir la voie de l'effort public pour ces lignes, en renforçant la convention avec SNCF Mobilités, l'opérateur historique du service public.

Le développement de ces lignes passe non pas par un changement d'opérateur, mais par des investissements en termes de matériels roulants – l'État s'y est engagé –, d'infrastructures et de renforcement de l'offre. Or la contribution de l'État est prévue en baisse constante sur la période 2016-2020...

Selon les modalités fixées par cet article, l'État pourra, entre 2019 et 2023, choisir la concurrence ou la poursuite des contrats avec la SNCF. À partir de 2023, l'obligation de

mise en concurrence s'imposera à lui à l'issue de la dernière convention, dont la durée ne peut dépasser dix ans. La dernière convention signée entre l'État et SNCF Mobilités date du 17 février 2017 ; elle arrivera donc à échéance en 2020.

Madame la ministre, pouvez-vous nous éclairer sur la volonté du Gouvernement en la matière ? Renouvellerez-vous, comme la loi vous y autorise, la convention avec SNCF Mobilités pour trois ans ou, comme le permet cet article, pour dix ? Cette décision ne serait pas neutre, puisqu'elle renverrait l'ouverture à la concurrence à 2030 pour les Intercités.

Je vous remercie d'avance de votre réponse, qui concerne l'offre de service public ferroviaire maillant notre territoire et créant les conditions d'un accès de tous à la mobilité.

Mme la présidente. L'amendement n° 59, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Laurence Cohen.

Mme Laurence Cohen. Nous demandons, au travers de la suppression de cet article, celle de la libéralisation des trains d'équilibre du territoire. En effet, cette libéralisation nous paraît un contresens par rapport à l'histoire de ces lignes qui sont considérées comme d'intérêt national, car elles participent à l'aménagement du territoire.

Madame la ministre, pensez-vous franchement que leur exploitation par des opérateurs privés sera plus efficace et, surtout, maintenue, compte tenu de leur fréquentation souvent peu rentable ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Oui !

Mme Laurence Cohen. Ce service public a été décimé ces dernières années, je le répète, par une gestion purement comptable ayant conduit à des suppressions de ligne, notamment dans le service de nuit, pour des raisons qui n'ont rien à voir avec l'intérêt social et environnemental de ces lignes.

Pourtant, parlons clair : toute ligne supprimée a entraîné un report sur des bus ou sur la voiture individuelle. À l'heure de la COP24, c'est une aberration, tant on sait que le secteur des transports porte une lourde responsabilité dans l'émission de gaz à effet de serre ! Je réitère très solennellement notre opposition totale à cette vision à courte vue.

Certes, il y a eu des engagements sur le renouvellement du matériel ferroviaire, mais cela n'est pas suffisant. Il faut changer de prisme et conventionner de nouvelles lignes, pour mieux répondre au défi climatique et aux besoins de nos concitoyennes et de nos concitoyens.

La libéralisation du secteur entérine un changement de vision : le transport ferré est considéré non plus comme un outil de puissance publique, mais comme un secteur économique offrant un service avant tout marchand à des clients. D'ailleurs, on ne parle plus de voyageurs, ni même d'usagers. La boucle est bouclée !

Si nous continuons sur ce chemin, la prochaine étape sera bien évidemment la suppression totale des trains d'équilibre du territoire. L'objet de notre amendement est justement de faire en sorte que nous n'en arrivions pas là.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Nous avons déjà largement parlé de l'ouverture à la concurrence. Nous ne partageons pas les positions du groupe CRCE.

L'avis de la commission est donc défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur Gontard, vous m'avez interrogée sur la diminution de la contribution de l'État : vous savez que celle-ci est amenée à baisser, parce qu'un certain nombre de lignes seront reprises par les régions dans le cadre des conventions TER.

Toutefois, avant ce transfert, l'État va investir 3,7 milliards d'euros dans de nouveaux matériels pour ces lignes. Il s'agit d'une somme assez importante ; cela fait d'ailleurs partie des sujets pour lesquels je cherche où mon prédécesseur avait prévu les financements... Nous aurons l'occasion d'en reparler dans le cadre du projet de loi de programmation des infrastructures.

Par conséquent, il y a un engagement important pour maintenir les trains d'équilibre du territoire ou les services qui pourront être repris dans le cadre des conventions TER.

Vous m'interrogez sur les intentions de l'État en tant qu'autorité organisatrice des services d'intérêt national. Celui-ci fera comme les régions, en tant qu'autorité organisatrice : si la qualité de service est au rendez-vous, l'État sera évidemment tout à fait disposé à renouveler de gré à gré la convention avec la SNCF. Entre 2019 et 2023, c'est donc la SNCF qui a les cartes en main : si le service est au niveau attendu par les voyageurs, un nouveau contrat pourra être signé sans mise en concurrence, pour une durée dont vous avez souligné qu'elle pourra aller jusqu'à dix ans.

S'agissant de votre amendement, madame Cohen, vous avez compris que nous n'avons pas le même point de vue sur l'intérêt de l'ouverture à la concurrence.

Mme Laurence Cohen. C'est certain !

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'émet donc un avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote.

M. Fabien Gay. L'État, en tant qu'autorité organisatrice, a déjà lancé un appel à manifestation d'intérêt : pour l'exploitation des trains d'équilibre du territoire et des trains de nuit. Résultat : comme ce n'était pas rentable, personne n'a répondu... Aussi, bus de nuit ! Avec, à la clef, la dégradation des conditions de voyage et l'aggravation de la dette environnementale.

Nous retrouvons là notre débat d'il y a quelques instants sur l'ouverture à la concurrence. Même si les régions lancent des appels à manifestation d'intérêt, le privé ira vers les secteurs rentables. L'exemple des trains d'équilibre du territoire et des trains de nuit le montre. Nos craintes ne sont donc pas sans fondement. Néanmoins, si j'ai tort, madame la ministre, dites-le-moi !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 59.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

L'amendement n° 30, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéas 1 et 2

Remplacer l'année :

2023

par l'année :

2033

La parole est à Mme Laurence Cohen.

Mme Laurence Cohen. Cet amendement de repli est très simple : nous proposons, à l'instar de ce qui se passe en Île-de-France et au nom des arguments qui ont déjà été avancés au sujet du règlement OSP et de la spécificité du réseau et de l'effort d'investissement, que l'ensemble des transports conventionnés par l'État soient ouverts à la concurrence, non pas en 2023, mais en 2033, afin de laisser à l'opérateur aujourd'hui en situation de monopole le temps de se préparer à cette évolution défavorable.

Je vous rappelle les craintes, formulées par l'ARAFER, d'une multiplication des acteurs dans le secteur. L'effort de financement du réseau n'est pas compatible avec l'arrivée de nouveaux entrants, qui constitue un élément de complexification de la gestion du réseau.

Nous demandons donc le report de cette ouverture à la concurrence en 2033 et le maintien de la situation de monopole de SNCF Mobilités jusqu'à cette date, afin que cette entreprise puisse exercer ses missions de service public. En effet, il n'y a pas de raison que vous n'accordiez pas à une autre partie du territoire ce que vous avez accordé à l'Île-de-France.

Mme la présidente. L'amendement n° 105, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Supprimer cet alinéa.

La parole est à Mme Laurence Cohen.

Mme Laurence Cohen. Avec cet amendement de repli, nous demandons que la date de l'ouverture à la concurrence des services conventionnés par l'État, fixée à 2023 en vertu du quatrième paquet ferroviaire, ne puisse pas être anticipée par l'État, comme le prévoit le présent article.

Madame la ministre, vous pouvez au moins vous engager sur ce point, puisque vous êtes concernée au premier chef, l'État étant dans ce cas l'autorité organisatrice. L'échéance n'est pas si lointaine et ne dépasse pas, ou si peu, la mandature. Vous pourriez au moins attendre l'année 2023 et ne pas précipiter les choses, comme nous le craignons, en fixant à 2020 la date de l'ouverture à la concurrence, alors même que la convention avec la SNCF devra être renouvelée.

SNCF Mobilités a besoin de stabilité, tandis que s'annoncent des réformes importantes et structurelles.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. J'ai bien conscience que ces deux amendements sont des amendements de repli. J'ai bien conscience aussi de l'avancée que vous êtes en train de consentir pour essayer de retarder l'échéance.

Néanmoins, malgré cet effort, la commission émet un avis défavorable sur ces amendements.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ces dispositions, telles qu'elles figurent aujourd'hui dans le projet de loi, utilisent toute la souplesse possible qu'offre le règlement OSP.

Ce règlement, qui a été négocié sous le précédent quinquennat, ne permettrait pas de fixer la date d'ouverture à la concurrence à 2033. En effet, il nous sera impossible d'expliquer les raisons pour lesquelles ces lignes d'équilibre du territoire constituent des cas d'une complexité particulière. Il ne faudrait pas laisser croire que des exceptions, qui auraient été négociées sous le précédent quinquennat, permettraient de satisfaire votre demande.

Au demeurant, vous l'avez souligné, la date de renouvellement de ces contrats ou, en tout cas, la fin du contrat actuel, est fixée à 2020. Je le répète, comme toutes les autres autorités organisatrices, l'État en tant qu'autorité organisatrice des services d'intérêt national n'a aucune raison de ne pas renouveler son contrat avec SNCF Mobilités, dès lors que la qualité de service est au rendez-vous.

La rédaction actuelle du texte permet à l'État de reconduire ce contrat. Personnellement, j'ai confiance dans SNCF Mobilités et je ne doute pas que la société saura répondre aux attentes de l'autorité organisatrice qu'est l'État.

Le Gouvernement émet donc un avis défavorable sur ces deux amendements

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurence Cohen, pour explication de vote.

Mme Laurence Cohen. Je trouve que les explications fournies sont à géométrie variable ! J'ai bien entendu ce que l'on vient de me répondre, mais nous sommes en train de parler d'un problème très particulier : les TET, qui sont en grande difficulté, les régions ayant fait beaucoup avec les moyens dont elles disposent.

Monsieur le rapporteur, nous ne cherchons pas à vous faire prendre conscience de nos efforts pour minimiser nos exigences – d'ailleurs, ce sont non pas des exigences, mais des ambitions ! Nous constatons simplement que, ce matin, vous avez tenté de nous démontrer qu'il fallait absolument considérer la région Île-de-France comme un cas spécifique en matière d'ouverture à la concurrence, étant donné sa complexité, et que, cet après-midi, quand nous vous demandons d'appliquer le même raisonnement aux TET, vous nous répondez, malgré tous les arguments que nous avons avancés, que c'est impossible et que de telles dispositions ne passeront pas la rampe !

Franchement, cela n'est pas sérieux, d'autant moins que sont primordiaux les enjeux soulevés en matière de transport, dans des territoires où les usagers sont menacés de ne plus pouvoir se déplacer en train, notamment la nuit ! J'attire par ailleurs votre attention sur le fait que l'on déporte le transport de voyageurs du train vers les bus et les cars.

Avec ces amendements, nous ne revoyons pas nos exigences à la baisse ; nous essayons, dans le cadre d'une réforme qui, vous l'avez compris, ne nous convient pas, de défendre un projet de société. Celui-ci devrait être partagé par tous, mais, malheureusement, tel n'est pas le cas.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. On peut comprendre le sens de ces amendements, qui ont le mérite de poser les bonnes questions.

Chaque année, lors de l'examen de la loi de finances, lorsque nous débattons de la mission « Transports », dont le rapporteur est notre collègue Fabienne Keller, on évoque largement la question de l'avenir des trains d'équilibre du territoire. C'est un sujet qui touche en effet au cœur de l'aménagement du territoire.

Malheureusement, quand je discute de l'évolution de ces trains avec mon collègue de la Haute-Saône, par exemple, je ne puis que constater avec lui la disparition de la ligne Paris-Bâle, devenue par la suite la ligne Paris-Belfort, ainsi que le remplacement des rames Corail par du matériel moderne. Par ailleurs, il existe une certaine complexité dans l'organisation de ces services conventionnés entre les Intercités et les TET, sans compter l'intervention des nouvelles régions. On finit par s'y perdre !

Tout en respectant l'esprit de ces amendements, qui ont le mérite de poser de réels problèmes en matière d'aménagement du territoire, liés à la disparition progressive des services, et alors même que nous nous battons vraiment pour défendre l'outil ferroviaire, le rail et l'ensemble du réseau, dans lequel les Intercités et les TET ont toute leur légitimité, je suivrai l'avis de M. le rapporteur. Cela étant, je le ferai avec prudence et vigilance, tant ces lignes méritent d'être soutenues.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Madame Cohen, je respecte vos propos. Je vous prie donc de croire que je prends ce sujet avec beaucoup de sérieux. N'en doutez pas !

Je pense en effet que la situation est très différente en Île-de-France, où les lignes transportent plusieurs centaines de milliers de voyageurs par jour – vous le savez mieux que quiconque –, avec un réseau ferroviaire aujourd'hui coexploité en partie avec la RATP et sur lequel les travaux sont absolument considérables, puisque l'on a dû multiplier par trois le coût de sa régénération.

Oui, il existe bien une spécificité liée à l'Île-de-France, qui justifie que le Gouvernement ait prévu un calendrier particulier, en accord avec la présidente de région et présidente du STIF.

Je le redis, personne n'envisage d'abandonner les trains d'équilibre du territoire. On est en train d'investir 3,7 milliards d'euros ! Croyez-vous vraiment que c'est pour abandonner ces dessertes ? Croyez-vous vraiment que l'État dépense 3,7 milliards d'euros pour, demain, mettre ces services sur route ? Non ! Nous allons bien sûr maintenir les dessertes, qu'elles soient organisées, comme aujourd'hui, par l'État ou qu'elles soient, comme l'a prévu mon prédécesseur, transférées aux régions avec ce nouveau matériel.

Je le répète, je pense que l'on peut faire confiance à la SNCF pour offrir un service de grande qualité. Si ce service est à la hauteur des attentes des voyageurs, l'État n'aura évidemment aucune raison de ne pas renouveler la convention TET avec la SNCF en 2020.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 30.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 105.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

*(L'article 2 *sexies* est adopté.)*

Articles additionnels après l'article 2 *sexies*

Mme la présidente. L'amendement n° 91, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 2 *sexies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Après le 3° de l'article L. 2333-64, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Dans une région compétente pour l'organisation des transports régionaux de voyageurs. » ;

2° À l'article L. 2333-66, les mots : « ou de l'organisme compétent de l'établissement public » sont remplacés par les mots : « , de l'organisme compétent de l'établissement public ou du conseil régional » ;

3° L'article L. 2333-67 est complété par un paragraphe ainsi rédigé :

« ... – Le taux de versement est fixé ou modifié par délibération du conseil régional, hors région Île-de-France, dans la limite de :

« - 0,20 % en additionnel au taux existant dans un ressort territorial de l'autorité organisatrice de mobilité ;

« - 0,30 % dans un territoire situé hors ressort territorial de l'autorité organisatrice de mobilité. »

II. – L'Agence centrale des organismes de sécurité sociale ou l'organisme de recouvrement transmet annuellement aux communes, conseils régionaux ou établissements publics territorialement compétents qui en font la demande les données et informations recueillies lors du recouvrement du versement transport contribuant à en établir le montant.

La parole est à M. Pascal Savoldelli.

M. Pascal Savoldelli. Par cet amendement, nous formulons une nouvelle proposition pour que l'avenir du pacte ferroviaire national ne se cantonne pas à des questions strictement organisationnelles, même si celles-ci sont importantes, et qu'il ne soit pas étudié sans que l'on aborde en même temps les conditions de l'exercice des missions de service public, donc le financement du service public ferroviaire.

Notre groupe dépose cette disposition très régulièrement ; je ne suis pas le plus ancien ici, puisque je n'ai été élu qu'en septembre 2017, mais ceux de nos collègues qui ont de la mémoire doivent s'en souvenir. La dernière fois que mon groupe l'a fait, c'était tout simplement en mars dernier, lors des discussions sur la proposition de loi de nos collègues Maurey et Nègre.

À l'époque, madame la ministre, vous nous aviez répondu que cette question serait débattue lors de l'examen du projet de loi d'orientation sur les mobilités et qu'il était trop tôt pour la poser. C'était au mois de mars dernier. Aussi, on vous la repose aujourd'hui !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Et je vous répondrai la même chose !

M. Pascal Savoldelli. De notre côté, nous pensons qu'il ne faut pas attendre, car le dispositif que nous proposons est déjà opérationnel.

La question est simple : doit-on, oui ou non, prévoir des ressources nouvelles pour les régions, afin qu'elles développent leurs services ferroviaires, notamment dans le cadre de leurs nouvelles compétences, puisqu'elles récupèrent des anciennes lignes et, bientôt, des lignes à faible trafic ? Évidemment, on est conscient qu'il ne s'agit pas d'une

« bagatelle » – excusez-moi ce terme un peu trivial – sur le plan financier, puisque le versement transport que nous proposons rapporterait 700 millions d'euros par an.

Madame la ministre, vous avez évoqué à deux reprises l'effort de 3,7 milliards d'euros que l'État va consentir. Eh bien, je vais vous donner un coup de main ! Mes collègues de la commission des finances peuvent en attester : j'ai trouvé 3,4 milliards d'euros, sur ces 3,7 milliards d'euros, dans le futur projet de loi de règlement du budget et d'approbation des comptes de l'année 2017.

Malheureusement, et je m'adresse plus particulièrement à mes collègues siégeant sur les travées de gauche, le budget de la Nation devra verser 3,4 milliards d'euros aux entreprises au titre du CICE. Vous voyez que le raisonnement qui était le nôtre avant ce débat garde toute son actualité : les faits sont là, et ils sont têtus !

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Il s'agit bien sûr d'un dossier important, qui fait aussi partie du débat.

Toutefois, il faut avoir une réflexion globale dans ce domaine. On vous l'a dit d'ailleurs, ce sera l'objet du futur projet de loi d'orientation sur les mobilités. À cette occasion, il faudra effectivement aborder la question de la généralisation du versement transport et, plus globalement, celle du financement des infrastructures de transport. Il s'agit d'un vrai débat.

Dans la mesure où j'interprète votre proposition comme un amendement d'appel, et en attendant le texte sur les mobilités, au cours duquel, nous le savons bien, le débat aura lieu, je vous propose de retirer votre amendement, mon cher collègue. À défaut, j'y serais évidemment défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur Savoldelli, je ne saurais mieux dire que M. le rapporteur, qui vous renvoie au débat sur la loi d'orientation sur les mobilités, que je présenterai prochainement.

Évidemment, je connais les attentes des régions, qui sont régulièrement rappelées en loi de finances : elles renvoient à la question des moyens des collectivités territoriales et à leurs relations financières avec l'État.

Je voudrais aussi vous sensibiliser aux attentes de certaines collectivités locales qui, aujourd'hui, ont préféré ne pas exercer la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité. En effet, elles manquent de ressources pour organiser les mobilités de la vie quotidienne dans des territoires qui ne sont parfois pas desservis par le train, mais où il est important de proposer à nos concitoyens des offres alternatives à la voiture individuelle. Ce sujet sera au cœur des débats de la loi d'orientation sur les mobilités.

Afin que ce débat puisse se dérouler dans le cadre du futur projet de loi et bénéficier d'une vision globale sur les enjeux de mobilité, je vous invite donc à retirer votre amendement, monsieur le sénateur, de même que le suivant.

Mme la présidente. Monsieur Savoldelli, l'amendement n° 91 est-il maintenu ?

M. Pascal Savoldelli. On ne doit pas anticiper une suite dont on ne connaît pas la teneur, madame la ministre, même si, *a priori*, j'ai tout lieu de vous croire. D'ailleurs, comme vous serez présente lors des débats, et que nous serons également présents, nous vérifierons !

En outre, comme cet amendement tend à mettre en place un versement transport, qui pourrait rapporter 700 millions d'euros par an, il ne serait pas inutile de laisser l'ensemble de nos collègues arbitrer cette question, me semble-t-il. En effet, nous représentons tous des territoires, et je suis sûr que nous sommes tous attachés à ce que les régions disposent des moyens de leur politique.

Je maintiens donc cet amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 91.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 92, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 2 *sexies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code général des impôts est ainsi modifié :

1° L'article 278-0 *bis* est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Les transports publics urbains et interurbains réguliers de voyageurs. » ;

2° Le b *quater* de l'article 279 est complété par les mots : « , à l'exclusion des transports publics urbains et réguliers de voyageurs pour lesquels la taxe sur la valeur ajoutée est perçue au taux réduit mentionné au premier alinéa de l'article 278-0 *bis* ».

II. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

III. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la baisse du taux de crédit d'impôt mentionné au III de l'article 244 *quater* C du code général des impôts.

La parole est à M. Pascal Savoldelli.

M. Pascal Savoldelli. Une fois encore, je vais aborder la question du financement des transports et des ressources des autorités organisatrices.

Avec cet amendement, qui a également une histoire, puisqu'il est récurrent, voire résilient, nous voulons appliquer aux transports publics urbains et interurbains de voyageurs, notamment aux transports publics soumis à des obligations de service public, comme les TER et les TET, le taux dévolu aux produits de première nécessité, soit 5,5 %, en considération de leur rôle social essentiel et de leur contribution à la réalisation des objectifs de transition énergétique.

Évidemment, un tel taux allégerait également la facture, non seulement des régions, mais aussi des intercommunalités. Nous reprendrions ainsi le dispositif de l'article 3 de notre proposition de loi permettant de maintenir et de développer sur l'ensemble du territoire national une offre de transport ferroviaire régional de qualité, qui a été débattue au Sénat le 10 décembre 2015. Je rappelle que cet article avait alors été adopté à la majorité du Sénat.

Mme Éliane Assassi. C'est vrai !

M. Pascal Savoldelli. De plus, cet amendement tend à répondre à une sollicitation de l'Association des régions de France.

Madame la ministre, lors de l'examen de la proposition de loi de nos collègues Maurey et Nègre, vous nous avez opposé que cette mesure n'avait pas fait l'objet d'une évaluation. C'est assez amusant, monsieur le rapporteur : tout à l'heure, vous vous plaigniez d'un excès de rapports, alors que, dans l'exemple que je prends, on nous demandait au contraire d'en produire un... *(M. le rapporteur sourit.)* Vous voyez, j'ai moi aussi la mémoire du débat !

Cette évaluation est simple en réalité : il s'agit de rétablir la situation qui prévalait avant 2012, quand le taux est passé à 7 %, avant d'être fixé à 10 % en 2014.

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

M. Pascal Savoldelli. Favorable ! Voilà qui serait une belle avancée sociale ! *(Sourires.)*

M. Gérard Cornu, rapporteur. Oui, d'autant que, après tout, la somme d'argent en jeu est une paille ! *(Nouveaux sourires.)*

J'ai bien compris qu'il s'agissait, là encore, d'un amendement d'appel. La réduction du taux de TVA peut effectivement servir la cause des transports, mais j'imagine qu'elle représenterait un manque à gagner considérable pour l'État...

Il convient de renvoyer ce dossier à l'examen du projet de loi d'orientation sur les mobilités, qui, si j'ai bien compris, ne tardera pas à être examiné par le Sénat.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je m'y emploie, monsieur le rapporteur ! *(Sourires.)*

M. Gérard Cornu, rapporteur. Nul doute que ce sera l'occasion de débattre longuement de ces questions.

En attendant, La commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 92.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 2 *septies*

① I. – À compter du 25 décembre 2023, l'article L. 2121-4 du code des transports est abrogé et le deuxième alinéa de l'article L. 2121-6 du même code est supprimé.

② I *bis*. – À compter du 25 décembre 2023, le début du dernier alinéa de l'article L. 2121-7 du code des transports est ainsi rédigé : « Une convention... *(le reste sans changement)*. »

③ II. – Les conventions conclues avant le 25 décembre 2023 en application des articles L. 2121-4 ou L. 2121-6 du code des transports se poursuivent jusqu'au terme qu'elles ont fixé, leur durée ne pouvant excéder dix ans.

④ III. – Entre le 3 décembre 2019 et le 24 décembre 2023, les régions peuvent, par dérogation aux articles L. 2121-4, L. 2121-6 et L. 2141-1 du code des transports :

- ⑤ 1° Fournir elles-mêmes des services publics de transport ferroviaire de personnes d'intérêt régional ou attribuer des contrats de service public relatifs à ces services dans les conditions prévues au 2 de l'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil ;
- ⑥ 2° Attribuer des contrats de service public relatifs à des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt régional après publicité et mise en concurrence.
- ⑦ IV. – (*Non modifié*) L'application des dispositions du présent article relatives aux conditions de poursuite et d'extinction des droits exclusifs attribués à SNCF Mobilités ne donne lieu au versement d'aucune indemnité.
- ⑧ Sauf stipulation contraire prévue par la convention, dans l'hypothèse où la région souhaite en remettre en cause soit la durée, soit le périmètre, SNCF Mobilités est indemnisé de plein droit pour la résiliation de tout ou partie de cette convention.

Mme la présidente. L'amendement n° 60, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Fabien Gay.

M. Fabien Gay. Nous souhaitons supprimer l'article 2 *septies*, qui ouvre à la concurrence les transports régionaux de voyageurs à l'horizon 2023. En effet, cette mesure fait courir un risque majeur de déstabilisation à très court terme de SNCF Mobilités. La preuve, c'est que le relâchement des liens entre cette filiale et l'État a justifié la baisse de la note de l'opérateur par l'agence de notation Fitch.

La majorité des activités exercées par SNCF Mobilités sont menacées. Je rappelle que, au quotidien, quelque 330 millions de personnes sont transportées par TER et que 1 650 TER roulent sur le réseau ferré.

Cette ouverture se fera à la découpe, contrat de service public par contrat de service public. Une telle démarche pose question au regard de l'unité du réseau et de la cohérence globale de son exploitation.

Madame la ministre, vous nous dites que les régions sont majoritairement favorables à cette réforme. Aujourd'hui, oui, peut-être, mais il y a quelques années, ce n'était pas le cas ! Ainsi, dans un avis de 2011, l'ARF estimait que les multiples réformes menées depuis 1997, afin de rendre la libéralisation possible, avaient suscité une désintégration du système, une multiplication des acteurs et une dilution des responsabilités, qui rendent l'ensemble incompréhensible.

Multiplier les opérateurs sur un réseau en mauvais état et dont la gouvernance est en pleine crise, ne pourrait que créer des difficultés supplémentaires, voire porter atteinte à la sécurité des circulations.

À nos yeux, cette analyse reste juste aujourd'hui. Les problématiques réelles qu'ont soulevées les autorités organisatrices portaient sur la vétusté des réseaux, le niveau des péages payés à SNCF Réseau et l'opacité de la SNCF. La libéralisation ne répond à aucun de ces enjeux de transparence et de financement du réseau ferroviaire.

Au fond, cette ouverture à la concurrence n'a qu'un seul objectif : limiter le nombre de dessertes en faisant supporter le poids de cette décision aux régions.

Les régions, qui sont asphyxiées financièrement par les charges non compensées et la reprise d'un certain nombre de lignes, voient dans cet abandon une solution à une équation insoluble. L'État profiterait également de cette décision, puisque les dépenses de transport au titre des contrats de plan État-région diminueraient aussi.

Il s'agit donc d'un jeu de dupes contre le service public ferroviaire et les usagers des transports. Pour toutes ces raisons, nous demandons la suppression de cet article.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. La commission émet un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous avons compris que nous n'étions pas d'accord sur l'ouverture à la concurrence. En revanche, je regrette que nous ne nous soyons pas encore compris sur le fait que les régions qui demandent cette ouverture à la concurrence ne le font évidemment pas pour réduire les dessertes.

Cette ouverture à la concurrence se fait dans le cadre de contrats de service public. Je suis pour ma part certaine que les régions qui demandent cette ouverture à la concurrence le font pour obtenir un meilleur service, au meilleur coût, donc pour avoir encore plus de transports ferroviaires.

Le Gouvernement émet un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote.

M. Fabien Gay. Madame la ministre, je vous ai donné deux exemples, les TET et les trains de nuit, et vous ne m'avez pas répondu. Aussi, permettez-nous de douter. Vous savez très bien que ce que vous affirmez ne sera pas possible dans toutes les régions et pour toutes les dessertes !

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

M. Michel Raison. Pour rassurer nos collègues, je voudrais leur dire que, à mon avis, l'ouverture à la concurrence peut nous aider à sauver la SNCF !

M. Gérard Cornu, rapporteur. Bien sûr !

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Évidemment !

M. Michel Raison. À partir du moment où la SNCF s'ouvrira à la concurrence, comme cela s'est d'ailleurs produit avec La Poste, elle ira forcément mieux. En effet, on trouve toujours des marges de manœuvre pour améliorer la gestion d'une entreprise, et ces marges ne se font pas forcément au détriment du personnel ; on peut imaginer tout un nouveau système organisationnel.

J'ajoute qu'un certain nombre de régions françaises sont frontalières et qu'elles attendent avec impatience la réforme. En effet, pour prendre l'exemple de la Franche-Comté, sachez que les Suisses se tiennent prêts à entrer dans cette concurrence et qu'ils sont très performants en matière de transport ferroviaire.

Comme Mme la ministre l'a dit, les élus locaux étant poussés par leurs électeurs, de nombreuses régions souhaitent de plus en plus développer le transport ferroviaire. À cet

égard, les Suisses pourraient également nous aider à améliorer nos méthodes. Par exemple, on pourrait réaliser des études sur le cadencement ferroviaire.

On pourrait croire qu'un cadencement supplémentaire représente une charge, alors qu'il peut aider à mieux remplir les trains, ce qui crée nécessairement une émulation. Les exemples de ce type que l'on pourra observer dans une région serviront à la SNCF dans d'autres régions et lui permettront d'améliorer ses méthodes de gestion. Pour moi, l'ouverture à la concurrence est donc positive.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 60.
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

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

L'amendement n° 31, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéas 1, 2, 3 et 4

Remplacer l'année :

2023

par l'année :

2033

La parole est à M. Fabien Gay.

M. Fabien Gay. Il s'agit d'un amendement de repli.

Il faut bien mesurer ce que représente l'« avancée sociale » – elle n'en est pas une, en réalité – consentie tout à l'heure à propos de la réintégration des salariés au statut.

M. Gérard Cornu, rapporteur. Ce n'est pas une avancée, mais un pas ! (*Sourires.*)

Mme Éliane Assassi. Vous êtes déjà plus raisonnable !

M. Fabien Gay. Disons, la demi-reculade sociale !

Savez-vous que la majorité des conventions TER sont conclues pour une durée de plus huit ans ?

M. Gérard Cornu, rapporteur. Et alors ?

M. Fabien Gay. Cela va poser un problème pour les cheminots et cheminotes qui souhaiteront réintégrer un poste à la SNCF. Voilà qui montre bien que, en définitive, ce n'est pas une avancée sociale.

M. Gérard Cornu, rapporteur. Oh !

M. Fabien Gay. C'est la raison pour laquelle mon groupe proposait une réintégration au statut sans limites dans la durée. Vous le savez, une majorité des conventions TER conclues le sont pour dix ans, ce qui bloquera un certain nombre de cheminots.

Mme la présidente. L'amendement n° 106, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéas 4 à 6

Supprimer ces alinéas.

La parole est à M. Fabien Gay.

M. Fabien Gay. Il s'agit d'un autre amendement de repli, madame la présidente.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Malgré les efforts consentis dans ces deux amendements de repli, la commission émet un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 31.
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 106.
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 2 septies.
(*L'article 2 septies est adopté.*)

Article 2 octies

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

② « *Art. L. 2101-1-1.* – Un membre du conseil de surveillance, du conseil d'administration ou un dirigeant de SNCF Réseau ou de sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 ne peut être simultanément membre du conseil de surveillance, du conseil d'administration ou dirigeant d'une entreprise exerçant, directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales, une activité d'entreprise ferroviaire ou d'une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire. »

③ II. – (*Non modifié*) Le présent article entre en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

Mme la présidente. L'amendement n° 177, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Supprimer les mots :

, directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales,

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement a pour objet la gouvernance de la SNCF.

L'article 2 septies, tel qu'il a été modifié par votre commission de l'aménagement du territoire, institue un régime d'incompatibilité qui, pour le futur groupe public SNCF, va bien plus loin que les mesures prévues par la directive.

En l'état, la rédaction de l'article empêcherait que le président de SNCF Réseau exerce également des responsabilités de dirigeant à la tête du groupe. Or, à ce stade, nous ne souhaitons pas préjuger du choix de la future gouvernance du groupe. C'est la raison pour laquelle je vous propose une synthèse entre la stricte transposition de la directive et votre souhait d'une clarification des responsabilités au sein du groupe.

Cet amendement tend ainsi à prévoir une incompatibilité entre, d'une part, toute responsabilité exercée dans la gestion du réseau ou des gares, et, d'autre part, toute responsabilité dans l'activité de transport ferroviaire. Pour le reste, la transposition du quatrième paquet ferroviaire, prévue par l'article 2 du projet de loi, permettra d'introduire, dans le droit national, les autres mesures de sauvegarde prévues par les textes européens.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Vous l'avez dit, madame la ministre, il s'agit d'un amendement important.

La commission souhaite que SNCF Réseau bénéficie d'une véritable indépendance par rapport au groupe de tête et, bien sûr, par rapport à SNCF Mobilités.

Or cet amendement tend à revenir sur la modification que nous avons opérée en commission pour conforter l'indépendance de SNCF Réseau. Dans le cadre d'une entreprise verticalement intégrée, comme le sera le groupe public unifié, avec une *holding* de tête et deux filiales, il convient de tout mettre en œuvre pour s'assurer de l'indépendance du gestionnaire d'infrastructures, SNCF Réseau, vis-à-vis de l'opérateur de transports SNCF Mobilités.

Il s'agit d'un enjeu important en matière de concurrence, qui vise à permettre à toutes les entreprises ferroviaires d'avoir accès aux infrastructures dans des conditions équitables.

L'intégration de SNCF Réseau et SNCF Mobilités dans un même groupe nécessite une vigilance particulière. Il ne faudrait pas, en effet, que la *holding* de tête puisse, à travers, par exemple, sa maîtrise de la politique des ressources humaines ou des services juridiques de groupe, influencer l'activité de SNCF Réseau pour servir les intérêts de SNCF Mobilités. Dans un tel cas, il n'y aurait plus de concurrence.

La question de la gouvernance est également cruciale. C'est pourquoi nous avons prévu, comme le recommande d'ailleurs le président de l'ARAFER, que nous avons entendu la semaine dernière, que les fonctions de membre de conseil d'administration ou de dirigeant de SNCF Réseau soient incompatibles avec celles de membre du conseil d'administration ou de dirigeant de la *holding* SNCF.

Il serait effectivement inconcevable que, à l'avenir, dans le contexte d'ouverture à la concurrence, le président de SNCF Réseau puisse être également un dirigeant de la *holding* SNCF, comme c'est le cas aujourd'hui.

Tel est le sens de l'amendement que nous avons adopté en commission, visant à renforcer le régime d'incompatibilité prévu à l'article 8 *octies*.

Par conséquent, la commission a émis un avis défavorable sur cet amendement du Gouvernement, qui tend à revenir sur ce point.

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

M. Olivier Jacquin. L'intention initiale du Gouvernement est de fluidifier le fonctionnement. La disposition proposée dans le texte de la commission, et que M. le rapporteur vient de soutenir, vise à rendre presque étanches les structures SNCF Réseau et SNCF Mobilités, ce que l'on peut comprendre dans une logique d'ouverture à la concurrence.

Prenons le cas de l'Allemagne. L'organisation de DB et DB Netz – équivalents de SNCF Mobilités et SNCF Réseau – est critiquée au motif que les deux entités sont trop proches. Toutefois, mes chers collègues, l'Allemagne ne dispose pas d'une ARAFER de la qualité de celle que nous avons! (*Exclamations.*)

Une procédure d'infraction est en cours contre l'organisation allemande. Elle ne va pas au bout, notamment parce que l'Allemagne est puissante en Europe, mais restons-en là de la comparaison avec notre voisin. En France, donc, nous disposons d'une ARAFER puissante, qui se trouve en situation de démêler les éventuelles tentatives de collusion entre SNCF Mobilités et SNCF Réseau.

Je prendrai l'exemple de la sécurité – s'il y a une dimension qui est privilégiée dans la culture ferroviaire, c'est bien celle-ci. Imaginez un membre aux conseils d'administration des trois SA qui serait spécialisé en sécurité; ce pourrait être déterminant. À vouloir étanchéifier, on risque de casser le dialogue. Rappelez-vous, à cet égard, la relation qu'entretenaient, à une époque, RFF et la SNCF: c'était plutôt agressif.

Par conséquent, nous soutiendrons l'amendement du Gouvernement.

Mme la présidente. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

M. Roger Karoutchi. Pardonnez-moi, monsieur Jacquin, mais je ne suis absolument pas d'accord avec la proposition du Gouvernement. On donne dans la confusion la plus totale! Où allons-nous ainsi?

On ne va pas revenir sur ce sujet, mais je ne sais pas si l'on a fait des merveilles avec les précédentes réformes ferroviaires – vous n'y êtes pour rien, madame la ministre –, notamment celle de RFF... Très sincèrement, nous avons connu dans cet hémicycle des moments de grande lassitude, alors que l'on nous vantait des transformations miraculeuses, avec un transfert de directions, de dettes, le tout dans une confusion totale. Passons! Gouvernements de gauche ou de droite, tout le monde s'y est mis, et nous les avons crus. Aujourd'hui, disons-le, le résultat n'est pas terrible.

Le texte adopté par la commission m'apparaît bien plus clair, et je ne vois pas en quoi il est réducteur. Vous expliquez, monsieur Jacquin, que l'on va créer une étanchéité telle que les structures ne se parleront plus. Il ne faut pas non plus exagérer: le téléphone existe chez tout le monde, y compris à la SNCF! (*Sourires sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Puis, vous comptez sur l'ARAFER... En gros, estimez-vous, cet organe va devoir faire la police... Pardon, mais ce n'est pas son objet! Si l'on considère qu'il y aura des incompatibilités et qu'il faudra veiller, non pas à l'étanchéité, mais à éviter qu'une des structures ait un trop grand pouvoir d'influence sur l'autre, afin que le jeu de la concurrence se mette en place normalement, il y aura des organes de contrôle pour ce faire. Ils sont prévus! Ce n'est donc pas la peine de faire en sorte que l'on reprenne d'une main ce que l'on donne de l'autre.

Vous êtes favorable à l'ouverture à la concurrence coordonnée et contrôlée. Moi aussi! Ne mettons pas en place des outils qui empêcheraient qu'elle ne se fasse réellement.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Pour répondre à M. Jacquin, notre système est effectivement performant. L'ARAFER est une autorité respectée, avec un président qui l'est aussi. Justement, j'ai donné un avis défavorable sur cet amendement du Gouvernement sur une suggestion du président de l'ARAFER. Ce dernier me demande de l'aide, car il affirme que, si les biais sont trop nombreux, il ne pourra plus rien faire...

M. Roger Karoutchi. Évidemment!

M. Gérard Cornu, rapporteur. ... et il n'y aura plus, en définitive, d'ouverture à la concurrence. En tout cas, cette ouverture sera biaisée, comme l'expliquait très justement Roger Karoutchi.

En tant que rapporteur, je dois veiller à ce qu'une véritable concurrence s'opère et que le texte établi par nos soins n'aboutisse pas, par des systèmes déviés, à une absence totale de concurrence.

Il me semble donc important de ne pas soutenir cet amendement, afin de sécuriser un peu l'indépendance de SNCF Réseau, et cela conformément à la suggestion du président de l'ARAFER.

Oui, nous disposons d'une autorité indépendante, mais faisons très attention, mes chers collègues, car à force de multiplier les biais, l'ARAFER ne pourra plus rien faire.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Très bien !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 177.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 2 octies.

(L'article 2 octies est adopté.)

Article 2 *nonies* (nouveau)

- ① I. – Les matériels roulants utilisés pour la poursuite des missions prévues par un contrat de service public attribué en application de l'article L. 2141-1 du code des transports, dans sa rédaction antérieure au 25 décembre 2023, sont transférés à l'autorité organisatrice concernée, à sa demande.
- ② Ce transfert se fait moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette de toutes subventions. Il ne donne lieu à aucun versement de salaire ou honoraires, ni à aucune perception ou régularisation d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.
- ③ L'autorité organisatrice prend en charge les coûts de démantèlement des matériels roulants qu'elle ne reprend pas à proportion de la durée d'utilisation de ces matériels dans le cadre des contrats de service public de son ressort, déduction faite des provisions qui lui auraient été déjà facturées.
- ④ II. – Les ateliers de maintenance majoritairement utilisés pour l'exécution de services faisant l'objet d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs attribué en application de l'article L. 2141-1 du code des transports, dans sa rédaction antérieure au 25 décembre 2023, ainsi que les terrains y afférents sont transférés à l'autorité organisatrice concernée, à sa demande.
- ⑤ Ce transfert se fait moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette de toutes subventions, pour les ateliers de maintenance et à la valeur vénale, nette de toutes subventions, pour les terrains y afférents. Elle ne donne lieu à aucun versement de salaire ou honoraires, ni à aucune perception ou régularisation d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.
- ⑥ III. – L'article L. 2121-4-1 du code des transports est abrogé.

Mme la présidente. L'amendement n° 46, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Cet amendement tend à supprimer l'article 2 *nonies*, qui reprend des articles de la proposition de loi Maurey-Nègre, dont nous avons débattu en mars dernier. Ces articles visent à organiser un transfert clefs en main aux régions des ateliers de maintenance et du matériel roulant.

Nous sommes opposés à ce transfert, certes volontaire de la part des régions, mais qui contribue à dépecer et à vendre à la découpe l'entreprise historique. Déjà, une telle disposition avait été proposée dans la loi de 2014, mais elle n'a pas été mise en œuvre, faute de volonté des régions. Aujourd'hui, la situation est un peu différente, ce qui explique ces articles.

L'accès au matériel roulant et aux ateliers constitue un enjeu fort dans le contexte de l'ouverture à la concurrence. Les déclarations de l'ARAFER sonnent, à ce titre, comme un aveu : le montant des investissements réalisés pour acquérir une flotte de matériel roulant ferroviaire constitue une importante barrière à l'entrée de concurrents.

Transférer les matériels roulants et les ateliers de maintenance est donc l'une des conditions pour attirer de nouveaux opérateurs. C'est le seul intérêt de cette mesure. Pour autant, celle-ci n'est pas sans poser problème, notamment dans le cas des ateliers de maintenance, qui ne sont pas tous dédiés à la maintenance des trains du réseau de transport express régional, les TER. Ainsi, d'après SNCF Mobilités, le taux d'affectation à l'activité TER varie de 35 % à 93 %.

Dès lors, comment faire le tri entre ce qui est transférable et ce qui ne l'est pas ?

Il convient également de s'interroger sur l'avenir des politiques de maintenance, des processus industriels et de l'ingénierie ferroviaire gérés nationalement par les services de la SNCF, qui ont toujours démontré leur pertinence technique et leur capacité à assurer la sécurité et la qualité du matériel roulant.

Au-delà de la perte de l'efficacité qualitative et économique d'une maintenance unifiée et pilotée de manière centralisée, comment pouvons-nous être assurés que, demain, cette maintenance morcelée, éclatée, ne se transformera pas en maintenance à plusieurs vitesses, mettant en péril la sécurité des usagers ?

De nombreux points sont également à clarifier, notamment sur les conditions de transfert des personnels, la valeur des actifs ou la façon dont le coût de démantèlement des matériels roulants anciens sera pris en charge. En effet, les régions n'ont pas à supporter les conséquences financières de décisions prises antérieurement à la régionalisation du transport ferroviaire.

Parce que cette reprise par les régions des matériels de la SNCF participera à l'affaiblissement de l'opérateur historique, nous proposons donc la suppression de cet article.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je ne puis laisser dire qu'il y aurait un risque en matière de sécurité. J'entends bien que nous ne sommes pas d'accord sur l'objectif d'ouverture à la concurrence, mais les nouveaux opérateurs, tout comme la SNCF, détiendront tous un certificat de sécurité et seront tous contrôlés par l'établissement public de sécurité ferroviaire. N'inventons pas des sujets qui n'en sont pas !

Le Gouvernement émet un avis défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 46.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 182 rectifié, présenté par MM. Gold, Corbisez et Arnell, Mmes M. Carrère, Costes, N. Delattre et Jouve, M. Labbé et Mme Laborde, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Rédiger ainsi cet alinéa :

SNCF Mobilités et l'autorité organisatrice prennent en charge les coûts de démantèlement des matériels roulants non repris par celle-ci. La répartition des charges respectives des coûts de démantèlement est calculée à proportion de la durée d'utilisation de ces matériels dans le cadre des contrats de service public du ressort de l'autorité organisatrice, déduction faite des provisions qui lui auraient été déjà facturées.

La parole est à M. Guillaume Arnell.

M. Guillaume Arnell. Cet amendement vise à répartir, entre SNCF Mobilités et les autorités organisatrices de transport le coût du démantèlement du matériel roulant non repris par ces dernières.

Dans la rédaction actuelle, seules les autorités organisatrices communes, les régions, sont tenues de le faire, alors qu'elles subissent déjà de plein fouet la baisse des dotations de l'État et qu'elles devront faire face à une réorganisation importante en matière ferroviaire.

Cet amendement de bon sens vise donc à libérer les autorités organisatrices d'une partie de ces contraintes.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. J'avoue que je ne comprends pas trop le sens de cet amendement, d'autant que cette disposition figure déjà dans le texte de la commission...

Il me semble, même si je puis me tromper, que cet amendement est satisfait. Je vous demande donc de bien vouloir le retirer.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage l'opinion de M. le rapporteur. Le Gouvernement demande également le retrait de cet amendement.

Mme la présidente. Monsieur Arnell, l'amendement n° 182 rectifié est-il maintenu ?

M. Guillaume Arnell. Je veux avoir l'assurance que tout le monde a la même lecture. Si l'on nous confirme que notre amendement est satisfait par le texte de la commission, je le retirerai sans problème.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous le confirme !

M. Guillaume Arnell. Toutefois, je ne pense pas que les membres du RDSE soient obtus au point de présenter un amendement déjà satisfait. Il s'agit simplement, pour nous, d'avoir l'assurance que le surcoût sera bien partagé.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. La précision figure à l'alinéa 3 de l'article 2 *nonies* : « L'autorité organisatrice prend en charge les coûts de démantèlement des matériels roulants qu'elle ne reprend pas à proportion de la durée d'utilisation de ces matériels dans le cadre des contrats de service public de son ressort, déduction faite des provisions qui lui auraient été déjà facturées ». Cela me paraît clair !

M. Roger Karoutchi. C'est du langage technocratique, mais le cas est couvert...

M. Guillaume Arnell. Dans ce cas, je retire l'amendement, madame la présidente !

Mme la présidente. L'amendement n° 182 rectifié est retiré.

L'amendement n° 266, présenté par M. Cornu, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Au premier alinéa de l'article L. 2121-9 du code des transports, les mots : « des articles L. 2121-4-1 et » sont remplacés par les mots : « de l'article ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Gérard Cornu, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de coordination.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Avis favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 266. (*L'amendement est adopté.*)

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

(*L'article 2 nonies est adopté.*)

Mme la présidente. Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à vingt et une heures trente.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à vingt heures, est reprise à vingt et une heures trente, sous la présidence de Mme Catherine Troendlé.*)

PRÉSIDENTE DE MME CATHERINE TROENDLÉ vice-présidente

Mme la présidente. La séance est reprise.

Nous poursuivons la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire.

Dans la discussion du texte de la commission, nous en sommes parvenus à l'article 3.

Article 3

① Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé, pour assurer la continuité et améliorer la qualité, l'efficacité et la performance des services publics de transport ferroviaire de voyageurs et en assurer l'ouverture à la concurrence, à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour :

② 1° (*Supprimé*)

③ 2° Compléter et préciser l'application des dispositions du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil en ce qui concerne les conditions dans lesquelles les autorités compétentes en matière de service public de transport ferroviaire de voyageurs définissent les spécifications des obligations de service public ainsi qu'en ce qui concerne les condi-

tions et procédures de passation et d'exécution des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs ;

- ④ 2° *bis* Compléter et préciser les dispositions prévues par la présente loi pour déterminer les conditions dans lesquelles les contrats de travail des salariés mentionnés à l'article L. 2121-17 du code des transports se poursuivent auprès d'un nouvel opérateur, les conséquences du refus d'un salarié ainsi que les garanties attachées à la poursuite de ces contrats ;
- ⑤ 3° et 4° (*Supprimés*)
- ⑥ 5° Préciser les modalités de transfert aux autorités organisatrices de transport des matériels roulants et des installations de service, en prévoyant notamment le transfert des éléments nécessaires à l'exploitation de ces biens, à l'appréciation de leur état et de leur valeur, dont les carnets d'entretien à jour, et déterminer le devenir des autres biens matériels ou immatériels reçus, créés, acquis ou utilisés par SNCF Mobilités pour l'exécution d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs attribué avant le 25 décembre 2023 ;
- ⑦ 5° *bis* Déterminer les exceptions aux règles applicables aux services publics de transport ferroviaire de voyageurs concernant le devenir des biens employés par une entreprise pour l'exécution d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs concourant également à l'exploitation de services de transport ferroviaire de voyageurs librement organisés ;
- ⑧ 6° et 7° (*Supprimés*)
- ⑨ 8° Prendre toute autre mesure nécessaire pour assurer la conformité de la législation au règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 précité dans sa rédaction résultant du règlement (UE) 2016/2338 du Parlement Européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 61 est présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° 159 rectifié *quinquies* est présenté par Mmes Lienemann et Meunier, M. Tourenne, Mme Prévile, MM. M. Bourquin, Duran et Todeschini, Mmes G. Jourda et Monier et M. Tissot.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Fabien Gay, pour présenter l'amendement n° 61.

M. Fabien Gay. Je formulerai quelques observations, madame la ministre, pour marquer notre opposition à l'adoption de cet article 3, et je ferai un détour par la question des opérateurs alternatifs avant un retour d'expérience. Il est tout de même temps, en effet, de se libérer quelque peu des illusions de l'ouverture à la concurrence.

Dans le champ du ferroviaire ouvert à la concurrence, il se passe ce qui a pu se passer dans d'autres services publics ayant subi le même traitement. On pense aux renseignements

téléphoniques, à l'oligopole cartellisé de la téléphonie mobile ou au réseau de bus promu par la loi Macron. Nous nous retrouvons très vite avec une situation déjà connue : en lieu et place d'un monopole public animé par les vertus et qualités du service public, nous avons un oligopole d'entreprises.

Cet oligopole de structures, de masse critique évidente, directement en lien avec des opérateurs ferroviaires venus de l'étranger – la SNCF, quant à elle, travaille au Royaume-Uni ou encore en Allemagne –, n'a rien à voir avec une logique de PME. Il s'arrange sur les prix, le partage du marché et les conditions de service offertes à la clientèle.

Examinons, par exemple, le cas de la téléphonie mobile. Nous avons quatre opérateurs : Orange, l'opérateur historique dans notre pays, dont le capital, fruit des efforts de l'ensemble de la Nation, a été dilapidé, Free, SFR et Bouygues Telecom. Ce dernier opérateur est, certes, une société spécialisée, mais ses liens avec un groupe multifonctions en font, en quelque sorte, la poule aux œufs d'or destinée à en permettre la rentabilité.

Les opérateurs de la téléphonie mobile se sont accordés sur un *modus vivendi*, évidemment dissimulé au grand public, lorsqu'il fallut assurer la montée en puissance du marché du téléphone mobile et équiper à peu près tout habitant de ce pays âgé d'au moins douze ans d'un appareil de cette nature.

Maintenant que nous sommes parvenus à la quasi-saturation du marché en termes de nombre d'abonnés, la concurrence se détermine sur les variables sociales et la dégradation continue des conditions de travail des salariés du secteur. Le téléphone mobile, quand il est *low cost*, va de pair avec le *low cost* en matière de critères sociaux.

Pour autant, cette concurrence organisée et structurée n'a pas répondu aux attentes de ceux qui ont ouvert le secteur à la concurrence en 1996, à savoir garantir une égalité d'accès aux services de téléphonie mobile, avec tout ce que cela implique pour la vie quotidienne.

Mme la présidente. La parole est à Mme Angèle Prévile, pour présenter l'amendement n° 159 rectifié *quinquies*.

Mme Angèle Prévile. Lors des débats devant l'opinion publique, le Gouvernement, par votre voix, madame la ministre chargée des transports, s'était engagé à ne pas passer par le biais des ordonnances sur la question de l'ouverture à la concurrence du marché des transports ferroviaires de voyageurs. Il reconnaissait ainsi la nécessité du rôle du Parlement sur ce sujet.

Si le Gouvernement souhaite assurer la cohérence de ses déclarations, il ne peut pas conserver en l'état l'article 3, qui tend à lui accorder autorisation de rédiger des ordonnances pour gérer l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Je me suis déjà souvent exprimé sur ce sujet. La commission émet un avis défavorable sur ces deux amendements identiques.

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

Mme Elisabeth Borne, ministre. Nous avons effectivement indiqué que cette démarche serait entamée sous la forme d'un projet de loi d'habilitation à légiférer par ordonnances et que, au fil des concertations et du débat parlementaire, nous

remplacerions au maximum ces autorisations par des dispositions législatives, des articles de loi « en dur », si l'on peut dire.

Le débat que nous avons dans cet hémicycle montre que cela a été le cas. Les dispositions relatives à des habilitations qui demeurent encore dans le texte portent sur des sujets techniques. Ces éléments, notamment les précisions concernant les modalités de transfert du matériel roulant, ne changent pas l'économie générale et, à nouveau, je pense que nous avons pu débattre au fond dans cet hémicycle.

L'avis du Gouvernement est donc défavorable sur ces deux amendements identiques.

Mme la présidente. La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote.

M. Fabien Gay. Je sais qu'il est tard et que cela fait trois jours que nous débattons, mais je pense que nous devons aller au bout de cette discussion. (*M. Roger Karoutchi s'exclame.*)

Je le redis, nous avançons des arguments. Nous sommes d'ailleurs un peu seuls à le faire dans cet hémicycle, mis à part certains collègues qui nous accompagnent. Nous sommes très actifs, mais nous irons jusqu'au bout, non pas par volonté de faire de l'obstruction, mais parce que la question du patrimoine de la SNCF, estimons-nous, ne peut pas se régler à la petite serpe.

Cette fois, l'affaire est diablement sérieuse. Il s'agit de créer les conditions de transfert intégral des équipements, des femmes et des hommes du rail au bénéfice des sociétés parcellisant les activités actuelles de la SNCF. L'objectif est de créer les conditions d'une large ouverture à la concurrence, y compris en procédant à la cession au privé des matériels et personnels de l'actuelle SNCF.

Cette logique est en ligne avec une partie de l'organisation interne de la société nationale, dans laquelle les cheminots se trouvent de plus en plus cantonnés sur un réseau donné, par exemple le réseau sud-est ou le réseau nord, sans parler de la spécialisation des trains de banlieue. Ce mouvement vers la spécialisation est nuisible à la cohérence du métier lui-même.

Cet article 3 concerne donc la cession, avec armes et bagages, des personnels de la SNCF et de ses équipements, au profit des nouveaux opérateurs, moyennant la liquidation des atouts et garanties.

Le règlement européen, comme l'article, n'exclut nullement que l'on procède à une sorte de vente par appartement, permettant d'ailleurs, du point de vue de l'État – je pense notamment aux comptes publics –, qu'une partie de la dette d'investissement portant sur les matériels puisse être gagée sur l'indemnisation de leur cession.

Cette dilapidation des actifs du groupe public est une mauvaise manière faite aux usagers, et ce d'autant plus qu'elle risque fort de conduire à l'extrême usure, après l'extrême usage des matériels ainsi transférés. En outre, elle s'appuie sur un évident moins-disant social, ouvrant la possibilité, dans le cadre des sociétés ferroviaires banalisées, d'un recrutement de personnels précaires, aux fins de limiter les coûts.

M. Roger Karoutchi. Il ne manque plus que la canonnade de *L'Aurora*...

M. Fabien Gay. Pendant ce temps, il faudra également solder les comptes du gestionnaire d'infrastructures et atteindre progressivement, pour ce qui le concerne, l'équi-

libre économique... De tels objectifs nous semblent si peu cohérents et tellement contradictoires que nous ne pouvons que proposer cette suppression.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 61 et 159 rectifié *quinquies*.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n^o 222, présenté par MM. Jacquin, Bérit-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Après les mots :

obligations de service public

insérer les mots :

, les conditions dans lesquelles ces spécifications comporteront des clauses sociales, et dans lesquelles les représentants du personnel des sociétés en place seront informés et consultés sur les projets de délégation de services publics, les modalités de négociation associant l'Autorité Organisatrice de Mobilités et les organisations syndicales représentatives, portant notamment sur les périmètres des marchés, les clauses sociales incluses dans le marché public, leurs modalités de suivi,

La parole est à Mme Angèle Préville.

Mme Angèle Préville. Afin de prendre en compte au mieux les enjeux sociaux, humains et environnementaux de la mise en concurrence d'opérateurs pour l'attribution d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, il est nécessaire que l'autorité organisatrice mette en place un processus de concertation, de dialogue social et de négociation impliquant les organisations syndicales représentatives et les représentants du personnel des entreprises exploitantes existantes.

Ce processus inclut notamment une consultation préalable à la rédaction du cahier des charges de l'appel d'offres, puis, après l'attribution du marché, dans la période précédant le début de l'exploitation par l'opérateur choisi.

La concertation et le dialogue social auront notamment pour objectif de corédiger un « plan de développement humain concerté », qui sera annexé au cahier des charges de l'appel d'offres et fera l'objet d'un suivi régulier sur la durée du contrat de service public. Ce plan comportera, en particulier, des dispositions permettant de s'assurer de la loyauté des pratiques sociales de l'opérateur et de leur conformité avec les engagements pris.

Il s'agira également de définir des clauses sociales et environnementales à inclure dans l'appel d'offres, puis d'en assurer le contrôle et le suivi.

La pratique de clauses sociales existe dans les marchés publics dans les transports terrestres réguliers de voyageurs et s'applique dans le transport urbain et interurbain de voyageurs. L'analyse des effets de ces dispositions montre que, lorsqu'un dialogue intervient entre l'autorité organisatrice de mobilités et les représentants syndicaux, et que ces derniers sont informés en amont des projets de l'autorité

organisatrice de mobilités, une concertation et certaines formes de négociation sur l'intégration de clauses sociales dans les spécifications des marchés permettent de trouver des solutions à d'éventuelles difficultés et d'anticiper les effets sociaux d'un possible changement d'opérateur.

Prévoir que les spécifications des marchés incluront des clauses sociales et que celles-ci feront l'objet d'une négociation permettra d'anticiper les difficultés liées aux transferts éventuels des marchés et des salariés à un nouvel opérateur, ainsi que de faciliter un transfert se réalisant dans de bonnes conditions humaines et sociales, donc de manière favorable en termes d'objectifs de service au public.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Cet amendement comporte plusieurs dispositions.

Tout d'abord, il tend à prévoir l'insertion de clauses sociales dans les contrats de service public. Or cette demande est déjà satisfaite par l'article 2 *quinquies*, qui vise à insérer cette disposition dans le droit en vigueur, donc sans recours à une habilitation et directement dans le « dur ».

Ensuite, il vise à préciser l'habilitation, pour prévoir une négociation entre les autorités organisatrices et les organisations syndicales représentatives sur les périmètres des marchés. Sur ce point, s'il est important de mener des consultations, il revient aux autorités organisatrices d'effectuer les choix en matière de périmètre des contrats de service public. Je ne suis donc pas favorable à cette rédaction.

La commission émet par conséquent un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement vise à étendre l'habilitation du Gouvernement pour prévoir, par ordonnance, les modalités d'intégration de clauses sociales dans les marchés de service public, ainsi que les modalités d'information et de consultation des organisations syndicales.

Je partage pleinement votre préoccupation sur ces deux points, madame Prévaille. En revanche, je considère qu'il n'est pas nécessaire que les dispositions détaillées de leur mise en œuvre soient prévues par la loi.

C'est pourquoi il est indiqué, dans le nouvel article L.2121-18, qu'un décret en Conseil d'État, pris après consultation des autorités organisatrices et des représentants des organisations syndicales – c'est un gage de concertation –, précisera les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices intègrent des clauses sociales dans les marchés et les modalités d'information de toutes les parties prenantes sur les procédures.

Pour ces raisons, madame la sénatrice, je vous suggère de retirer votre amendement. À défaut, mon avis serait défavorable.

Mme la présidente. Madame Prévaille, l'amendement n° 222 est-il maintenu ?

Mme Angèle Prévaille. Oui, je le maintiens, madame la présidente.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 222. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 107 est présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° 267 est présenté par M. Cornu, au nom de la commission.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 4

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour présenter l'amendement n° 107.

M. Pascal Savoldelli. Cet amendement est simple ; tout le monde ici, du moins ceux qui sont fidèles à nos débats, peut en comprendre le sens. Il s'agit de supprimer le renvoi par cet article à une énième ordonnance des conséquences du refus par un salarié de son transfert vers un opérateur concurrent.

Nous estimons qu'il s'agit d'un élément central de la réforme ferroviaire, qui mérite d'être traité. Comme nos débats vont encore durer quelques heures, je prends un peu d'avance, madame la ministre : hier, tard dans la nuit, je vous ai parlé de SNCF RE, domiciliée au Luxembourg, qui compte un seul salarié et recycle 11 millions d'euros par an pour la SNCF.

Il n'est pas tard – il est seulement vingt et une heures quarante-cinq. J'y reviendrai dans la soirée.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je m'en réjouis !

M. Pascal Savoldelli. Nous verrons si l'unique salarié de cette filiale peut, lui, être transféré, s'il veut retourner à la SNCF.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur, pour présenter l'amendement n° 267.

M. Gérard Cornu, rapporteur. Il est défendu, madame la présidente.

J'en profite pour rappeler que, hier, j'avais émis un avis favorable – fait exceptionnel – sur un amendement des membres du groupe CRCE. Or leur réaction à cet avis favorable a consisté à retirer leur amendement, ce qui constitue une première dans l'histoire de nos débats ! J'ai donc dû reprendre au vol ledit amendement, pour que nous puissions l'adopter. (*Sourires.*)

Mme Éliane Assassi. Nous avons dû faire une bêtise !

M. Gérard Cornu, rapporteur. Aujourd'hui, je me suis méfié. Comme, d'habitude, je m'apprêtais à émettre un avis favorable sur un amendement du groupe CRCE, j'ai décidé de déposer moi-même un amendement identique, pour ne pas être pris au dépourvu.

Mme Éliane Assassi. Bravo !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il s'agissait en effet d'un alinéa habilitant le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour préciser les conditions de transfert des salariés, mais la concertation et la coconstruction du texte avec l'Assemblée nationale, puis avec le Sénat, ont permis d'y inscrire ces dispositions.

Je suis pour la suppression de cette habilitation et j'émetts donc un avis favorable sur les amendements identiques n° 107 et 267. (*Exclamations.*)

Mme Éliane Assassi. C'est rare !

M. Roger Karoutchi. C'est trop !

M. Fabien Gay. Nous allons savourer l'instant !

M. Olivier Jacquin. C'est de la collusion ! (*Sourires.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 107 et 267.

(*Les amendements sont adoptés.*)

Mme la présidente. Je constate que ces amendements ont été adoptés à l'unanimité des présents. (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains. – M. Olivier Jacquin applaudit également.*)

Je suis saisie de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n^o 108, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Supprimer cet alinéa.

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Cet article permet le recours à des ordonnances pour transposer le règlement sur les obligations de service public, dit « règlement OSP », et réformer les services conventionnés.

À la suite de l'adoption de nombreux amendements gouvernementaux par l'Assemblée nationale, le champ de l'habilitation prévue s'est largement réduit. Des éléments que nous jugeons essentiels restent pourtant soustraits aux parlementaires. Il en est ainsi de l'alinéa 6, qui permet le recours aux ordonnances pour déterminer le devenir des biens reçus, créés ou acquis par la SNCF pour l'exécution d'un contrat de service public ferroviaire attribué avant 2023. Il s'agit notamment du matériel roulant et des ateliers de maintenance.

Que l'on parle du matériel reçu, c'est une chose, mais évoquer le matériel créé ou acquis par la SNCF semble bien trop large. Cette question est trop importante pour être renvoyée à plus tard, d'autant qu'elle est déjà traitée dans le nouvel article 2 *nonies*. Nous ne pouvons accepter le recours à une ordonnance sur un sujet aussi structurant pour l'avenir de SNCF Mobilités, qui se verrait ainsi dépouillée de ses biens en même temps que de ses contrats.

Certes, les régions ont largement participé au financement des matériels roulants, mais est-ce une raison suffisante ? Pourquoi ne pas laisser les nouveaux entrants réaliser des investissements ? Pourquoi leur permettre de récupérer les matériels, les agents, les ateliers ? Quelle sera donc la différence si tout change dans une stricte continuité ?

Par ailleurs, une telle disposition n'est pas sans poser des problèmes pratiques. En effet, les ateliers de maintenance servent souvent à de multiples tâches, et pas exclusivement aux transports régionaux. Il semble dès lors qu'il soit compliqué de prévoir leur reprise par les régions sans créer de difficultés pour l'organisation de SNCF Mobilités.

Reste enfin une question essentielle, celle du matériel amianté. J'attire sur ce sujet l'attention de l'ensemble du Sénat. Les régions risquent d'hériter de charges qui vont se révéler des cadeaux empoisonnés, si je puis me permettre cette expression, à l'image du matériel lorsque celui-ci est obsolète.

Quoi qu'il en soit, nous ne pouvons légiférer à l'aveugle sur ces questions, même si le champ de l'habilitation a été précisé en commission. Pour cette raison, nous proposons la suppression de cette habilitation. C'est un sujet très sérieux !

Mme la présidente. L'amendement n^o 20 rectifié *quater*, présenté par MM. Malhuret, Fouché et Laménie, Mme Goy-Chavent, MM. Piednoir, Babary et Kern, Mme Bruguière, MM. L. Hervé et Gremillet, Mme Garriaud-Maylam et les membres du groupe Les Indépendants – République et Territoires, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Après le mot :

jour,

insérer les mots :

intégrant le retour d'expérience,

La parole est à M. Marc Laménie.

M. Marc Laménie. Cet amendement, déposé sur l'initiative de M. Malhuret, est complémentaire du précédent. Il vise à préciser les conditions de transfert du matériel roulant et des ateliers de maintenance – ce sujet est particulièrement important –, afin que les transferts se fassent dans des conditions équitables et transparentes.

J'y insiste, les régions doivent être en mesure de récupérer le matériel roulant avec le carnet d'entretien à jour et les plans de maintenance actualisés.

La reprise du matériel roulant nécessite un transfert du plan de maintenance, de l'historique de la maintenance et des consommations d'énergie, de la liste des pièces de rechange et des pièces de parc mises à disposition, ainsi qu'un état des lieux contradictoire avec l'exploitant sortant.

Mme la présidente. L'amendement n^o 122 rectifié *bis*, présenté par MM. Longeot et Gremillet, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Après le mot :

jour,

insérer les mots :

ainsi que les plans de maintenance actualisés

La parole est à M. Jean-François Longeot.

M. Jean-François Longeot. Cet amendement a pour l'essentiel été défendu par mon collègue, madame la présidente. C'est en effet la question du transfert qui est posée : les régions, autorités organisatrices des transports, doivent pouvoir récupérer le matériel roulant pour que le service fonctionne dans de bonnes conditions.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. L'amendement n^o 108 de Mme Assassi et de M. Gontard a pour objet de supprimer l'habilitation visant à préciser les conditions de transfert des matériels roulants et des ateliers de maintenance et le devenir des autres biens utilisés par SNCF Mobilités dans le cadre des services conventionnés.

Nous savons que l'acquisition des matériels roulants et l'accès aux ateliers de maintenance pourraient constituer des barrières à l'arrivée de nouveaux opérateurs. Il s'agit donc d'un enjeu fort si nous voulons réussir une ouverture à la concurrence effective. L'ARAFER, l'Autorité de régula-

tion des activités ferroviaires et routières, le souligne dans ses contributions ; la proposition de loi du président Maurey et de Louis Nègre avait aussi bien identifié cet enjeu.

Dans ce contexte, la commission n'est pas favorable à la suppression de cette habilitation. Elle émet donc un avis défavorable sur l'amendement n° 108.

S'agissant de l'amendement n° 20 rectifié *quater*, monsieur Laménie, la commission a déjà précisé que le transfert des matériels roulants et des ateliers de maintenance devait s'accompagner du transfert des éléments nécessaires à l'exploitation de ces biens, à l'appréciation de leur état et de leur valeur, dont les carnets d'entretien à jour.

Cet amendement vise à ajouter la transmission du « retour d'expérience ». La rédaction de la commission est déjà assez complète, et je ne vois pas très bien à quel document précis font référence les termes « retour d'expérience ».

À moins que vous ne précisiez ce que c'est que le retour d'expérience, monsieur Laménie – j'avoue n'avoir pas bien compris –, j'émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

Enfin, l'amendement n° 122 rectifié *bis* vise à inclure les plans de maintenance dans les éléments nécessaires à l'exploitation des biens transmis.

Il s'agit d'une question complexe, vous le savez, monsieur Longeot, car il faut trouver un équilibre entre la nécessité de fournir les informations indispensables et la protection du secret industriel et commercial. Nous en avons déjà parlé.

Ce sujet mérite donc, à mon sens, des concertations entre les acteurs directement concernés. De notre côté, nous n'avons pu l'approfondir dans les délais impartis.

Je préfère donc, à ce stade, que nous nous en tenions – l'habilitation fixe une liste non exhaustive – aux carnets d'entretien, sans préjuger de ce qui pourra être décidé par la suite, car l'ordonnance pourra très bien prévoir la transmission de ces plans de maintenance même si nous ne le précisons pas ici. Par ailleurs, la notion même de plan de maintenance me semble devoir être définie.

Même si je partage l'idée selon laquelle il est nécessaire d'assurer la transmission de l'ensemble des informations indispensables à l'exploitation des matériels, l'avis de la commission est donc défavorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Madame Assassi, vous avez mentionné la question des matériels amiantés. En effet, un tiers du volume du parc, à peu près, reste aujourd'hui amianté. Ces charges existent. Les régions ont accepté d'en prendre leur part. La solution de rechange serait de laisser toute cette charge à la SNCF – retenir cette option n'aurait pas été favorable à l'entreprise.

Les rédactions telles qu'elles ont été précisées dans le texte de la commission me semblent équilibrées ; je pense qu'il ne faut pas revenir dessus.

S'agissant de l'habilitation, les mesures dont nous sommes en train de parler sont des dispositions techniques ou de mise en œuvre. Les principes, eux, ont été clairement inscrits dans le texte. Il me paraît logique de laisser les sujets plus techniques et les précisions de mise en œuvre dans le champ des habilitations.

L'avis du Gouvernement est donc défavorable sur l'amendement n° 108.

Sur les deux amendements suivants, je partage l'avis du rapporteur : là encore, les principes ont été définis. Il faut trouver l'équilibre entre la transmission d'informations suffisantes pour permettre la continuité du service public et garantir la qualité de ce service, d'une part, et, d'autre part, la juste protection des savoir-faire industriels, qui sont le résultat des années d'expérience de la SNCF dans ce domaine et n'ont pas à être transférés aux concurrents.

La rédaction actuelle précise largement les choses. Les ordonnances permettront de préciser plus avant, après concertation entre les différents acteurs, les termes précis qui viendront finaliser ces équilibres. Néanmoins, je pense qu'il ne faut pas modifier le texte ni être trop précis à ce stade.

Je demande donc aux auteurs des amendements n° 20 rectifié *quater* et 122 rectifié *bis* de bien vouloir les retirer ; à défaut, l'avis du Gouvernement serait défavorable.

Mme la présidente. La parole est à Mme Éliane Assassi, pour explication de vote sur l'amendement n° 108.

Mme Éliane Assassi. Voici une vraie explication de vote. (*Exclamations amusées.*)

M. Roger Karoutchi. Il est vrai que, d'habitude...

M. Martin Lévrier. Il en existe de fausses ?...

Mme Éliane Assassi. N'essayez pas de me troubler, chers collègues : cela ne marche pas avec moi !

J'ai posé tout à l'heure une question sérieuse, relative à l'amiante. C'est pourquoi j'ai annoncé une « vraie » explication de vote : n'y voyez aucune malice, madame la ministre, mais je n'ai vraiment pas bien saisi le sens de votre réponse.

Vous savez que nombre d'élus, mais aussi de salariés, de syndicats, etc., sont préoccupés par la question de l'amiante. Beaucoup de rapports, ici, au Sénat, quoi qu'on dise des rapports, ont été produits sur ce sujet, qui est un sujet grave.

De ce point de vue, les régions risquent de se retrouver avec des charges qui seront autant de cadeaux empoisonnés, sans mauvais jeu de mots. Et j'avoue humblement que je n'ai pas bien compris le sens des réponses que vous nous avez données.

Si j'interviens, c'est donc simplement pour demander des précisions sur ce sujet de l'amiante.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Madame Assassi, je vous donne les précisions que vous demandez en donnant lecture de l'alinéa pertinent.

Le texte ne fait pas mention expresse de l'amiante – la rédaction est générale : « L'autorité organisatrice prend en charge les coûts de démantèlement des matériels roulants qu'elle ne reprend pas à proportion de la durée d'utilisation de ces matériels dans le cadre des contrats de service public de son ressort, déduction faite des provisions qui lui auraient été déjà facturées. » Cette disposition s'applique aussi au matériel amianté.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 108.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Monsieur Laménie, l'amendement n° 20 rectifié *quater* est-il maintenu ?

M. Marc Laménie. Nous parlons certes de retour d'expérience, mais Mme la ministre a elle-même utilisé le terme d'« expérience ». En effet, c'est la notion de savoir-faire qui

est en jeu. L'historique des matériels, l'appréciation de leur qualité, les carnets d'entretien, tout cela est fondamental – cela a été rappelé, dans le rapport notamment.

Au vu des explications de M. le rapporteur et de l'avis de Mme la ministre, je retire cet amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 20 rectifié *quater* est retiré.

Monsieur Longeot, l'amendement n° 122 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Jean-François Longeot. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 122 rectifié *bis* est retiré.

L'amendement n° 162, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 7

Remplacer le mot :

concernant

par les mots :

notamment en ce qui concerne

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le projet de loi prévoit que les autorités organisatrices peuvent, comme certaines le font aujourd'hui, conventionner avec un opérateur de services librement organisés pour assurer une continuité de parcours sur leur territoire, afin, par exemple, d'assurer des dessertes TGV au-delà des seules métropoles, et de desservir ainsi finement le territoire.

L'habilitation à légiférer par ordonnance a pour objet de préciser les règles applicables dans ce cas. Il s'agit par exemple d'exclure la possibilité que les matériels roulants soient transférés vers l'autorité organisatrice, ce que la rédaction actuelle pourrait permettre.

Cet amendement vise aussi à élargir le champ des règles à définir, car la rédaction est aujourd'hui limitée aux seuls biens. Il est indispensable de préciser notamment ce qu'il advient des personnels dans un tel cas ; sinon, le droit commun s'appliquera par défaut.

Le Gouvernement souhaite donc pouvoir exclure de façon certaine le transfert des personnels. C'est pourquoi je vous invite, mesdames, messieurs les sénateurs, à rétablir la rédaction initiale de l'habilitation.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. L'adoption de cet amendement aurait pour conséquence d'élargir de façon substantielle le champ de l'habilitation, puisqu'elle permettrait au Gouvernement de déterminer toutes « les exceptions [qu'il souhaite] aux règles applicables aux services publics de transport ferroviaire », le terme « notamment » n'introduisant qu'un exemple. Il ne s'agit donc pas d'un simple amendement rédactionnel...

Cette extension me semble excessive. J'ai demandé au Gouvernement – je l'ai fait sur l'ensemble des habilitations à procéder par ordonnance – pourquoi il sollicitait une telle habilitation. Depuis le départ, il m'a été répondu qu'il s'agit de traiter la question des biens utilisés dans le cadre de services conventionnés et de services commerciaux. C'est

pourquoi la commission a précisé en ce sens le champ de l'habilitation. Le texte introduit par l'Assemblée nationale évoquait d'ailleurs des « biens » et des « moyens ».

L'exposé des motifs de cet amendement évoque désormais les « personnels ». En l'absence d'éléments d'information complémentaires sur cette demande d'habilitation, et compte tenu du caractère très large de la rédaction proposée, nous ne pouvons accepter cet amendement.

La commission a donc émis un avis défavorable sur l'amendement n° 162.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 162.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 3, modifié.

(L'article 3 est adopté.)

Article 3 bis A

① Après la sous-section 3 de la section 1 du chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports, est insérée une sous-section ainsi rédigée :

② « Sous-section 4

③ « Comités de suivi des dessertes

④ « Art. L. 2121-9-1. – Sont institués auprès des autorités organisatrices de transport ferroviaire des comités de suivi des dessertes permettant l'association des représentants des usagers, dont la composition, le fonctionnement et les missions sont fixés par décret. Ces comités sont notamment consultés sur la politique de desserte et l'articulation avec les dessertes du même mode en correspondance, les tarifs, l'information des voyageurs, l'intermodalité, la qualité de service et la définition des caractéristiques des matériels affectés à la réalisation des services. »

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

L'amendement n° 67, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 4, première phrase

Après le mot :

usagers

insérer les mots :

, et notamment de représentants d'associations de personnes handicapées, de salariés des entreprises ferroviaires et d'élus des collectivités territoriales

La parole est à M. Pascal Savoldelli.

M. Pascal Savoldelli. Cet amendement a pour objet l'utilité des comités de ligne, dont je rappelle qu'ils ont été supprimés en 2010. À l'Assemblée nationale, nos collègues du groupe de la GDR, la gauche démocrate et républicaine, ont proposé de les rétablir.

Pour notre part, nous nous appuyons sur les comités de suivi des dessertes créés par le présent article pour proposer que ces structures offrent une représentation analogue à celle prévue pour les anciens comités de ligne, gage de démocratie et de contrôle des citoyens sur l'utilisation de leurs impôts.

Par ailleurs, il faut bien dire que personne n'est mieux placé que les usagers d'une ligne pour faire remonter les difficultés de circulation, mais aussi des pistes d'amélioration et d'aménagement des horaires ou des quais d'arrivée par exemple – nous avons tous été confrontés à ce genre de problèmes.

Personne, par ailleurs, ne peut mieux expliciter les limites techniques, financières et managériales que les autorités organisatrices de transport.

Enfin, il nous semble important et nécessaire d'évaluer l'accessibilité, donc de permettre une représentation des associations de personnes handicapées.

Évidemment, il ne s'agit pas pour nous, législateurs, de définir qui doit être membre de ces comités. Notre volonté est que puissent être créés des comités de ligne composés d'usagers aussi divers que possible, dotés d'un rôle d'expertise sur l'organisation et la qualité des services publics.

Mme la présidente. L'amendement n° 5 rectifié *octies*, présenté par MM. Malhuret, Fouché et Laménie, Mme Goy-Chavent, MM. Piednoir, Babary, Kern, Longeot et Moga, Mmes C. Fournier, Keller et Bruguière, MM. L. Hervé et Gremillet, Mmes Bories et Garriaud-Maylam, MM. Dennemont, Delcros, Savin et les membres du groupe Les Indépendants – République et Territoires, est ainsi libellé :

Alinéa 4, première phrase

Après les mots :

des usagers

insérer les mots :

, des associations représentant les personnes handicapées

La parole est à M. Marc Laménie.

M. Marc Laménie. Les amendements n° 5 rectifié *octies* et 6 rectifié *octies* ont été déposés dans le même esprit, sur l'initiative de notre collègue Claude Malhuret et de plusieurs d'entre nous, appartenant à différents groupes.

L'amendement n° 5 rectifié *octies* vise à associer les associations représentant les personnes handicapées aux comités de suivi des dessertes.

L'accessibilité aux personnes handicapées, définie par la loi du 11 février 2005, ne doit connaître aucune restriction. L'information des voyageurs, l'intermodalité, la qualité du service : tout ceci concerne les personnes handicapées, dont les représentants doivent participer à la concertation.

Mme la présidente. L'amendement n° 6 rectifié *octies*, présenté par MM. Malhuret, Fouché et Laménie, Mme Goy-Chavent, MM. Piednoir et Babary, Mmes C. Fournier, Keller et Bruguière, MM. L. Hervé et Gremillet, Mmes Bories et Garriaud-Maylam, MM. Dennemont, Delcros, Savin et les membres du groupe Les Indépendants – République et Territoires, est ainsi libellé :

Alinéa 4, première phrase

Après les mots :

des usagers

insérer les mots :

, ainsi que des élus des collectivités territoriales concernées

La parole est à M. Marc Laménie.

M. Marc Laménie. L'amendement n° 6 rectifié *octies*, dans la continuité des deux amendements précédents, vise à associer les élus des collectivités territoriales concernées aux comités de suivi des dessertes. On a beaucoup parlé de dialogue et de concertation ; cette proposition participe de cet esprit, dans un souci de transparence et de bonne information.

Les comités de ligne, qui ont existé entre 2002 et 2008 avant d'être supprimés en 2010, comprenaient des représentants des régions.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Les comités de suivi des dessertes visent à associer les représentants des usagers aux choix pris par l'autorité organisatrice dans le domaine des services publics ferroviaires. Il me semble donc tout à fait pertinent d'y inclure les associations représentant des personnes handicapées, afin que la problématique de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite soit bien prise en compte – je suis d'accord avec vous, monsieur Laménie.

La présence d'élus des collectivités territoriales concernées permettra aussi de relayer les attentes des usagers de leur territoire – j'en suis tout à fait d'accord. En revanche, la présence des salariés dans ces instances ne me semble pas correspondre à l'objet de ces dernières. La consultation des salariés doit avoir lieu dans un autre cadre.

L'avis de la commission est donc défavorable sur l'amendement n° 67 et favorable sur les amendements n° 5 rectifié *octies* et 6 rectifié *octies*.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il s'agit effectivement d'une demande très forte des élus : ceux-ci souhaitent être associés aux évolutions de l'offre et participer au suivi de la qualité de service.

Par ailleurs, je pense qu'il est en effet très important que les représentants des personnes handicapées soient aussi associés à ces comités de suivi des dessertes.

En revanche, pour les mêmes raisons que celles exposées par M. le rapporteur, je pense qu'il serait paradoxal que les salariés des entreprises soient associés à ces comités, alors que ces derniers auront notamment à donner un avis sur les appels d'offres, et en particulier sur les cahiers des charges.

Le Gouvernement est donc défavorable à l'amendement n° 67 et favorable aux amendements n° 5 rectifié *octies* et 6 rectifié *octies*.

Mme la présidente. La parole est à Mme Fabienne Keller, pour explication de vote.

Mme Fabienne Keller. J'irai dans le même sens que vous, monsieur Laménie, monsieur le rapporteur, madame la ministre. Je viens d'Alsace, où l'on avait expérimenté les comités de ligne. Ces structures sont très riches. Elles changent de nom : elles s'appellent désormais « comités de suivi des dessertes », avec peut-être des fonctions élargies.

Quoi qu'il en soit, je me réjouis que les voyageurs – je préfère ce terme à celui d'« usagers » –, les personnes handicapées, bien sûr, et les élus du secteur soient consultés. Et je veux dire combien ces comités, lorsqu'ils étaient bien animés, comme c'était le cas dans certains bassins, étaient vraiment des forces de propositions sur des questions d'horaires, des problèmes très concrets, du quotidien, concernant notam-

ment les personnes handicapées, transformant le transport en un vecteur d'efficacité pour la vie quotidienne de nos concitoyens.

Mme Éliane Assassi. Une telle consultation devrait être la norme !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 67.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 5 rectifié *octies*.

(L'amendement est adopté.)

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

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 8 rectifié *septies*, présenté par MM. Malhuret, Fouché et Laménie, Mme Goy-Chavent, MM. Piednoir et Kern, Mmes Keller et Bruguière, MM. L. Hervé et Gremillet, Mme Garriaud-Maylam, MM. Dennemont, Delcros, Savin et les membres du groupe Les Indépendants – République et Territoires, est ainsi libellé :

Alinéa 4, première phrase

Après les mots :

des usagers

insérer les mots :

, ainsi que de représentants d'associations de protection de l'environnement

La parole est à M. Marc Laménie.

M. Marc Laménie. Je poursuis le même cheminement, dans la ligne tracée par les amendements précédents, s'agissant toujours de l'animation et de la composition des comités de suivi des dessertes.

L'objet de cet amendement est d'intégrer les représentants des associations de protection de l'environnement à ces comités. L'enjeu est de poursuivre l'effort de mise en adéquation de la carte française du rail et de celle de la protection de l'environnement.

Dans cette perspective, la présence d'associations de protection de l'environnement au sein des comités de suivi des dessertes présente un intérêt important.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Il ne faut pas non plus trop de monde dans les comités de suivi des dessertes ; sinon, la qualité du travail s'en ressentira ! Je ne suis pas favorable à une extension à l'infini de ces comités, qui ont pour objet premier, rappelons-le, la qualité de l'offre et la politique de desserte.

Monsieur Laménie, je vous demande donc de bien vouloir retirer votre amendement ; à défaut, l'avis de la commission serait défavorable.

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

Mme Elisabeth Borne, ministre. Il importera que les associations environnementales soient associées à la définition de la politique ferroviaire ; elles sont de fait représentées au sein du Haut Comité du système de transport ferroviaire, dont les compétences sont renforcées par ce projet de loi.

Néanmoins, s'agissant des questions très pratiques qui concernent directement les usagers, je partage l'avis de M. le rapporteur. Je vous demande donc, monsieur le sénateur, de bien vouloir retirer votre amendement.

Mme la présidente. Monsieur Laménie, l'amendement n° 8 rectifié *septies* est-il maintenu ?

M. Marc Laménie. Je reconnais qu'il peut y avoir beaucoup d'associations de l'environnement, et il faut n'oublier personne, ce qui n'est pas simple.

Aussi, dans un souci d'objectivité et de simplification, je retire cet amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 8 rectifié *septies* est retiré.

L'amendement n° 109, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 4, seconde phrase

Après le mot :

Service

insérer les mots :

, la performance énergétique et écologique

La parole est à M. Fabien Gay.

M. Fabien Gay. Mes chers collègues, nous allons sans doute vivre un beau moment, car je pense que cet amendement aussi peut être adopté à l'unanimité ! *(Exclamations amusées.)*

Cet article est issu de l'adoption – vous allez voir que, en plus, nous sommes constructifs ! – d'un amendement de députés UDI à l'Assemblée nationale.

M. Philippe Dallier. Cela arrive !

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. L'amendement était certainement remarquable !

M. Fabien Gay. Vous voyez que nous sommes ouverts.

L'idée n'est pas mauvaise. Il s'agit d'assurer la participation des représentants des associations d'usagers à la gouvernance des services de transports publics réguliers, en créant des comités de suivi des dessertes.

Cependant, l'article ne nous paraît pas complet. Il recense tous les motifs de consultation des comités, mais oublie de porter une attention particulière aux performances énergétiques et écologiques en matière de dessertes. En effet, l'impératif écologique lié au développement du ferroviaire ne peut être négligé. Il doit au contraire apparaître comme une priorité politique. C'est ce que nous avons ajouté hier.

Nous proposons donc d'amender cet article en permettant aux comités de suivi des dessertes de disposer d'un bilan sur l'efficacité énergétique et écologique des choix réalisés en matière de dessertes et de service public des transports.

En adoptant cet amendement à l'unanimité, nous serions en cohérence avec ce que nous avons voté hier.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Nous allons voir si les prévisions de M. Gay se réalisent !

Cet amendement a pour objet de proposer une consultation des comités de dessertes sur la performance énergétique et écologique des choix effectués par les autorités organisatrices. Je n'y suis pas opposé. *(Sourires.)*

Mme Éliane Assassi. « Pas opposé », ce n'est pas « favorable » !

M. Gérard Cornu, rapporteur. Attendez que je donne l'avis de la commission, madame Assassi ! *(Nouveaux sourires.)*

Un tel enjeu doit être pris en compte dans les choix et peut expliquer certaines décisions prises vis-à-vis des usagers. La commission émet donc un avis favorable sur cet amendement.

M. Frédéric Marchand. C'est la convergence des luttes ! *(Sourires.)*

M. Gérard Cornu, rapporteur. J'espère que, cette fois, l'amendement ne sera pas retiré sous prétexte que l'avis de la commission est favorable !

Mme Éliane Assassi. Non ! Nous le maintiendrons.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je pense effectivement qu'il s'agit d'une précision utile. Vous savez que nous travaillons à l'amélioration de la performance énergétique et écologique dans les transports. Avec Nicolas Hulot, j'évoquerai notamment un plan Hydrogène demain.

Le Gouvernement émet donc un avis favorable sur cet amendement.

M. Roger Karoutchi. C'est beau ! *(Nouveaux sourires.)*

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 109.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je constate que cet amendement a été adopté à l'unanimité des présents. *(Applaudissements.)*

Je mets aux voix l'article 3 bis A, modifié.

(L'article 3 bis A est adopté.)

Article additionnel après l'article 3 bis A

Mme la présidente. L'amendement n° 125 rectifié, présenté par MM. Léonhardt, Dantec, Arnell et A. Bertrand, Mme M. Carrère, MM. Castelli, Collin et Corbisez, Mmes Costes et N. Delattre, MM. Gabouty, Gold, Guérini et Guillaume, Mmes Jouve et Laborde et MM. Labbé, Menonville, Requier et Vall, est ainsi libellé :

Après l'article 3 bis A

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après la sous-section 3 de la section 1 du chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports, est insérée une sous-section ainsi rédigée :

« Sous-section ...

« Comités de pôles d'échanges multimodaux

« Art. L.2121-9... - Des comités de pôles d'échanges multimodaux sont institués auprès des autorités organisatrices concernées permettant l'association des représentants des usagers. Ces comités sont consultés sur la gouvernance des infrastructures concernées, la coordination des services et l'articulation des modes, l'intermodalité, l'information des voyageurs, la qualité de service,

le choix des équipements affectés à la réalisation des services. Un décret en Conseil d'État fixe la composition, le fonctionnement et les missions de ces comités. »

La parole est à M. Guillaume Arnell.

M. Guillaume Arnell. L'ouverture à la concurrence va faire émerger de nouveaux opérateurs ferroviaires. Il est nécessaire de permettre qu'ils puissent siéger au sein d'une instance de gouvernance des gares et des pôles d'échanges multimodaux, au même titre que l'opérateur historique.

Ces comités doivent associer l'ensemble des parties prenantes, particulièrement la représentation des voyageurs. Ces instances doivent davantage se porter sur les pôles d'échanges multimodaux que ne le font les instances régionales de concertation actuelles, inclure les gares des villes moyennes et porter sur la gouvernance des infrastructures, mais également sur la coordination des services, l'articulation des modes et l'intermodalité.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Cet amendement a pour objet la création de comités de pôles d'échanges multimodaux. L'idée est évidemment intéressante, mais elle concerne un champ plus large que les seuls transports ferroviaires. Nous savons que nous aurons bientôt une réflexion globale sur ces questions dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités.

Je préfère que nous attendions ce débat pour légiférer sur le sujet et avoir une position harmonisée, après consultation de l'ensemble des parties prenantes, plutôt que d'introduire des dispositions dans le code pour les modifier dans quelques mois. Je vous conseille de suivre ces questions, afin que nous puissions introduire une telle disposition dans le texte sur les mobilités. *(M. Guillaume Arnell acquiesce.)*

Je demande donc le retrait de cet amendement, dans l'attente de la loi d'orientation des mobilités. À défaut, l'avis serait défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. La coordination des différentes zones de transports est effectivement un enjeu majeur, de même que la concertation de l'ensemble des acteurs autour des gares et des pôles d'échanges multimodaux.

D'une part, le projet de loi a prévu la création de comités de concertation pour les gares. Je pense donc que le volet consacré spécifiquement aux gares est satisfait.

D'autre part, l'approche plus globale sur la coordination des différentes autorités organisatrices de la mobilité sera traitée dans le cas de la loi d'orientation des mobilités.

Je suggère donc le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis du Gouvernement serait défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Arnell, l'amendement n° 125 rectifié est-il maintenu ?

M. Guillaume Arnell. À la suite des explications de M. le rapporteur et de Mme la ministre, je ne pense pas trahir la volonté fortement exprimée par notre collègue Olivier Léonhardt en retirant cet amendement. Nous serons vigilants quant à la réintroduction d'une telle disposition dans le texte sur les mobilités.

Je retire donc cet amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 125 rectifié est retiré.

Article 3 bis B

- ① I. – L'article L. 2121-2 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Les deux premiers alinéas sont ainsi rédigés :
- ③ « Les régions, départements et communes concernés par la création, la suppression ou la modification d'un service d'intérêt national au sens de l'article L. 2121-1 sont préalablement consultés par l'État, dans des conditions fixées par décret.
- ④ « Cette consultation s'appuie sur une analyse du trafic et de l'état de l'infrastructure et, en cas de suppression d'un service, une étude de la possibilité d'une reprise éventuelle de l'exploitation ferroviaire. » ;
- ⑤ 2° (*Supprimé*)
- ⑥ II (*nouveau*). – L'article L. 2121-12 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ⑦ « Les régions, départements et communes concernés par la modification de la consistance d'un service librement organisé par une entreprise ferroviaire assuré dans leur ressort territorial, ainsi que l'État, sont préalablement informés par l'entreprise de cette modification, dans des conditions fixées par décret. »

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

L'amendement n° 110, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Toute création ou suppression de la desserte d'un itinéraire par un service de transport ferroviaire de voyageurs ou de la desserte d'un point d'arrêt par un service de transport d'intérêt national ou international, ainsi que toute décision de suppression de guichets ou de services, est soumise à l'avis conforme des régions, départements et communes concernés.

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Cet amendement important vise à mieux associer les territoires.

Nous comptons conférer aux régions, départements, communes et EPCI un droit de regard essentiel sur la gestion des dessertes ferroviaires ou des lignes, en allant plus loin que la simple information ou consultation qui sont actuellement proposées.

Les collectivités locales, en particulier les régions et les communes, ainsi que les EPCI, ont la charge de l'aménagement du territoire et des transports. Il est impensable de passer outre leur avis avant de prendre des décisions aussi graves et difficilement réversibles que la fermeture de lignes ou de dessertes ferroviaires.

Les usagers sont les destinataires du service d'intérêt national qu'est le transport ferroviaire. Ils en sont dépendants pour leur vie professionnelle et personnelle. Il est donc indispensable qu'une négociation s'effectue sur la question des lignes et des dessertes ferroviaires avec les élus locaux. Nous ne pouvons permettre que des villes ne soient plus desservies au motif de la rentabilité.

Cela entraînerait un isolement des populations, un accroissement de la fracture territoriale, avec les conséquences politiques déléteres que l'on connaît. Inévitablement, pour compenser cela, il sera mis en place, au mieux, un service de cars, nécessairement plus polluant, pour pallier l'absence de trains. Or nous ne pouvons pas nous permettre d'aller à rebours des efforts écologiques que nous devons effectuer et auxquels la France s'est engagée.

Il nous semble donc nécessaire d'accorder plus de poids aux territoires s'agissant de la gestion des dessertes ferroviaires, tant pour notre responsabilité écologique que pour le respect des citoyens.

Mme la présidente. L'amendement n° 188 rectifié, présenté par MM. Dantec, Léonhardt, Corbisez, Gold, Arnell et A. Bertrand, Mme M. Carrère, MM. Castelli et Collin, Mmes Costes et N. Delattre, MM. Gabouty, Guérini et Guillaume, Mme Jouve, M. Labbé, Mme Laborde et MM. Menonville, Requier et Vall, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 3

Après les mots :

l'article L. 2121-1

insérer les mots :

, ainsi que les comités de suivi de dessertes au sens de l'article L. 2121-9-1,

II. – Alinéa 7

Après les mots :

l'État

insérer les mots :

et les comités de suivi des dessertes au sens de l'article L. 2121-9-1

La parole est à M. Guillaume Arnell.

M. Guillaume Arnell. Cet amendement vise à étendre la consultation sur la création, la suppression ou la modification d'un service d'intérêt national et l'information sur la consistance des services librement organisés par une entreprise ferroviaire aux comités de suivi des dessertes, qui permettent l'association des représentants des usagers.

Mme la présidente. L'amendement n° 143 rectifié *quinquies*, présenté par Mmes Lienemann et Meunier, MM. Tourenne et M. Bourquin, Mme Prévaille, MM. Duran et Todeschini, Mmes G. Jourda et Monier et M. Tissot, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Sont aussi consultées dans les mêmes conditions les associations d'usagers concernées ainsi que les représentants des personnels.

La parole est à Mme Angèle Prévaille.

Mme Angèle Prévaille. Si la création, la suppression et la modification d'un service d'intérêt national concernent les régions, départements et communes, elles touchent aussi la vie quotidienne des usagers.

C'est pourquoi, dans un souci de meilleure participation des usagers à la décision publique, une telle modification est proposée. La consultation des représentants des personnels a le double avantage de permettre une information claire de

personnels et d'informer les collectivités et usagers d'éléments internes qui permettraient un éclairage industriel et social des créations, suppressions ou modifications.

Mme la présidente. L'amendement n° 202, présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les fédérations nationales d'associations d'usagers des transports sont également consultées.

La parole est à M. Yves Daudigny.

M. Yves Daudigny. Cet amendement est motivé par les mêmes préoccupations que celui qui vient d'être présenté.

L'article prévoit que les collectivités territoriales concernées en cas de modification d'un service d'intérêt national conventionné sont consultées par l'État. Nous considérons que les fédérations nationales d'associations d'usagers des transports doivent être également consultées par l'État en cas de modification de la consistance d'un service national de transport conventionné.

Mme la présidente. L'amendement n° 176 rectifié, présenté par MM. Longeot et Gremillet, est ainsi libellé :

Alinéa 7

Rédiger ainsi le début de cet alinéa :

L'État, ainsi que les régions, départements et communes concernés par la modification de la consistance d'un service librement organisé par une entreprise ferroviaire assuré dans leur ressort territorial, sont préalablement informés...

La parole est à M. Jean-François Longeot.

M. Jean-François Longeot. Cet amendement vise à réaffirmer la prééminence de l'État dans l'organisation des services de transport ferroviaire, en cohérence avec la position qui a été adoptée par la commission.

Mme la présidente. L'amendement n° 203 rectifié, présenté par M. Jacquin, Mme Prévile, MM. Bérít-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Madrelle, Mme Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 7

Après le mot :

départements

insérer les mots :

, établissements publics de coopération intercommunale

et après le mot :

informés

insérer les mots :

dans un délai maximal de six mois,

La parole est à Mme Angèle Prévile.

Mme Angèle Prévile. L'article 3 *bis* B prévoit l'information des collectivités territoriales en cas de modification de l'offre d'un service librement organisé. Le présent amendement vise à introduire deux dispositions dans le texte.

Premièrement, nous proposons de fixer à l'entreprise ferroviaire un délai maximal de six mois pour informer l'État, ainsi que les régions, les départements et les communes concernées, par la modification d'un service librement organisé.

Deuxièmement, nous souhaitons ajouter les EPCI à la liste des structures territoriales et administratives informées par les projets de modification des transports. Il est en effet nécessaire que toute entreprise ferroviaire attributaire d'un service de transport librement organisé informe les collectivités concernées des projets, dès lors que ceux-ci ont été actés, dans un délai fixé à six mois.

Ce délai raisonnable est garant d'une meilleure réactivité des collectivités face à la modification d'un service : anticipation sur la mobilité, adaptation des zones périphériques, développement des projets urbains.

Mme la présidente. L'amendement n° 134 rectifié *bis*, présenté par MM. Longeot, Delcros et Gremillet, est ainsi libellé :

Alinéa 7

Remplacer les mots :

des conditions fixées

par les mots :

un délai raisonnable fixé

La parole est à M. Jean-François Longeot.

M. Jean-François Longeot. Cet amendement vise à s'assurer que le délai de prévenance des collectivités locales concernées par la modification de la consistance d'un service librement organisé par l'État soit suffisant pour envisager et mettre en œuvre des solutions, afin de préserver le service modifié ou des solutions de remplacement à celui-ci.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. L'amendement n° 110 tend à prévoir un avis conforme des collectivités territoriales sur les modifications de dessertes conventionnées par l'État. Nous ne pouvons pas mettre l'État sous la tutelle des collectivités territoriales. La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

L'amendement n° 188 rectifié vise à imposer à l'État de consulter les comités de suivi des dessertes avant toute modification d'un service conventionné. C'est l'objet même des comités de suivi des dessertes créés à l'article 3 *bis* A. Je considère que cette disposition est pleinement satisfaite sans qu'il soit nécessaire d'introduire une nouvelle disposition législative.

L'amendement vise ensuite l'information des comités de suivi de dessertes sur les modifications des services librement organisés. Dans la mesure où il s'agit de services librement organisés, sans financement public, cette contrainte ne paraît pas pertinente. La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

L'amendement n° 143 rectifié *quinquies* a pour objet d'imposer de consulter, avant toute modification d'un service conventionné, les associations d'usagers. C'est, là encore, l'objet même des comités de suivi des dessertes créés à l'article 3 *bis* A. Je considère cette disposition comme satisfaite. Je sollicite donc le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis serait défavorable.

L'amendement n° 202 a le même objet, mais pour les fédérations nationales d'associations d'usagers des transports. Ce sera donc le même avis défavorable.

L'amendement n° 176 rectifié tend à réaffirmer la prééminence de l'État dans l'organisation des services de transport ferroviaire, en cohérence avec la position adoptée par la commission. L'avis de cette dernière est donc favorable.

L'amendement n° 203 rectifié vise à fixer à six mois le délai dans lequel l'État et les collectivités territoriales sont informés de la modification d'une desserte commerciale. Je partage évidemment la préoccupation qu'ils soient informés le plus en amont possible, pour pouvoir réagir et, éventuellement, conclure un contrat de service public. C'est une évidence.

Néanmoins, la fixation de ce délai relève à mon avis du domaine réglementaire, et je ne suis pas en mesure de vous dire aujourd'hui quel délai on pourrait raisonnablement demander aux entreprises. La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

L'amendement n° 134 rectifié *bis* tend à indiquer que ce délai est un délai raisonnable. Sur le fond, nous sommes d'accord avec ce principe. Mais l'ajout de ces termes dans la loi laisse ouvertes toutes les interprétations possibles. Il ne me semble donc pas très opérant. La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'amendement n° 110 vise les services organisés par l'État. Le texte prévoit déjà la consultation des collectivités locales préalablement à une suppression ou une modification de desserte. Il ne semble effectivement pas envisageable de donner un pouvoir bloquant aux collectivités locales, dans le respect des compétences de chacun. Le Gouvernement émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

La préoccupation des auteurs de l'amendement n° 188 rectifié sur les services d'intérêt national est d'ores et déjà satisfaite dans le projet de loi. Et comme les services librement organisés ne dépendent d'aucune autorité organisatrice, il n'est pas possible qu'un comité de dessertes soit consulté. Je suggère donc le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis du Gouvernement serait défavorable.

J'en viens à l'amendement n° 143 rectifié *quinquies*. Le présent article prévoit la consultation des collectivités en cas de suppression ou de modification d'un service d'intérêt national. Le texte prévoit également que l'État, en tant qu'autorité organisatrice, devra créer un comité de dessertes qui comprendra des représentants des usagers et qui sera consulté sur la politique de dessertes. Une telle disposition satisfera la demande des auteurs de l'amendement sur ce point.

En revanche, il ne m'apparaît pas souhaitable que des salariés travaillant pour une entreprise exécutant un service au travers d'une délégation de service public ou un contrat

soient préalablement consultés sur la politique d'offre d'une autorité organisatrice. Le Gouvernement émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

Je poursuis avec l'amendement n° 202. Le présent article prévoit la consultation des collectivités en cas de suppression ou pour une modification d'un service d'intérêt national. Le projet de loi prévoit également que l'État en tant qu'autorité organisatrice devra créer un comité de dessertes qui comprendra des représentants des usagers et sera consulté sur la politique.

Les associations d'usagers seront donc consultées sur les modifications d'offre. L'objectif des auteurs de cet amendement est donc déjà rempli. Le Gouvernement propose le retrait de cet amendement, faute de quoi l'avis serait défavorable.

L'État est déjà mentionné dans le texte adopté en commission. Par conséquent, l'amendement n° 176 rectifié est déjà satisfait en pratique. J'en sollicite donc le retrait ; à défaut, l'avis serait défavorable.

Par ailleurs, je suis défavorable à l'amendement n° 203 rectifié. En effet, le décret prévu dans cet alinéa permettra de fixer le délai préalable d'informations avant toute modification. Le délai de six mois pourra donc être précisé dans ce cadre.

Enfin, l'expression « délai raisonnable », qui figure à l'amendement n° 134 rectifié *bis*, ne me semble pas vraiment encadrer le pouvoir réglementaire. Je crois que la rédaction actuelle est plus claire. Je demande donc le retrait de cet amendement, faute de quoi l'avis serait défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 110.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 188 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 143 rectifié *quinquies*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Yves Daudigny, pour explication de vote sur l'amendement n° 202.

M. Yves Daudigny. Ayant écouté les indications données par Mme la ministre sur le mode de consultation des associations d'usagers de transports, nous retirons cet amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 202 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 176 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, l'amendement n° 203 rectifié n'a plus d'objet.

Je mets aux voix l'amendement n° 134 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Angèle Prévaille.

Mme Angèle Prévaille. L'amendement n° 203 rectifié n'a pas vraiment été discuté ! J'avais demandé que les EPCI soient intégrés. Or cela n'a pas du tout été évoqué lors de la discussion...

Mme la présidente. L'amendement n° 191 rectifié, présenté par MM. Dantec, Léonhardt, Corbisez, Gold, A. Bertrand, Castelli et Collin, Mmes Costes et N. Delattre, M. Gabouty, Mme Jouve, M. Labbé, Mme Laborde et MM. Requier et Vall, n'est pas soutenu.

L'amendement n° 204, présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Madrelle, Mmes Prévillé et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 7

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les fédérations nationales d'associations d'usagers des transports en sont également informées.

La parole est à M. Yves Daudigny.

M. Yves Daudigny. Cet amendement tend à s'inscrire dans la continuité des amendements que nous avons déposés. Il s'agit d'améliorer la consultation et de prévoir l'information la plus large possible sur la modification de la consistance d'un service librement organisé.

Cet article prévoit en effet l'information de l'État et des collectivités territoriales concernées en cas de modification de la consistance d'un service librement organisé. Les entreprises ferroviaires ayant l'intention de modifier un tel service doivent préalablement en informer les collectivités territoriales.

Nous souhaitons que les fédérations nationales d'associations d'usagers des transports en soient également informées.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Cet amendement est pleinement satisfait par la définition de l'objet des comités de suivi des dessertes, qui seront consultés sur la politique de dessertes et l'articulation avec les dessertes du même mode en correspondance : les tarifs, l'information des voyageurs, l'intermodalité, la qualité de service et la définition des caractéristiques des matériels affectés à la réalisation des services.

Nous n'allons pas mentionner le comité de suivi des dessertes à chaque article du code faisant référence à l'un ou l'autre de ces sujets.

La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Avis défavorable également.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 204.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 205, présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Madrelle, Mmes Prévillé et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

« Dans une logique d'intermodalités, les entreprises ferroviaires facilitent l'embarquement des mobilités douces dans leurs trains. »

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Cet amendement est défendu, madame la présidente.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur le sénateur, je partage votre préoccupation relative au développement des services d'embarquement de mobilité douce, comme le vélo ou la trottinette, mais je ne pense pas que cela relève du niveau législatif. *(Exclamations ironiques.)*

Je suggère donc le retrait de cet amendement. À défaut, j'émettrais un avis de sagesse.

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

M. Olivier Jacquin. La référence à la trottinette peut faire rire, mes chers collègues. Mais vous verrez comment les nouvelles trottinettes s'intégreront rapidement dans vos modes de déplacement !

J'avais envisagé de retirer cet amendement, mais, finalement, je le maintiens, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à Mme Fabienne Keller, pour explication de vote.

Mme Fabienne Keller. On peut régler le problème en optant pour une trottinette pliante, qui est considérée comme un bagage ! *(Sourires.)* C'est aussi le cas des vélos pliants, d'ailleurs.

Plus sérieusement, l'embarquement des vélos à bord des trains est un vrai sujet d'intermodalité. Quand l'utilisation du vélo devient massive, des problèmes se posent, notamment pour les transports du quotidien. Là, il faut plutôt encourager les deux vélos à chaque bout de la ligne de train.

C'est un vrai sujet, mais je pense qu'il faut travailler en amont ; ce n'est pas par un texte législatif que nous allons résoudre le problème. Nous avons besoin de définir une politique pour que le vélo soit géré dans une logique de complémentarité et d'intermodalité.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 205.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 206, présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Madrelle, Mmes Prévillé et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

« Préalablement à l'arrêt du trafic sur une ligne ferroviaire desservie par des services régionaux ou des services d'intérêt national, les autorités organisatrices concernées, les entreprises ferroviaires concernées et SNCF Réseau, sous l'autorité de celui-ci, doivent, dans des conditions fixées par décret, élaborer et diffuser, notamment aux associations d'usagers, sur la base d'éléments recueillis par un ou plusieurs experts indépendants de SNCF

Réseau : une analyse du trafic et de l'état de l'infrastructure ; une étude de la possibilité d'une reprise éventuelle de l'exploitation ferroviaire ainsi que les conditions du report sur autocar. SNCF Réseau diffuse des informations sur l'arrêt du trafic en amont de celui-ci. Ce dossier préalable à l'arrêt du trafic doit inclure des éléments d'analyse comparative des services sur des lignes similaires situées dans d'autres États membres. »

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Qu'il s'agisse d'un arrêt du trafic ferroviaire par choix, par exemple un transfert sur route, ou par contrainte, comme une fermeture imposée par SNCF Réseau pour des raisons techniques, une procédure préalable à l'arrêt du trafic doit s'imposer aux autorités organisatrices, aux entreprises ferroviaires concernées et à SNCF Réseau, afin d'élaborer et de diffuser, sur la base d'éléments recueillis par un ou plusieurs experts indépendants, une analyse du trafic et de l'état de l'infrastructure, l'étude de repeneurs éventuels de l'exploitation, une étude d'impact du report sur l'autocar et les autres modes.

SNCF Réseau doit diffuser des informations sur le calendrier de l'arrêt du trafic préalablement à celui-ci. Ce dossier préalable à l'arrêt du trafic doit inclure des éléments d'analyse comparative des services sur des lignes similaires situées dans d'autres États membres.

Vous l'aurez compris, sur les fameuses petites lignes, une telle procédure peut introduire de la transparence.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. L'objectif de cet amendement est déjà en partie satisfait par les dispositions que nous avons introduites en commission, sur l'initiative de Benoît Huré, pour les services conventionnés par l'État.

La procédure proposée ici est extrêmement lourde et mélange les problématiques liées à l'état de l'infrastructure avec le choix de poursuivre l'exploitation de services, qui peuvent être dissociés. Par exemple, si une région décide de supprimer un service parce qu'il y a trop peu d'usagers, on ne voit pas pourquoi SNCF Réseau devrait coordonner une étude, sur la base d'éléments recueillis par des experts indépendants, sur l'état de l'infrastructure.

Nous sommes tous attachés, dans nos territoires, à ce que l'action des collectivités ne soit pas entravée par des normes trop lourdes ou inappropriées. Par souci de cohérence avec cette préoccupation, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je voudrais rappeler que la fermeture de lignes fait déjà l'objet d'une procédure d'autorisation, en particulier avec l'avis de la région.

Je n'imagine pas qu'une région puisse décider de l'arrêt d'un service sans une concertation préalable. Et je pense qu'il faut faire confiance aux collectivités, en particulier aux régions, sans qu'il soit nécessaire de prévoir des dispositions normatives contraignantes qui n'auraient pas de réelle valeur ajoutée.

Par conséquent, le Gouvernement émet un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 206.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 3 bis B, modifié.

(L'article 3 bis B est adopté.)

Article additionnel après l'article 3 bis B

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

L'amendement n° 111 rectifié, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 3 bis B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À l'article L. 2121-5 du code des transports, les mots : « est soumise pour avis aux départements et aux » sont remplacés par les mots : « , ainsi que toute suppression d'un guichet ou d'un service, est soumise à l'avis conforme des départements, des communautés de communes et d'agglomération et des ».

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Dans la même perspective que pour l'amendement n° 110, cet amendement vise à prévenir des fermetures de lignes, de dessertes ou la suppression d'un service régional, comme un guichet, de nature à affecter la qualité des services rendus aux usagers.

Encore une fois, le service ferroviaire est essentiel pour la mobilité de tous nos concitoyens. Avec cet amendement, nous souhaitons préserver les réseaux du quotidien, dont les régions ont la charge. Ces derniers sont les plus utilisés pour des raisons professionnelles.

Ainsi, si les régions ont la compétence transports, elles ne peuvent pas s'affranchir de l'avis des départements et des EPCI dans la définition d'un réseau de dessertes et de services efficaces. Cela nous semble d'autant plus indispensable depuis la fusion des régions en 2015, leur grande taille ne leur permettant pas toujours d'assurer un service au plus proche des besoins des citoyens.

Je prends l'exemple de ma région, Auvergne-Rhône-Alpes, où la suppression de la ligne Grenoble-Veynes-Gap en zone rurale entraînerait une augmentation importante du temps de transport pour aller à l'université ou au travail. Quand bien même des cars remplaceraient des trains, cela créerait des difficultés pour les personnes à mobilité réduite, les cyclistes – cela a été évoqué tout à l'heure – et les poussettes, c'est-à-dire une dégradation certaine de l'offre de transport.

Il nous semble donc indispensable que les acteurs communaux et départementaux, ainsi que les EPCI puissent peser dans la gestion des dessertes, des lignes et des services ferroviaires régionaux.

Mme la présidente. L'amendement n° 7 rectifié *sexies*, présenté par MM. Malhuret, Fouché et Laménie, Mme Goy-Chavent, MM. Piednoir, Kern, Longeot et Moga, Mmes C. Fournier, Keller et Bruguière, MM. L. Hervé et Gremillet, Mme Garriaud-Maylam, M. Delcros et les membres du groupe Les Indépendants – République et Territoires, est ainsi libellé :

Après l'article 3 bis B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À l'article L. 2121-5 du code des transports, après la seconde occurrence du mot : « personnes », sont insérés les mots : « , ainsi que toute suppression d'un guichet ou d'un service, ».

La parole est à M. Marc Laménie.

M. Marc Laménie. Cet amendement s'inscrit dans le même esprit que nos amendements précédents. Nous voulons compléter un article du code des transports.

Nous avons largement évoqué l'aménagement du territoire, en faisant référence aux dessertes en zone rurale. Les créations et suppressions de dessertes doivent être soumises à l'avis des départements, des communes, ainsi que des intercommunalités.

Au titre de la régionalisation mise en place depuis de nombreuses années, des services peuvent être conventionnés avec les régions. En général, jusqu'à présent, seul l'avis des régions était demandé. Dans un souci de bonne information et de transparence, il est important que les autres échelons des représentations locales soient associés et, surtout, entendus.

À la demande de M. le rapporteur, lors de la réunion de la commission du 23 mai 2018, cet amendement, qui visait à l'origine un avis conforme des départements et des communes, tend à se limiter, dans sa présente version, à un simple avis pouvant éclairer le débat sur une création ou suppression de dessertes.

Dans une logique d'aménagement des territoires et de gouvernance démocratique, le présent amendement vise donc à soumettre à l'avis des départements et des communes concernés les décisions de fermeture de lignes, de dessertes ou de services de nature à affecter la qualité de service rendu aux usagers. De manière plus personnelle, j'espère qu'il n'y aura pas de suppression de ligne...

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Le moins que l'on puisse dire, c'est que ces amendements sont tout de même très curieux ! Si l'on impose aux régions l'avis conforme de certaines collectivités, départements et communes,...

M. Philippe Dallier. Il ne se passera jamais rien !

M. Gérard Cornu, rapporteur. ... alors il faudra prévoir aussi prévoir l'avis conforme des régions et des départements lorsque les communes auront une compétence, et l'avis conforme des régions et des communes lorsque les départements auront une compétence. Il n'y a pas mieux pour bloquer le pays !

M. Philippe Dallier. C'est l'objectif !

M. Gérard Cornu, rapporteur. Il est évident que la région doit dialoguer avec les autres collectivités territoriales, mais cela ne doit pas se faire au travers d'un avis conforme.

L'avis de la commission sur l'amendement n° 111 rectifié est donc tout à fait défavorable.

Quant à l'amendement n° 7 rectifié *sexies*, le code des transports prévoit déjà un avis simple des départements et communes concernés. Cet amendement tend à inclure également d'autres mesures, alors qu'il convient de simplifier.

La commission émet donc un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. En ce qui concerne l'amendement n° 111 rectifié, il est effectivement inenvisageable de conditionner l'exercice d'une compétence à un avis conforme des autres collectivités. Je comprends très bien que les départements et les communes souhaitent être informés de l'évolution des dessertes sur leur territoire, mais nous avons précisément prévu d'intégrer la participation des collectivités dans les comités de ligne.

L'amendement n° 111 rectifié est satisfait sur le principe, de même que l'amendement n° 7 rectifié *sexies*. Le Gouvernement émet par conséquent un avis défavorable sur ces deux amendements.

Mme la présidente. La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour explication de vote sur l'amendement n° 111 rectifié.

M. Pascal Savoldelli. Si je comprends bien, madame la ministre, la région a le monopole pour décider de la fermeture d'une desserte ou d'une gare.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Oui, c'est sa compétence !

M. Pascal Savoldelli. Vous parlez de dialogue. Mais ce n'est pas suffisant ! Si l'on part de ce principe, il ne faut plus demander aux départements de participer au financement des gares !

Laurent Lafon, qui n'a pas les mêmes opinions politiques que moi, connaît aussi bien que moi le Val-de-Marne. Dans le périmètre de Villiers-sur-Marne, de Bry-sur-Marne et de Champigny-sur-Marne, communes avec des étiquettes politiques très différentes, que dit le préfet ? Que le département doit participer financièrement si nous voulons une gare SNCF pour Bry-Villiers-Champigny !

Les départements, quelle que soit leur couleur politique, sont mis à contribution s'ils veulent une nouvelle desserte ; mais quand il s'agit de donner un avis, car un avis conforme est certes un acte plus administratif, mais c'est tout de même un avis... (*Protestations sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Philippe Dallier. Pas du tout !

M. Pascal Savoldelli. C'est un avis. Nous savons tous ici ce qu'est un avis conforme !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Justement, nous le savons tous !

M. Roger Karoutchi. C'est infranchissable !

M. Pascal Savoldelli. Le législateur considère ici que le dialogue est purement formel. Si tout le monde est d'accord, tant pis : votez contre cet amendement et, dans vos départements, vous contribuerez financièrement quand on ouvrira une desserte – je ne sais pas si vous en avez tous les moyens, tous les départements n'étant pas dans la situation des Hauts-de-Seine! –,...

M. Roger Karoutchi. Allez !

M. Pascal Savoldelli. ... mais, ensuite, quand on la fermera, on vous répondra que vous n'avez pas d'avis à donner.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Pas d'avis « conforme » à donner, ce n'est pas la même chose !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 111 rectifié.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote sur l'amendement n° 7 rectifié *sexies*.

M. Marc Laménie. J'ai bien entendu M. le rapporteur, mais l'objet de l'amendement précise bien qu'il ne s'agit pas d'un avis conforme.

Certes, la première version de l'amendement visait un avis conforme des départements, mais, dans sa présente version, il s'agit uniquement d'un avis simple « pouvant éclairer le débat sur une création ou une suppression de desserte ». Notre objectif est de promouvoir le dialogue et la concertation.

J'ai en tête un exemple de suppression de ligne, dans la Marne et dans la Meuse ; j'en parle d'autant plus librement qu'il ne s'agit pas de mon département. C'est la ligne Châlons-en-Champagne-Suippes-Sainte Menehould, qui avance dans la Meuse jusqu'à Verdun. Il y avait deux allers-retours par jour. Or la ligne a été fermée en catimini, sur une initiative régionale, et pas grand monde n'a été mis au courant de cette décision. Il existe partout en France de nombreux exemples comme celui-ci, ce qui est regrettable.

Certes, des comités de ligne ont été créés. Le rapporteur et la ministre essaient de comprendre les différentes problématiques, de faire avancer les choses, d'être positifs. Chacun a également pu largement s'exprimer sur le sujet.

Cela dit, j'accepte de retirer mon amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 7 rectifié *sexies* est retiré.

Article 3 bis

- ① I. – Le chapitre unique du titre V du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est complété par un article L. 2151-4 ainsi rédigé :
- ② « Art. L. 2151-4. – Des tarifs sociaux peuvent être fixés par voie réglementaire. Ils s'appliquent à certaines catégories de voyageurs ferroviaires, pour tous les services ou certaines catégories de services assurés sur le territoire national. Les régions sont consultées dans le cadre de la fixation de ces tarifs. La mise en œuvre de ces tarifs fait l'objet d'une compensation visant à couvrir l'incidence financière pour les opérateurs. Pour les services d'intérêt national et les services librement organisés, la compensation est établie par l'État et versée aux opérateurs de manière effective, transparente et non discriminatoire. Pour les services d'intérêt régional, la compensation est versée par les autorités organisatrices de transport dans le cadre du contrat de service public conclu avec l'attributaire.
- ③ « Un décret précise les modalités d'application du présent article. »
- ④ II. – (*Non modifié*) Le I entre en vigueur le 3 décembre 2019. – (*Adopté.*)

Article 3 ter

- ① Le premier alinéa de l'article L. 2251-1-1 du code des transports est ainsi rédigé :
- ② « Le service interne de sécurité de la SNCF réalise cette mission au profit des gestionnaires d'infrastructure, des exploitants d'installations de service, des autorités organisatrices de transport ferroviaire, des entreprises ferroviaires utilisatrices du réseau ferré national ainsi

que de leurs personnels, à leur demande et dans un cadre formalisé, dans le respect des principes d'équité et de non-discrimination. »

Mme la présidente. L'amendement n° 247, présenté par MM. Jacquin, Bérit-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Supprimer les mots :

à leur demande et

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Tel qu'il est rédigé, l'article 3 *ter* laisserait les différentes entités définir la possibilité de faire appel à des sociétés de sécurité privées. Il existe actuellement une police ferroviaire, seule habilitée à intervenir sur le réseau ferroviaire.

Nous considérons que la sécurité sur les réseaux dépend soit de la force publique, soit du service interne de sécurité de la SNCF, la fameuse SUGE, ou surveillance générale. Le rapporteur et la ministre pourraient-ils nous apporter des précisions sur cette question ? Il semblerait que, dans la rédaction de l'article, il y ait confusion entre opérateur et autorité organisatrice.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Cet amendement vise à prévoir le recours obligatoire au service interne de sécurité de la SNCF, la SUGE, des entreprises ferroviaires pour assurer les missions de sûreté dans les transports.

Actuellement, la loi permet, mais n'impose pas, aux entreprises ferroviaires d'avoir recours à la SUGE, ces entreprises pouvant se doter de leurs propres services de sécurité internes pour assurer ces missions.

En commission, nous avons prévu la possibilité pour les autorités organisatrices de contractualiser directement avec la SUGE pour assurer des missions de protection des personnes et des biens dans le cas où une entreprise ferroviaire ne disposerait pas de son propre service de sécurité. Cela garantit que la protection des personnes sera assurée, soit par l'entreprise directement, soit par la SUGE.

La commission a donc émis un avis défavorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. La SUGE dispose d'une très grande expertise spécifique. Pour éviter toute distorsion de concurrence, la réforme ferroviaire de 2014 a permis d'ouvrir à toute entreprise ferroviaire la possibilité de recourir à la SUGE, dès lors qu'elle en fait la demande et dans un cadre régulé par l'ARAFER.

Le projet de loi que nous examinons aujourd'hui prévoit en complément de permettre à une autorité organisatrice de faire appel à la SUGE sans avoir à passer par une procédure de mise en concurrence. C'est un peu la même chose que ce qui avait été décidé en 2014 pour les entreprises ferroviaires, mais transposé aux autorités organisatrices régionales. Il me semblerait exagéré d'obliger les autorités organisatrices à recourir à la SUGE !

C'est la raison pour laquelle je demande le retrait de cet amendement. À défaut, j'émettrais un avis défavorable.

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

M. Olivier Jacquin. L'explication me semble satisfaisante. Nous craignons un manque de cohérence. Nous redoutons aussi que, face à la SUGE, différents acteurs ne soient en charge de la sécurité.

Cela dit, je retire mon amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 247 est retiré.

Je mets aux voix l'article 3 *ter*.

(L'article 3 ter est adopté.)

Article 3 quater

Dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement une évaluation de l'état des infrastructures et des circulations sur les lignes les moins circulées du réseau ferré national, en vue d'établir une classification actualisée de ces lignes au regard de leur utilité collective et de leur contribution à l'aménagement du territoire, en concertation avec les autorités organisatrices.

Mme la présidente. La parole est à M. Fabien Gay, sur l'article.

M. Fabien Gay. Cet article a été introduit par le rapporteur à l'Assemblée nationale et positivement repris par la commission au Sénat. Il tend à prévoir un rapport – cela arrive, monsieur le rapporteur! (*Sourires.*) – sur les lignes les moins circulées, les fameuses lignes pointées du doigt par le rapport Spinetta, qui a préconisé leur abandon.

Ne soyons pas dupes! Nous sommes face à un numéro de duettistes: d'un côté le rapport Spinetta qui demande l'abandon; de l'autre le rapporteur M. Djebbari qui souhaite, au travers d'un autre rapport, donner du temps au temps et examiner plus précisément l'état de ces lignes.

Au milieu de tout cela, le Gouvernement indique qu'il n'est pas question d'abandonner ces lignes par une décision qui s'imposerait de Paris, mais – je dis bien « mais », car toute la nuance est là – que tout cela sera décidé dans le cadre de discussions avec les régions. Autrement dit, le Gouvernement se déchargera sur les régions de l'avenir de ces petites lignes dans le cadre des contrats de plan État-région... Belle perspective!

Nous considérons, pour notre part, que toute cette agitation autour des petites lignes témoigne de l'absurdité des réformes que vous préconisez et des lettres de missions des différents rapports qui ont été publiés en début d'année.

L'intérêt du service ferroviaire n'est traité que sous l'angle économique et financier. En partant de ce point de vue, il est clair qu'il faut au plus vite se débarrasser de tout ce qui n'est pas rentable et que nous n'avons pas besoin, pour le reste, d'un opérateur public ni d'agents publics. Nous assistons au désengagement total de l'État, qui prétend investir 10 millions d'euros par jour pendant dix ans, soit 3,6 milliards d'euros.

Là encore, vous nous demandez de vous croire sur parole. Mais nous avons été échaudés par trop de plans de relance qui n'ont jamais été financés et par les décisions qui allaient à l'encontre des intérêts de l'État: abandon de l'écotaxe, poursuite des concessions autoroutières, etc.

Toute la réforme repose en réalité sur des efforts de productivité demandés à la SNCF, appelés à compenser le sous-financement de l'État pendant quarante ans. C'est impossible, d'autant que vous placez l'entreprise publique en situation de perdre des marchés.

Exploiter des lignes non rentables, cela demande des investissements publics, donc un engagement public en faveur du transport ferroviaire. En prônant l'ouverture à la concurrence, au contraire, vous laissez la main au privé sur la satisfaction de besoins d'intérêt général. Nous sommes donc extrêmement inquiets sur l'avenir de ces lignes, qui participent au maillage et au désenclavement des territoires, donc au dynamisme économique des régions.

Nous attendons, madame la ministre, des engagements extrêmement forts de votre part sur cette question.

Mme la présidente. L'amendement n° 223 rectifié *bis*, présenté par MM. Gremillet, Duplomb, Charon, Husson, Cardoux, Buffet, Paccaud et Kennel, Mme Deroche, M. J. M. Boyer, Mme Morhet-Richaud, MM. Savary et Mouiller, Mmes Gruny et Lamure, MM. Meurant, Pellevat, Magras, Pointereau et Chaize, Mmes Chain-Larché et Thomas, MM. Poniatowski, Lefèvre et Rapin, Mme Lassarade, MM. Brisson, Guené, Pierre, de Nicolay, Raison et Perrin et Mmes Deseyne et Imbert, est ainsi libellé:

Rédiger ainsi cet article:

Dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement une évaluation de l'état des infrastructures et des circulations sur les lignes catégorisées UIC 7 à 9 en vue d'établir une classification actualisée de ces lignes au regard de leur utilité socio-économique et de leur contribution à l'aménagement du territoire, en concertation avec les autorités organisatrices, en particulier les régions.

Dans ce rapport, l'État identifie les modes de financement de ces lignes et s'engage à en assurer le financement, en particulier avant tout transfert de la propriété de ces lignes aux régions volontaires.

La parole est à M. Louis-Jean de Nicolay.

M. Louis-Jean de Nicolay. La réaffirmation d'une organisation territoriale des dessertes ferroviaires, qui permette tant d'améliorer le service pour les usagers et les acteurs économiques que d'apporter une réponse structurante au défi de l'attractivité de l'ensemble des territoires et des bassins de vie, est fondamentale. Elle passe par la réhabilitation des petites lignes ferroviaires aujourd'hui durement affectées par des retards d'investissements chroniques.

Malgré la politique mise en place par SNCF Réseau, dans le cadre de son contrat de performance signé avec l'État, afin de réduire le déficit chronique de l'établissement public, qui a confirmé le désengagement du gestionnaire des infrastructures sur les lignes capillaires depuis déjà plusieurs dizaines d'années, l'exigence s'impose à l'État d'engager une réflexion pour assurer la pérennisation de ces lignes sur le temps long, d'identifier dans un rapport remis au Parlement les modes de financement de ces lignes et de mettre les moyens financiers

nécessaires pour en assurer la réhabilitation, en particulier avant tout transfert de la propriété de ces lignes aux régions volontaires.

Cet engagement pourrait utilement être pris avant l'élaboration des prochains contrats de plan État-région à l'horizon de 2020 et l'ouverture à la concurrence.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Cet amendement vise à réécrire l'article 3 *quater*, qui prévoit une étude sur la classification des lignes peu circulées. Il a été assez largement modifié par ses auteurs depuis la réunion de notre commission, où nous avons suggéré son retrait au regard de sa rédaction initiale.

Nous partageons pleinement les préoccupations de notre collègue Gremillet, auteur de l'amendement, sur la nécessité d'une nouvelle classification des petites lignes et d'une réflexion approfondie sur les solutions à trouver pour assurer leur maintien. Nous aurons d'ailleurs l'occasion d'examiner tout à l'heure des amendements que vous avez cosignés à l'article 5 et après l'article 8, qui permettront de progresser concrètement sur la maintenance de ses lignes.

Toutefois la réécriture proposée ici pose problème, car le deuxième alinéa adresse une injonction au Gouvernement. Le principe constitutionnel de séparation des pouvoirs fait obstacle à l'adoption d'une telle disposition.

Au-delà, l'adoption de cet amendement rendrait sans objet les amendements suivants, notamment l'amendement n° 22 rectifié de Mme Keller, l'amendement n° 128 rectifié *ter* de Mme Berthet et l'amendement n° 167 rectifié *bis* de M. Bonhomme,...

Mme Éliane Assassi. Ce serait très bien !

M. Gérard Cornu, rapporteur. ... sur lesquels je m'apprêtais à émettre un avis favorable, car ils visent tous à compléter utilement la rédaction adoptée par la commission. M. Gremillet ayant également cosigné l'amendement de Mme Keller, je doute qu'il soit favorable à cet effet collatéral...

Mon cher collègue, il me paraît donc plus sage de retirer cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement tend effectivement à réécrire totalement l'article en changeant finalement la nature de ce qui est visé.

L'article, tel qu'il figure aujourd'hui dans le projet de loi, vise à disposer d'un état des lieux de ces petites lignes, notamment pour éviter la situation rencontrée au travers des contrats de plan actuels, puisque les régions ont découvert, après les avoir signés, que des difficultés sur certaines lignes n'avaient pas été signalées par SNCF Réseau ou que les montants sur la base desquels ces contrats avaient été établis n'étaient pas du tout conformes aux besoins pour la rénovation de ces lignes.

Votre proposition me paraît perdre de vue ce double objectif de diagnostic et de coût de remise en état des lignes au profit de l'établissement d'une nouvelle classification. Si j'approuve l'idée de procéder à cette dernière, elle ne doit pas se faire au détriment de l'objectif premier, qui est de disposer de tous les éléments nécessaires en vue de la préparation des prochains contrats de plan.

De surcroît, je suis gênée par le deuxième alinéa de votre amendement, car il vise un transfert de propriété des lignes aux régions, ce que je ne n'approuve pas. Il n'est pas dans l'intention du Gouvernement de prévoir une forme de démantèlement du réseau ferré national, qui pourrait susciter de l'inquiétude.

Je suggère donc le retrait de cet amendement ; à défaut, j'émettrais un avis défavorable.

Mme la présidente. Monsieur de Nicolaÿ, l'amendement n° 223 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Louis-Jean de Nicolaÿ. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 223 rectifié *bis* est retiré.

L'amendement n° 22 rectifié, présenté par Mme Keller, MM. Huré, Courtial, Morisset, Grosdidier, D. Laurent, Brisson, Reichardt, Paccaud et Lefèvre, Mme A. M. Bertrand, MM. Bonhomme et Kennel, Mme L. Darcos, MM. Cuypers, Perrin, Raison, Bouchet, Bonne, B. Fournier, Savin et Gremillet, Mme Garriaud-Maylam et M. Pointereau, est ainsi libellé :

Remplacer les mots :

de l'état des infrastructures et des circulations sur les lignes les moins circulées du réseau ferré national, en vue d'établir une classification actualisée de ces lignes au regard

par les mots :

des lignes les moins circulées du réseau ferré national, en vue d'établir une classification actualisée au regard de l'état des infrastructures, du nombre de circulations et de voyageurs empruntant chaque ligne,

La parole est à Mme Fabienne Keller.

Mme Fabienne Keller. Cet article vise à permettre une meilleure connaissance des fameuses petites lignes. Dans cette perspective, l'amendement n° 22 rectifié tend à clarifier les critères d'analyse en y ajoutant la circulation et le nombre de voyageurs. L'amendement suivant aura pour objet, quant à lui, de tenir compte de la saisonnalité du nombre de voyageurs, ce qui est à mon sens une bonne idée.

Mes chers collègues, si vous acceptiez cet amendement, qui a été modifié, trois critères seraient pris en compte : l'état de la ligne, le nombre de voyageurs et la circulation. Sans parler, bien sûr, de la contribution à l'aménagement du territoire, le tout, en concertation avec les autorités organisatrices.

L'objectif est d'aller plus loin que les mesures UIC 7 à 9, qui sont plutôt relatives au poids supporté par les rails, lequel poids a un effet déformant – je pense en particulier au fret. Cela mérite effectivement d'être pris en compte, mais concerne surtout les lignes très fréquentées. Notre idée est d'avoir un outil plus précis pour permettre la prise de décisions, en particulier de la part des autorités organisatrices.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Il s'agit d'un ajout intéressant. La commission émet un avis favorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Comme pour l'amendement précédent, on perd l'objectif. On passe d'un diagnostic, qui me semble indispensable dans la perspective de la préparation des prochains contrats de plan, à un état des lignes les

moins circulées en vue d'établir une classification. La rédaction actuelle rend mieux compte de la nécessité d'un état des lieux.

Le Gouvernement sollicite donc le retrait de cet amendement, faute de quoi il émettrait un avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à Mme Laure Darcos, pour explication de vote.

Mme Laure Darcos. Je suis cosignataire de cet amendement et je ne comprends pas trop ce que veut dire Mme la ministre...

Chers collègues du groupe CRCE, il s'agit d'un service public. Or je ne vous entends pas beaucoup parler des usagers!

Mme Éliane Assassi. C'est que vous n'étiez pas là!

Mme Laure Darcos. Si, j'ai été très présente.

Face à ce genre de problème, on doit pouvoir consulter les usagers, comme je l'ai vu faire dans certaines régions, en Bretagne ou dans le grand Sud-Ouest. Qui mieux que les usagers peut savoir quand il faut des trains?

C'est pourquoi il convient, sans bien évidemment leur faire porter tout le poids financier, d'associer les régions et les départements à cette démarche. Il faut également faire participer les municipalités. L'idée est que les usagers soient les premiers à pouvoir dire à quel moment ils ont besoin de trains en termes de saisonnalité et de fréquence. L'amendement de ma collègue Fabienne Keller me semble donc permettre plus de démocratie, en promouvant la concertation.

Mme la présidente. La parole est à Mme Fabienne Keller, pour explication de vote.

Mme Fabienne Keller. Madame la ministre, l'idée est de ne pas mettre en chapeau l'état physique qui, dans la première rédaction était le point d'entrée unique, et d'établir une classification en fonction de plusieurs facteurs, afin de préparer la décision et de pouvoir rendre prioritaire la planification des remises à niveau des lignes. L'état de la ligne, bien sûr, est l'un des critères, mais il y en a d'autres, comme le niveau d'utilisation et sa contribution à l'aménagement du territoire.

Enfin, je veux dire à mes collègues du groupe CRCE que nous partageons leur préoccupation d'investir dans ces petites lignes. Vous savez que l'État, à travers SNCF Réseau, continue à investir, mais pas suffisamment; nous avons déjà eu mardi dernier un débat sur ce sujet.

Mme Éliane Assassi. Eh oui!

Mme Fabienne Keller. Mme la ministre nous a alors d'ailleurs donné des assurances fortes.

M. Fabien Gay. Nous voilà rassurés! (*Sourires sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 22 rectifié.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 128 rectifié *ter* est présenté par Mme Berthet, MM. Brisson, Mouiller, Chaize, Perrin et Raison, Mmes Imbert et Lassarade, MM. Vogel, Savary, D. Laurent, Sido, Bansard et Charon, Mmes Estrosi Sassone et Gruny, MM. L. Hervé, Daubresse, Mizzon,

Bonne, Poniatowski et Savin, Mmes Lamure et Férat, M. B. Fournier, Mme Garriaud-Maylam, MM. Lefèvre et H. Leroy, Mmes Deroche et Delmont-Koropoulos et M. Pellevat.

L'amendement n° 167 rectifié *bis* est présenté par M. Bonhomme, Mmes Bruguière et Micouleau, MM. Paccaud et Courtial, Mmes Di Folco, de Cidrac, Duranton, Lanfranchi Dorgal, Morhet-Richaud et Lopez, MM. Dennemont, Duplomb, Revet, Pierre et Bouchet, Mme Puissat et MM. Grosdidier, Husson et Pointereau.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Compléter cet article par les mots :

et en tenant compte des variations saisonnières de fréquentation

La parole est à M. Michel Raison, pour présenter l'amendement n° 128 rectifié *ter*.

M. Michel Raison. Cet amendement vise certaines lignes du réseau ferré national qui sont considérées comme peu rentables, mais qui traversent des zones touristiques très fréquentées en hiver ou en été, comme des zones de montagnes, des zones thermales, etc.

Il s'agit ici de rappeler que le facteur saisonnier devra absolument être pris en compte lors de la rédaction du rapport gouvernemental. Nous défendrons tout à l'heure un autre amendement, sur le même thème, visant les gares.

Mme la présidente. L'amendement n° 167 rectifié *bis* n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 128 rectifié *ter* ?

M. Gérard Cornu, rapporteur. Cet amendement vise à prendre en compte les variations saisonnières de fréquentation dans l'étude sur les petites lignes. C'est un ajout intéressant, car l'enjeu est important pour certains territoires qui connaissent des variations fortes au cours de l'année, en particulier pour des raisons touristiques. Cet amendement est complémentaire à l'amendement de Mme Keller que nous venons d'adopter.

La commission émet donc un avis favorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse de la Haute Assemblée.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 128 rectifié *ter*.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 112, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Compléter cet article par une phrase ainsi rédigée :

Ce rapport analyse également le coût d'une remise à niveau de ces infrastructures et émet des préconisations pour permettre la continuité de leur exploitation afin de garantir le droit à la mobilité pour tous.

La parole est à M. Fabien Gay.

M. Fabien Gay. Il est tout à fait pertinent qu'un rapport soit présenté pour analyser l'état du réseau et des circulations sur les lignes les moins fréquentées.

Néanmoins, le rapport ne doit pas se limiter à cela, selon nous. Il devrait intégrer un volet portant sur le coût d'une remise à niveau des infrastructures et des préconisations pour permettre l'utilisation prolongée de ces lignes. Sans cela, le rapport risque de ne nous inviter qu'à la fermeture de certaines lignes peu fréquentées.

Or il n'existe pas de « petites lignes » ; les lignes du réseau secondaire sont des lignes du quotidien. La problématique du ferroviaire est celle non pas de la quantité, mais de la qualité de l'offre de transports et de la nécessité écologique. Tous nos citoyens sont dépendants du rail. Il faut par conséquent travailler à préserver toutes les lignes et à assurer un service de qualité. Il est d'ailleurs évident qu'une remise à niveau de ces lignes entraînerait une augmentation de leur fréquentation.

En ne s'interrogeant pas sur ces deux points, le rapport demandé risque d'occulter la problématique du droit à la mobilité pour tous. Il nous semble donc indispensable qu'il aborde la question de la mise à niveau des infrastructures et formule des propositions pour une exploitation prolongée des lignes du réseau secondaire, afin d'améliorer leur fréquentation.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Le rapport Spinetta n'était clairement pas intéressant sur cet aspect. Il nous faudra savoir de quoi nous parlons lorsque nous examinerons le texte sur les mobilités. Il y a en effet de tout dans les lignes 7 à 9, puisqu'elles ont été pensées en fonction du tonnage. Certaines petites lignes qui entrent dans la classification 7 à 9 se révèlent des grandes lignes, quand d'autres sont réellement des petites lignes.

C'est pour cette raison qu'a été demandée une évaluation. Il serait intéressant d'en connaître les résultats, même juste avant le débat sur le projet de loi sur les mobilités. Or j'ai cru comprendre que ce texte arriverait très vite. J'ai donc peur que l'évaluation ne puisse être faite avant sa présentation. C'est bien dommage, mais c'est ainsi.

Cet amendement vise à compléter l'étude sur les petites lignes par des préconisations pour chaque ligne.

L'objectif de l'étude prévue à l'article 3 *quater* est de faire un diagnostic de la situation actuelle des lignes.

Il paraît à la fois difficile et peu pertinent de définir des préconisations ligne par ligne dans le délai imparti, dès lors qu'il s'agit davantage d'un travail à mener par les pouvoirs publics à partir de ce rapport, notamment dans le cadre de la future génération de contrats de plan État-région, les CPER, s'agissant des investissements. L'évaluation sera très intéressante au regard des CPER.

L'avis est défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vous avez dit, monsieur le sénateur Gay, que la réforme conduirait à l'abandon des petites lignes. Je veux redire, très solennellement et fermement, qu'il n'en est rien. Dès le départ, le Gouvernement a dit qu'il ne suivrait pas les préconisations du rapport Spinetta sur ce point.

Ce sont bien les décennies de sous-investissement que l'on a connues qui expliquent l'état de ces lignes, que je considère, comme vous, essentielles pour beaucoup de nos concitoyens.

Je tiens aussi à réagir sur un autre de vos propos : l'État n'a absolument pas intérêt à se décharger sur les régions. Dans les « contrats de plan État-région », que vous avez cités, il y a le mot « État ». Cela signifie que l'État accompagne les régions dans le cadre de ces contrats de plan.

Je veux souligner et rappeler l'effort sans précédent que le Gouvernement propose en faveur du ferroviaire. Il est prévu, au-delà de l'effort exceptionnel de 3,6 milliards d'euros par an, une augmentation supplémentaire de 200 millions d'euros à l'horizon de 2022, puis la reprise dans le courant du quinquennat de 35 milliards d'euros de dette.

Il s'agit réellement d'un effort historique en faveur du transport ferroviaire.

L'avis est donc défavorable.

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

M. Olivier Jacquin. Si je lis bien l'amendement, je comprends qu'il vise à compléter l'état des lieux par une information qui évalue le coût de remise à niveau. C'est une précision extrêmement utile, sur laquelle il ne me semble pas avoir entendu de réponse.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 112.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 9 rectifié *sexies*, présenté par MM. Malhuret, Fouché et Laménie, Mme Goy-Chavent, MM. Piednoir et Babary, Mme Bruguière, MM. L. Hervé et Gremillet, Mme Garriaud-Maylam, MM. Delcros, Savin et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires, est ainsi libellé :

Compléter ainsi cet article par un alinéa ainsi rédigé :

Une attention particulière est portée aux lignes qui font l'objet de retards, de ralentissements de parcours et de suppressions de train récurrents.

La parole est à M. Joël Guerriau.

M. Joël Guerriau. La qualité du service pour l'usager du ferroviaire, c'est avant tout l'arrivée des trains à l'heure. Selon une étude de *60 millions de consommateurs* d'avril 2018, pas moins de 16 millions de voyageurs TGV ont subi un retard en 2017. Certaines lignes du réseau ferré font constamment l'objet de problèmes récurrents en termes de retards, d'annulations ou de ralentissements anormaux de parcours des trains.

Selon un rapport de l'ARAFER de novembre 2017, en 2016, 11 % des trains des voyageurs sont arrivés en moyenne avec un retard d'au moins six minutes. Pour les voyageurs, cela représente 2 milliards de minutes perdues chaque année. Pour l'État, c'est une perte économique de 1,5 milliard d'euros par an.

Afin d'identifier au mieux la source de ces problèmes, il conviendrait que le Parlement puisse disposer d'éléments susceptibles d'apporter des correctifs et d'informer utilement les usagers des lignes en question. Cet amendement vise donc à étendre la portée du rapport prévu à l'article 3 *quater* aux lignes subissant des retards, des ralentissements et des suppressions de train récurrents.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Cet amendement vise à étendre le périmètre de l'étude aux lignes faisant l'objet de retards, de ralentissements de parcours et de suppressions de train récurrents.

Il risque d'affaiblir la cohérence de l'étude demandée, en visant un périmètre excessivement large. Par ailleurs, je rappelle que les questions de qualité de service peuvent être traitées par les comités de suivi des dessertes.

Je demande le retrait de l'amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable. En effet, cela reviendrait à « tuer » l'étude.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Monsieur Guerriau, l'amendement n° 9 rectifié *sexies* est-il maintenu ?

M. Joël Guerriau. Non, madame la présidente, je le retire.

Mme la présidente. L'amendement n° 9 rectifié *sexies* est retiré.

L'amendement n° 142 rectifié *quinquies*, présenté par Mmes Lienemann, Prévaille et Meunier, M. Tissot, Mme G. Jourda, MM. P. Joly, Jomier, Courteau, Tourenne et Duran, Mme Bonnefoy, MM. Temal et M. Bourquin, Mmes Taillé-Polian et Monier, M. Assouline, Mme Rossignol et M. Todeschini, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

En fonction des éléments du rapport, si une autorité propose la fermeture d'une de ces lignes, elle ne peut se faire qu'avec l'avis conforme du Parlement. En cas d'opposition du Parlement à la fermeture de la ligne concernée, il revient à l'État de définir les conditions du financement de son entretien et de son exploitation.

La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Pour nous comme pour nombre de sénateurs, la question des petites lignes est essentielle, tout comme celle du maintien du service public sur l'ensemble du territoire. Il y a en effet de l'égalité républicaine. Il est vrai que nous avons accumulé beaucoup de retard en la matière : de nombreuses lignes ont été fermées et nombreuses aussi sont les lignes qui ne fonctionnent pas correctement.

Il n'y a pas de « petites lignes ». Toutes les lignes qui sont aujourd'hui considérées comme peu fréquentées ne sont pas condamnées à demeurer durablement dans cette situation ou à être fermées.

Je prends un exemple : nos collègues de Nouvelle-Aquitaine ont investi fortement sur la ligne Limoges-Bordeaux, laquelle était qualifiée dans le rapport Spinetta de ligne en perdition et pas rentable. Grâce à un investissement portant, à la fois, sur la régularité, la qualité et le confort, cette ligne a retrouvé une fréquentation correcte (*M. Philippe Dallier s'exclame.*), ce qui la rend visiblement très utile.

Partant de cette réalité, nous craignons les effets de la stratégie mise en œuvre, qui vise à dire que les petites lignes seront conservées tout en laissant aux régions la responsabilité de leur gestion. En effet, celles-ci n'ont pas toujours les moyens d'assurer l'ensemble des besoins.

Nous craignons que les régions, faute de pouvoir mobiliser tous les moyens nécessaires, ne se retrouvent en difficulté et soient obligées de faire des choix, qui correspondront au

moindre mal, mais qui ne permettront pas d'assurer la qualité de l'égalité républicaine. C'est pourquoi nous préconisons qu'« en fonction des éléments du rapport, si une autorité propose la fermeture d'une de ces lignes, elle ne peut se faire qu'avec l'avis conforme du Parlement. En cas d'opposition du Parlement à la fermeture de la ligne concernée, il revient à l'État de définir les conditions du financement de son entretien et de son exploitation.

M. Philippe Dallier. On ne va pas voter une loi à chaque fois ! Autant interdire les fermetures, ce sera plus simple !

Mme Marie-Noëlle Lienemann. L'objectif visé est qu'il n'y ait pas de fermeture des petites lignes. (*Mme la ministre rit.*) Vous pouvez toujours rire, madame la ministre...

Il s'agit de permettre au Parlement de soutenir les collectivités qui, au regard de leurs moyens, ne pourraient pas assurer l'égalité républicaine s'agissant de ces petites lignes. (*M. Roger Karoutchi lève les bras au ciel.*) Cela obligera tout le monde à prendre ses responsabilités. Car des contrats de plan, madame la ministre, j'en ai vu depuis que je suis élue autant qu'un évêque peut en bénir (*M. Philippe Dallier s'esclaffe.*), et peu ont été réellement appliqués ! Les trois quarts ne le sont jamais. Alors pour ce qui est des grandes promesses sur les contrats de plan qui vont sauver les petites lignes, j'attends de voir !

Il y a là un véritable verrou, le Parlement peut s'opposer à la fermeture de ces lignes.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Je pense, madame la présidente, que vous vous en doutez...

Le fait que les parlementaires ne puissent plus cumuler leurs fonctions avec un mandat local a peut-être donné naissance à cet amendement... Certains qui ont perdu leur mandat local se disent qu'après tout, le Parlement pourrait émettre un avis conforme sur tous les problèmes locaux !

Cet amendement vise à doter le Parlement d'un pouvoir d'avis conforme sur la fermeture d'une petite ligne, qui aurait été identifiée *via* l'étude prévue à l'article 3 *quater*. Rien que cela !

Le Parlement n'a pas à s'immiscer dans la gestion des questions locales et ne dispose pas, par ailleurs, des moyens nécessaires à l'examen de tels dossiers.

L'avis est donc défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est effectivement une innovation forte dans le fonctionnement de nos institutions ! (*Sourires sur les travées du groupe La République En Marche et du groupe Les Républicains.*)

M. Philippe Dallier. Ah oui !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il s'agit pour le Parlement d'émettre un avis conforme sur la décision d'une collectivité locale.

M. Philippe Dallier. C'est une mise sous tutelle !

Mme Élisabeth Borne, ministre. À défaut, l'amendement prévoit de renvoyer à une décision de l'État.

Je ne suis pas certaine que cela clarifie les responsabilités, ni que cela fasse progresser le dossier du ferroviaire.

L'avis est donc défavorable.

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann, pour explication de vote.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. J'ai été élue suffisamment longtemps pour savoir qu'il est très important de sauvegarder l'autonomie des collectivités...

Je ne vois pas pourquoi, au cas où une collectivité invoquerait un argument fondé, qui ne serait pas un manque de moyens, le Parlement ne pourrait pas voter un avis conforme.

Il s'agit de garantir un équilibre entre l'intérêt général et les moyens dont disposent les collectivités locales.

Jusqu'à présent, les petites lignes étaient largement financées par d'autres sources que celles qui émanent des collectivités locales. Désormais, vous dites que si ces collectivités, en l'occurrence les régions, ne peuvent pas faire face financièrement à l'entretien de ces lignes, cela relève de leur seule responsabilité!

Le Parlement peut entendre une collectivité locale qui estime qu'une ligne n'est pas utile, ou évoque un possible mode de transport alternatif. Nous verrons ainsi à l'occasion de la loi sur les mobilités que, dans certains cas, le car électrique, par exemple, peut être plus opportun qu'une ligne de train peu rentable... Mais il n'y a actuellement pas de verrou permettant à une collectivité qui manque de moyens de maintenir une petite ligne.

Vous verrez que, *in fine*, il y aura une baisse massive des petites lignes dans ce pays!

Mme la présidente. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

M. Roger Karoutchi. Je n'avais pas compris que la réforme constitutionnelle prévue nous donnerait des pouvoirs aussi considérables! (*Rires.*) J'avais plutôt le sentiment, madame la ministre, que le Gouvernement envisageait de les réduire quelque peu.

Madame Lienemann, je partage votre passion républicaine. Or celle-ci tend à devenir, en tout cas dans cet amendement, totalement contradictoire.

Vous voulez donner au Parlement le pouvoir de refuser un vote exprimé par des élus régionaux. Vous dites par conséquent que les régions sont, si je puis dire, sous la tutelle du Parlement, ce qui est de toute façon totalement contraire à la Constitution.

Il y a le pouvoir exécutif, le pouvoir réglementaire et le pouvoir législatif.

Le pouvoir législatif du Parlement ne consiste pas à donner un avis conforme, ou non, sur la décision d'une région de fermer une ligne, aussi petite et intéressante soit-elle.

Je ne sais d'ailleurs pas quel ministre, dans ce cas, devra venir nous voir avec sa petite liste pour nous dire qu'il faut fermer telle ligne et nous demander de donner un avis conforme... Sur quelles bases? Sur quel rapport? Sur quel texte?... (*Mme Éliane Assassi et M. Philippe Dallier s'exclament.*)

Je comprends l'idée selon laquelle il faut une unité de la République. Mais, en l'occurrence, cette proposition est inconstitutionnelle et ne relève pas des pouvoirs du Parlement. Sauf si la réforme à venir, madame la ministre, devait nous donner autant de pouvoirs, auquel cas, rassurez-vous, il faudra autant de sénateurs qu'aujourd'hui! (*Sourires.*)

Par ailleurs, cet amendement n'est pas conforme au respect que nous devons aux électeurs et aux citoyens. Ceux qui ont élu un conseil régional, quelle que soit la tendance politique de celui-ci, ne peuvent pas se dire que le Parlement n'a rien à

faire des décisions prises par ce conseil. À quel titre et de quel droit? C'est la négation du suffrage universel, y compris dans les régions.

Oui à l'unité de la République, non à l'uniformité de la République sous le contrôle du Parlement, qui n'a pas à l'exercer dans ce cas.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. Je peux comprendre cet amendement, qui n'a rien de scandaleux.

Les parlementaires de chaque département concerné par de telles fermetures de lignes sont en général associés aux discussions par les représentants de l'État. J'ai plusieurs exemples en tête...

On peut aussi prendre l'exemple d'autres services publics, comme les bureaux de poste ou les trésoreries, à la fermeture desquelles nous avons assisté dans nos départements.

Nous défendons bien nos trésoreries! Certes, l'impact n'est pas tout à fait le même et il s'agit d'une autre administration... Nous connaissons aussi des exemples de fermeture d'écoles et de classes.

Cela relève-t-il du pouvoir du Parlement? Cela relève en tout cas de celui des élus, pour des raisons de proximité.

L'amendement a le mérite de soutenir les lignes dites « secondaires » ou « omnibus », que je défends depuis très longtemps.

Sur le rapport, il est intéressant de disposer d'un état des lieux physique des travaux à réaliser, pour combler une méconnaissance qui existe malheureusement. Quant à ce qui se rapporte à la proximité, cela relève des régions.

Pour ma part, je possède un atlas de toutes les lignes qui date de 2013. Depuis lors, des tronçons de lignes ont été fermés, sans que l'on ait toujours été au courant. Puis vient l'échelon national...

Vous avez le mérite de présenter cet amendement, madame Lienemann. Pour la circonstance, et si vous le maintenez, je le voterai.

M. Philippe Dallier. Cela fait sourire!

M. Marc Laménie. Cela fait sourire, soit, mais chacun a le droit de s'exprimer!

M. Roger Karoutchi. Non, cela ne me fait même pas sourire; c'est grotesque!

M. Marc Laménie. Chacun doit agir, à un moment donné, en son âme et conscience.

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

M. Philippe Dallier. Il y a tout de même un paradoxe absolu: nous tous ici, au Sénat, sur toutes les travées, nous plaidons pour les collectivités territoriales et pour leur autonomie de décision.

Nous plaidons certes pour sauvegarder leurs moyens, mais également pour leur laisser la responsabilité sur leurs propres compétences. Et là, tout d'un coup, au détour d'un amendement, on va redonner le pouvoir au Parlement. On n'a d'ailleurs pas bien compris sous quelle forme. Peut-être va-t-on réunir le Congrès à Versailles chaque fois qu'une ligne va fermer? (*Mme Fabienne Keller rit.*) À 200 000 euros la séance, on ne fera pas beaucoup d'économies!

Franchement, mes chers collègues. Il y a des moments où je me dis que l'on passe un temps infini à discuter de choses évidentes. J'ai du mal à comprendre l'objet de cet amendement! (*Mme Laure Darcos applaudit.*)

M. Michel Vaspert. Bravo!

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

M. Olivier Jacquin. Vous riez à propos de la question posée par Mme Lienemann? Après avoir pris connaissance du rapport Spinetta, qui traitait les petites lignes de la façon que l'on sait, je pense que l'on peut avoir un peu plus de retenue!

M. Gérard Cornu, rapporteur. Cela n'a rien à voir!

M. Olivier Jacquin. Sur les petites lignes, les propositions de M. Spinetta n'étaient pas vraiment crédibles. Et le Premier ministre s'est exprimé de manière extrêmement forte – beaucoup trop, d'ailleurs – sur ce rapport qui était totalement infondé.

Certes, un avis conforme, c'est très lourd. Mais la question que pose Mme Lienemann concerne – c'est ainsi que je l'entends – la juste répartition des moyens des régions. Certaines auront les moyens de financer le maintien de petites lignes, quand d'autres, et c'est l'inquiétude qui est exprimée, n'auront pas d'autre choix que de les fermer. Le regard du Parlement permettrait de vérifier que la décentralisation est possible, c'est-à-dire que chaque collectivité locale a les moyens d'assumer ses choix.

M. Gérard Cornu, rapporteur. Mais pas d'avis conforme!

M. Philippe Dallier. C'est absurde! Si ce n'est pas de l'article 40...

M. Olivier Jacquin. Ce questionnement n'est pas inintéressant. L'amendement mériterait sans doute d'être quelque peu réécrit, mais la question de fond qu'il pose ne saurait être balayée d'un revers de main.

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

M. Michel Raison. Je comprends l'amendement de Mme Lienemann, mais je voudrais donner un autre exemple, celui de La Poste, évoquée par notre collègue Marc Laménie.

Grâce aux commissions départementales, lesquelles existent toujours et réunissent des élus autour d'une table, on a tout de même réussi à maintenir quasiment tous les points de contact de La Poste, que ce soit en banlieue ou dans le milieu rural. Si l'on avait délégué cette compétence au Parlement,...

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Non, le Parlement intervient après!

M. Michel Raison. ... il y en aurait eu moitié moins!

Je partage l'avis du rapporteur. Je souhaite, moi aussi, que de nombreux services soient maintenus dans nos territoires un peu difficiles. Mais ne déléguons pas au Parlement!

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Le Parlement serait le dernier recours!

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 142 rectifié *quinquies*.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 229, présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Madrelle, Mmes Prévillè et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé:

Compléter cet article par deux alinéas ainsi rédigés:

Dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la loi, le Haut Comité du système de transport ferroviaire mentionné à l'article L. 2100-3 du code des transports remet également au Parlement une évaluation de l'état des infrastructures et des circulations sur les lignes les moins circulées du réseau ferré national, en vue d'établir une classification actualisée de ces lignes au regard de leur utilité collective et de leur contribution à l'aménagement du territoire.

Dans un délai de vingt-quatre mois, les commissions parlementaires compétentes en matière de transports réalisent chacune une étude sur l'avenir des lignes les moins circulées au regard de critères socio-économiques, comme celui d'un aménagement équilibré et solidaire du territoire ainsi que de la valorisation à moyen et long terme du patrimoine ferroviaire.

La parole est à M. Yves Daudigny.

M. Yves Daudigny. Dans le souci de répondre aux craintes légitimes des élus, des populations et des usagers quant au sort réservé aux petites lignes – et dans les régions concernées, personne ne sourit! –, l'article 3 *quater* prévoit que le Gouvernement remette au Parlement, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la loi, une évaluation de l'état du réseau ferroviaire et des circulations sur les lignes les moins empruntées du réseau ferré national.

Le rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a introduit dans l'étude proposée les critères d'« utilité collective » et de « contribution à l'aménagement du territoire », ce qui permet de ne pas limiter l'étude à une évaluation uniquement sous un angle financier et en termes de coût-avantage.

Considérant que la préservation de ce patrimoine relève aussi d'un choix de société, les auteurs de l'amendement souhaitent disposer de plusieurs études et analyses afin d'éclairer de manière contradictoire et plurielle les enjeux concernant l'avenir de ces petites lignes, dans un contexte de forte évolution technologique, offrant de nouvelles opportunités.

Des études socio-économiques devraient par ailleurs permettre une véritable appréciation des besoins en termes d'aménagement et de maillage du territoire, mais aussi de développement durable et de valorisation des externalités positives du rail par rapport au transport routier.

Pour toutes ces raisons, il est proposé de confier également au Haut Comité du système de transport ferroviaire et aux commissions parlementaires compétentes la réalisation d'études permettant de compléter l'évaluation produite par le Gouvernement.

Il s'agit bien, comme cela a été souligné à l'occasion du précédent amendement, de choix politiques. Nous avons donc pensé que la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable pourrait travailler sur cette question importante de l'avenir des petites lignes.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. C'est la série des amendements curieux !

Cet amendement conduirait à multiplier les rapports concurrents sur un même sujet – jusqu'à présent nous avons les rapports, désormais nous avons les rapports concurrents. Par ailleurs, il méconnaît le principe d'autonomie de chacune des assemblées parlementaires, car la loi n'a pas à définir le programme de travail des assemblées et de leurs commissions permanentes.

L'avis est très défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'état de notre réseau ferré national est un sujet majeur de préoccupation, qui a un impact sur le quotidien de beaucoup de nos concitoyens. Le projet de loi qui vous est soumis prévoit un rapport pour éclairer les décisions dans la perspective des prochains contrats de plan.

Je ne suis pas certaine que nos concitoyens attendent de nous que l'on propose un deuxième rapport conduisant à des études dans les commissions de chacune des assemblées. Ils attendent de nous que l'on agisse, et c'est bien ce que le Gouvernement se propose de faire, plutôt que de multiplier les études et les rapports.

Aussi, l'avis est défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 229.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 3 *quater*, modifié.

(L'article 3 quater est adopté.)

Articles additionnels après l'article 3 *quater*

Mme la présidente. L'amendement n° 138 rectifié, présenté par MM. Léonhardt, Arnell et A. Bertrand, Mme M. Carrère, MM. Castelli, Collin et Corbisez, Mme Costes, MM. Gabouty, Gold, Guérini et Guillaume, Mme Jouve, M. Labbé, Mme Laborde et MM. Menonville, Requier et Vall, est ainsi libellé :

Après l'article 3 *quater*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 1222-12 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les conventions relatives à l'exécution des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional et d'intérêt national contiennent des dispositions relatives à la possibilité, pour les voyageurs, de suspendre leurs abonnements en cas de grève ou de perturbations importantes et prévoient la mise en place de dédommagements forfaitaires automatiques et proportionnels au nombre de jours de grève ou de perturbation du trafic. »

La parole est à M. Guillaume Arnell.

M. Guillaume Arnell. Les conventions actuelles qui lient les opérateurs aux autorités organisatrices de transport sont très peu contraignantes sur les modalités de suspension des abonnements pendant les périodes perturbées et sur les dédommagements dus aux voyageurs qui ont été dans l'impossibilité d'utiliser l'offre de transport correspondant au coût de leurs abonnements.

Il s'agit d'intégrer au code des transports la nécessité de prévoir, dans les conventions qui lient les opérateurs aux autorités organisatrices de transport, la possibilité, pour les voyageurs, de suspendre leurs abonnements en cas de grève ou de perturbations importantes et de prévoir la mise en place de dédommagements forfaitaires automatiques et proportionnels au nombre de jours de grève ou de perturbation du trafic.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Cet amendement vise à imposer au sein des conventions de service public la définition de stipulations relatives aux droits des voyageurs en cas de grève.

La généralisation imposée par l'amendement, en particulier pour la suspension des abonnements ou les dédommagements forfaitaires automatiques en cas de grève, mériterait de faire l'objet d'une évaluation de son impact pour les autorités organisatrices et leurs relations avec les entreprises ferroviaires.

Il est préférable de laisser les autorités organisatrices libres de définir elles-mêmes les stipulations qu'elles souhaitent établir avec l'attributaire du contrat.

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

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je suis sensible à l'argument de la nécessité de dédommager les usagers qui subissent des perturbations. Néanmoins, il est de la responsabilité de chacune des autorités organisatrices de définir les modalités de ce dédommagement, en lien avec l'opérateur ferroviaire. C'est du reste ce que la plupart des régions viennent de faire avec la SNCF.

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

Mme la présidente. Monsieur Arnell, l'amendement est-il maintenu ?

M. Guillaume Arnell. Je préfère le retrait à un vote défavorable. Cependant, il était important d'attirer l'attention sur ce point, car le dédommagement ne se fait pas de façon automatique. Certes, la SNCF vient de proposer pour les cartes Navigo la possibilité d'un remboursement, mais ce n'est pas aussi systématique. Il ne faudrait pas que les voyageurs soient toujours pénalisés. Ayons un regard vigilant sur cette affaire !

Je retire l'amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 138 rectifié est retiré.

L'amendement n° 113, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 3 *quater*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport présentant les avantages et inconvénients du redéploiement d'un service public de trains de nuit.

La parole est à M. Fabien Gay.

M. Fabien Gay. Madame la ministre, je vais vous parler des trains de nuit, sujet sur lequel vous ne m'avez pas répondu précédemment.

De manière discrète et progressive, la SNCF a retiré de la circulation la quasi-totalité des trains de nuit. Bien entendu, les critères de rentabilité et l'efficacité économique ont été mis en avant pour justifier le démantèlement de ce service public qui apportait, pourtant, beaucoup de satisfaction à ses usagers.

Nous estimons qu'avant toute décision d'arrêt d'un tel service, particulièrement préjudiciable en période de congés, une mission parlementaire aurait pu se pencher sur la question.

La SNCF a argué que les trains de nuit représentaient un véritable gouffre financier. Cette étude aurait donc été bienvenue, car nous avons appris, il y a peu, que la Deutsche Bahn, la compagnie ferroviaire allemande, avait falsifié des données afin de justifier la fin de ses trains de nuit.

Nous proposons, à l'instar de nombre d'associations et d'usagers qui se mobilisent pour la sauvegarde de ces trains, de promouvoir les Intercités de nuit comme transports très longue distance au sein de la stratégie pour le développement de la mobilité propre lancée par le ministère de l'environnement.

Nous estimons qu'il faut redéployer les Intercités de nuit en desserte quotidienne pour recréer des liaisons ferroviaires qui ne passent pas par Paris, entre les régions périphériques. Cela permettrait, en outre, de désenclaver les zones de montagne ou encore les territoires excentrés.

Selon nous, une telle politique permettrait d'encourager le report modal de l'avion sur le rail à l'échelle européenne, car les trains de nuit permettent de développer les liaisons ferroviaires internationales.

Vous avez mis en avant la vétusté du matériel roulant. C'est malheureusement vrai. La SNCF a anticipé de longue date l'arrêt de ces trains, en ne réinvestissant pas. Mais nous touchons là à une question fondamentale des priorités données en matière de transports.

Nous n'évoquons pas, par exemple, les investissements gigantesques en faveur de la route, qui sont contraires à une politique écologique cohérente et crédible. Ils sont d'autant moins évoqués qu'ils se font au profit du secteur privé, soit directement par la privatisation des autoroutes, soit indirectement en permettant aux transporteurs routiers de circuler avec une politique d'investissements minimum en infrastructures.

Ce sont des choix économiques et des choix de société qui sont faits, en particulier en matière d'environnement.

Je conclurai mon propos en évoquant les congés payés, car le train de nuit y est souvent associé dans la mémoire collective.

La suppression de ces trains pénalise les salariés qui, grâce aux trains de nuit, pouvaient préserver deux journées pleines de vacances.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Quand cesserons-nous de demander des rapports ? C'est une catastrophe !

Cet amendement introduit une demande de rapport sur le redéploiement d'un service public de trains de nuit.

L'un des objectifs de l'ouverture à la concurrence est précisément de diversifier l'offre de services de transports. Ainsi, si les services de trains de nuit répondent à un véritable besoin des voyageurs, des opérateurs pourront entrer sur le marché pour proposer de tels services. Il n'est donc pas utile de prévoir un rapport sur le redéploiement d'un service public de trains de nuit.

L'avis est défavorable.

Mme Éliane Assassi. Vous le savez bien, monsieur le rapporteur, nous n'avons pas d'autre choix que de procéder ainsi !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les problèmes des trains de nuit sont réels : ils sont, en grande partie, le corollaire de la grande qualité de notre desserte TGV, qui a progressivement asséché le trafic des trains de nuit.

M. Roger Karoutchi. Eh oui !

Mme Élisabeth Borne, ministre. La SNCF n'a pas réussi dans le passé, et aujourd'hui non plus, dans le cadre de sa convention avec l'État à mettre en place un service de qualité ayant les faveurs de ses clients.

Cela n'est pas, du reste, un problème propre à la SNCF puisque, vous vous en souvenez sans doute, le précédent gouvernement avait organisé un appel à manifestation d'intérêt qui n'avait pas permis d'identifier d'acteur alternatif intéressé.

Pourtant, je veux le redire, l'État ne se désengagera pas des trains de nuit. Il continuera à soutenir les liaisons vers les régions qui ne disposent pas d'offre alternative. Aujourd'hui, ce n'est pas un rapport qui va résoudre les difficultés des trains de nuit, s'agissant en particulier de la qualité des sillons, laquelle découle en partie des travaux importants de rénovation à mener sur l'ensemble de notre réseau.

C'est pourquoi je vous propose, monsieur le sénateur, de retirer votre amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote.

M. Fabien Gay. Vous aurez compris, madame la ministre, qu'il s'agissait d'un amendement d'appel. (*M. Roger Karoutchi rit.*)

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ah bon ?

M. Fabien Gay. Ne dites pas : encore un rapport ! Nous n'avons que ce moyen, sinon nos amendements tombent sous le coup de l'irrecevabilité prévue à l'article 40 de la Constitution. Nous souhaitons aussi avoir des débats politiques sur la question des trains de nuit. C'est la troisième fois que j'interpelle Mme la ministre !

Nous avons là un vrai débat, et j'ai entendu votre volonté de maintenir ces trains.

On ne peut pas opposer ces trains aux TGV. J'ai écouté vos propos, mais je veux parler du coût que représentent les voyages en train pour de nombreuses familles. On aurait pu organiser la complémentarité entre les deux. Certains veulent prendre le TGV – je le prends aussi – parce qu'il

est rapide ; d'autres veulent partir à moindre coût et ont le temps, notamment pour les vacances et les congés que j'ai évoqués.

Monsieur le rapporteur, j'insiste, ne me dites pas qu'il s'agit encore d'une demande de rapport. Cet amendement soulève une réelle question politique. Nous ne le retirons donc pas. (*M. le rapporteur s'étonne.*)

Mme Éliane Assassi. Il a du sens !

M. Fabien Gay. Il a effectivement du sens !

Mme la présidente. La parole est à Mme Fabienne Keller, pour explication de vote.

Mme Fabienne Keller. Je ne suis pas, moi non plus, fan des rapports. En revanche, je veux dire ici très brièvement mon immense regret de la suppression, je le rappelle, de six trains de nuit – seuls deux ont survécu – il y a deux ans environ.

Pour nous, les trains de nuit allaient de Strasbourg à la frontière espagnole ou à la frontière italienne. Ils étaient beaucoup moins chers que les TGV. Ils faisaient économiser du temps – ce point que vous avez évoqué, monsieur Gay, est très juste –, puisqu'ils circulaient la nuit. Ces trains étaient dans un état absolument catastrophique. Ce sont ceux-là, vous le savez, madame la ministre, qui ont été proposés aux repreneurs. Il était impossible de les exploiter, ils ne fonctionnaient d'ailleurs plus et restaient souvent en carafe. C'est un sujet de travail, mais je ne pense pas qu'un amendement ou un rapport y change quoi que ce soit.

Est-il possible sur certains axes avec des dessertes plus fines – on ramassait des clients dans davantage de villes et, à l'arrivée, les dessertes étaient plus fines, sur des distances longues, à des prix plus accessibles aux familles – d'ouvrir des sillons à des tarifications raisonnables ? Ce sujet mérite d'être travaillé.

Mes chers collègues, il est dommage que vous n'ayez pas retiré votre amendement, car ce n'est pas un rapport qui changera l'avenir. Néanmoins, c'est un beau combat ! (*M. Fabien Gay s'exclame.*)

Mme Éliane Assassi. Qu'est-ce qui va changer l'avenir, alors ?

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 113.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Article 4

① Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, pour adapter le système ferroviaire dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :

② 1° Définir et harmoniser les contraintes d'exploitation des services de transport ferroviaire de voyageurs, ainsi que, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 3 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 précité, les règles générales, applicables à toutes les entreprises de transport ferroviaire, fixant des obligations de service public visant à établir des tarifs maximaux pour l'ensemble des voyageurs ou pour certaines catégories

d'entre eux, les modalités de consultation des régions lors de la définition de ces tarifs, ainsi que les modalités de compensation de ces obligations de service public ;

③ 2° Préciser les règles en matière de vente de titres de transport, d'information, d'assistance, de réacheminement et d'indemnisation des voyageurs ferroviaires, en vue notamment de permettre la commercialisation et la distribution des titres de transport dans des conditions garantissant une concurrence libre et loyale entre les entreprises de transport ferroviaire de voyageurs ;

④ 3° Déterminer le cadre d'exécution des prestations de services ferroviaires successifs par une ou plusieurs entreprises de transport ferroviaire ;

⑤ 4° Compléter et renforcer les modalités de régulation, de gestion et d'exploitation des installations de service reliées au réseau ferroviaire et des prestations fournies par leurs exploitants, ainsi que les modalités d'accès à ces installations et à ces prestations ;

⑥ 5° Modifier les modalités de gestion et d'exploitation des gares de voyageurs utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire, en permettant notamment aux autorités compétentes d'inclure, à leur demande, dans le périmètre des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs tout ou partie des prestations de gestion ou d'exploitation de gares ;

⑦ 6° Définir les conditions de fourniture ainsi que les principes et le cadre de régulation de prestations rendues par les entités du groupe public ferroviaire au bénéfice des acteurs du système de transport ferroviaire national.

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Gontard, sur l'article.

M. Guillaume Gontard. Cet article prévoit la définition par ordonnance des modalités de l'ouverture à la concurrence en matière de tarifs, de conditions de vente et de gestion des gares.

Il s'agit au fond de questions essentielles qui concernent la qualité du service aux usagers – vous le voyez, nous nous préoccupons également de ces derniers ! – et l'égalité d'accès au service public, dont la gestion des gares est un élément central.

Toutes ces questions ne seront donc pas discutées au Parlement.

Concernant les tarifs, et malgré la volonté de disposer de billetteries communes, de définir des tarifs maximums et de préserver les tarifs sociaux, nous craignons, au fond, comme cela s'est passé dans la majorité des situations d'ouverture à la concurrence de services publics, notamment dans le cadre de la téléphonie ou de l'énergie, que la multiplication des entreprises ferroviaires sur le réseau n'achève de déréguler les tarifs, qui, disons-le, sont déjà élevés et incompréhensibles. Nous avons d'ailleurs proposé des amendements à ce sujet.

Nous notons avec inquiétude aussi le fait que les gares pourront demain être non seulement filialisées au sein d'une société anonyme, mais également gérées par des entreprises privées dans le cadre des contrats de service public passés avec les régions. C'est une privatisation de lieux qui sont parfois, notamment dans des petites villes, de véritables centres de vie. Nous avons déjà largement parlé de cette question hier soir.

Nous considérons que les gares font partie du patrimoine, des infrastructures, que leur gestion doit donc rester dans le giron de la SNCF et non pas être confiée à des opérateurs privés, qui n'ont aucune idée des contraintes d'exploitation de structures support du service public.

Nous voterons donc contre cet article qui enterre définitivement toute idée de service public dans le transport ferroviaire et qui, en organisant une nouvelle fois le passage par voie d'ordonnance, prive les parlementaires de leur pouvoir législatif. Vous comprendrez que cet exercice autoritaire du pouvoir, concernant l'avenir du service ferroviaire, nous semble inacceptable.

Mme la présidente. La parole est à Mme Fabienne Keller, sur l'article.

Mme Fabienne Keller. Je veux dire quelques mots de cet article 4, qui traite des gares, pour partager ma passion et mon engagement sur ce sujet.

Nous allons essentiellement traiter la question de la gare comme pôle d'échanges et de multimodalités, bref, comme centre d'organisation de l'intermodalité entre les transports. On peut aussi définir la gare plus largement, en allant au-delà du périmètre technique de la gare, comme un lieu de rencontre entre les deux cultures : la culture du transport et la culture de la ville. C'est ce que l'on pourrait appeler la « grande gare ».

Cette gare se caractérise par le fractionnement des acteurs : plusieurs autorités organisatrices, plusieurs propriétaires en gare, plusieurs exploitants. Il est donc très compliqué d'organiser les gares. Nous nous limiterons, dans cet article, aux pôles d'échanges multimodaux, les PEM, c'est-à-dire à l'intermodalité. Mais nous pouvons nous intéresser plus largement au concept d'aménagement, et je fais le rêve, madame la ministre, que les projets soient tous centrés autour du voyageur.

Ces gares sont intéressantes et ont du potentiel à plusieurs échelons : dans les petites villes, dans les villes moyennes, dans les grandes villes et, bien sûr, dans les métropoles. Ces gares se caractérisent par des retards d'investissement, même si, au cours de la dernière décennie, ont émergé plutôt de beaux projets. Bref, ce sont des lieux à potentiel, des lieux républicains, parce que, comme dans les stades et quelques autres endroits, tout le monde s'y croise.

Madame la ministre, je voudrais plaider en faveur d'une stratégie nationale pour ce qui pourrait être des nouveaux cœurs de ville. J'en suis convaincue, dans les petites villes et les villes moyennes, comme dans les villes de la périphérie parisienne, il existe un énorme potentiel pour faire des gares, qui sont parfois, notamment en Île-de-France, la place du village, c'est-à-dire le lieu le plus fréquenté de la commune, des endroits offrant une réelle mixité, une véritable harmonie et une vraie offre de services de transport, encourageant nos concitoyens à utiliser des transports plus respectueux de l'environnement.

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 62 est présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° 248 est présenté par M. Jacquin, Mme Lienemann, MM. Bérit-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul,

MM. Houllégatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mme de la Gontrie, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Éliane Assassi, pour présenter l'amendement n° 62.

Mme Éliane Assassi. Je serai assez brève puisque Guillaume Gontard a largement explicité les raisons pour lesquelles nous souhaitons la suppression de cet article.

Je veux revenir sur deux raisons fondamentales qui nous conduisent à demander cette suppression.

Premièrement, sous le prétexte de définir et d'harmoniser les contraintes d'exploitation des services de transport ferroviaire ainsi que les règles générales applicables à toutes les entreprises ferroviaires fixant des obligations de service public, notamment les tarifs sociaux, les règles en matière d'assistance ou d'indemnisation des voyageurs, le présent article met en relief les risques potentiels de dégradation de la qualité de service qui s'attachent à l'ouverture à la concurrence.

Deuxièmement, cet article est également particulièrement dangereux sur la question des gares, en permettant aux autorités organisatrices d'intégrer la gestion des gares dans les contrats de service public.

Nous ne souhaitons pas que les gares, outils d'aménagement du territoire et supports du service public, puissent être gérées ou exploitées par une entreprise privée, soumise à des impératifs de rentabilité financière.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour présenter l'amendement n° 248.

M. Olivier Jacquin. Je considère que cet amendement est défendu, madame la présidente.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Madame la présidente Assassi, je note que votre amendement de suppression est cohérent avec l'opposition à l'ouverture à la concurrence que vous avez manifestée depuis le début de ce débat.

Je veux vous signaler qu'il s'agit d'une habilitation résiduelle puisque les principes de l'ouverture à la concurrence sont désormais inscrits dans le texte de loi lui-même, grâce aux concertations qui ont été menées et aux débats qui ont permis d'enrichir le texte.

L'amendement est cohérent avec votre position.

Je comprends moins bien l'amendement du groupe socialiste, dont finalement je ne sais plus très bien s'il est favorable, ou non, à l'ouverture à la concurrence.

Mme Éliane Assassi. Il l'est !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Se pose donc une question de cohérence. Vous avez précédemment évoqué, monsieur Jacquin, le fait que le groupe socialiste était favorable à l'ouverture à la concurrence, ce qui, au demeurant, est cohérent avec le fait que le précédent gouvernement a fait

voter les dispositions d'ouverture à la concurrence durant le précédent quinquennat. Cela me paraît assez incohérent et peu clair.

Je suis, en tout cas, défavorable à ces deux amendements identiques de suppression.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 62 et 248.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n^o 114, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Rédiger ainsi cet alinéa :

1^o Redéfinir une politique nationale de tarification sociale ambitieuse ;

La parole est à M. Pascal Savoldelli.

M. Pascal Savoldelli. Je ne relancerai pas le débat sur qui est pour ou contre l'ouverture à la concurrence...

M. Philippe Dallier. On a bien compris !

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est pourtant intéressant !

M. Pascal Savoldelli. Je ne le ferai pas !

Je présente un amendement sur la relance par l'État d'une politique nationale de tarification sociale. Nous proposons une rédaction très claire de l'alinéa 2 de l'article qui interprète *a minima* un règlement européen de 2007 portant notamment sur les tarifs maximaux pour les voyageurs.

Malgré les évolutions négatives de la tarification, l'État joue encore un rôle prépondérant en la matière au travers d'un encadrement des tarifs TGV et de l'obligation faite à la SNCF de pratiquer certaines tarifications sociales – nous les connaissons : famille nombreuse, congés annuels.

Le rapport Spinetta préconise de mettre un terme à ces régulations administratives, tout comme il recommande d'augmenter la contribution de l'utilisateur dans le coût du transport, un passage que tout le monde a bien lu...

Le rapport Duron est plus précis et fixe à 50 % la part que devrait payer l'utilisateur, ce qui représenterait par exemple une augmentation de 50 % à 100 % du prix du billet TER-Transilien. C'est tout de même une affaire sérieuse...

Dans un contexte de diminution drastique de la compensation de l'État à la SNCF pour les dépenses liées à la mise en place d'une tarification sociale sur les liaisons nationales, prévue dans le budget de l'État – la compensation est passée de 115 millions d'euros en 2004 à 25,7 millions d'euros en 2016, une période qui couvre un certain nombre de gouvernements, avec des majorités différentes –, il y a fort à craindre qu'à l'occasion de l'ouverture à la concurrence les prescriptions tarifaires applicables à toutes les entreprises de transport ferroviaire ne manquent d'ambition.

L'amendement que nous vous soumettons permettrait : le passage à deux enfants pour pouvoir bénéficier de la carte famille nombreuse qui permettrait 50 % de réduction ; la création d'une véritable carte jeunes et étudiants ; la revalorisation de la carte senior ; et d'autres mesures.

Une telle évolution contribuerait à relancer les trafics ferroviaires, particulièrement ceux des Intercités, mais aussi – il est vrai – ceux des TGV.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Gouvernement est très attaché à la tarification sociale nationale. C'est bien pour cela que nous avons introduit à l'article 3 *bis* le principe d'un cadre législatif qui s'appliquera à toutes les entreprises ferroviaires, aussi bien au groupe public qu'aux autres opérateurs privés. Ces mesures visent précisément à garantir les bases d'une tarification sociale dans le cadre d'un marché qui sera prochainement ouvert à la concurrence.

Monsieur le sénateur, votre préoccupation est, me semble-t-il, satisfaite. Je vous propose de retirer votre amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o 114.

(L'amendement n'est pas adopté.)

4

DÉMISSION ET REMPLACEMENT D'UN SÉNATEUR

Mme la présidente. M. Thierry Foucaud a fait connaître à la présidence qu'il se démettait de son mandat de sénateur de la Seine-Maritime, à compter du 31 mai 2018, à minuit.

En application de l'article L.O. 320 du code électoral, il est remplacé par Mme Céline Brulin, dont le mandat de sénatrice de la Seine-Maritime commence aujourd'hui 1^{er} juin, à zéro heure.

M. Roger Karoutchi. Elle n'est pas là ? *(Sourires.)*

5

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE

Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission

Mme la présidente. Nous reprenons la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire.

Dans la discussion du texte de la commission, nous poursuivons l'examen de l'article 4.

Article 4 *(suite)*

Mme la présidente. L'amendement n^o 10 rectifié *sexies*, présenté par MM. Malhuret, Fouché et Laménie, Mme Goy-Chavent, MM. Piednoir, Babary et Kern, Mmes C. Fournier et Bruguière, MM. L. Hervé et Gremillet, Mmes Bories et Garriaud-Maylam, MM. Mizzon, Delcros, Savin et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Compléter cet alinéa par les mots :

et les distributeurs de titres de transport

La parole est à M. Joël Guerriau.

M. Joël Guerriau. Cet amendement détermine les conditions de distribution et de commercialisation des titres de transport dans le cadre du nouveau marché de transport ferroviaire de voyageurs.

Il complète la rédaction de l'article 4, tel qu'issu des travaux de la commission du 23 mai dernier, en garantissant une concurrence libre et loyale aux entreprises de transport ferroviaire et aux distributeurs de titres de transport, en matière de distribution et de commercialisation des titres de transport.

Il n'est en effet pas nécessaire que le distributeur soit une entreprise de transport ferroviaire pour que ces règles de libre concurrence s'appliquent à sa situation.

Pour rappel, l'article 4 prévoit que les canaux de vente sont ouverts de manière régulée aux nouveaux opérateurs et vise à éviter que l'opérateur historique ne soit en mesure de privilégier ses filiales de distribution en matière d'information, d'accès aux billets ou de commissions, notamment par l'utilisation de sa marque ou de sa notoriété.

Il est important de rappeler qu'en Allemagne les opérateurs alternatifs sont aujourd'hui confrontés à un opérateur unique qui contrôle l'accès à ses canaux de vente et impose, de fait, des conditions inéquitablement abusives en raison de sa position dominante sur le marché. Nous ne voulons pas que ce soit le cas en France. C'est la raison pour laquelle nous présentons cet amendement.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Cet amendement vise à préciser que l'habilitation relative à la vente de titres de transport devra également assurer une concurrence libre et loyale entre distributeurs de billets. Il complète utilement la rédaction adoptée en commission visant les entreprises ferroviaires, notamment pour les distributeurs indépendants.

L'avis est donc favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. L'amendement tend à préciser l'habilitation donnée au Gouvernement pour définir des règles en matière de distribution, en mentionnant le rôle joué par les distributeurs de titres de transport.

Le texte actuel a pour objectif de mettre en place une concurrence libre et loyale entre les entreprises de transport ferroviaire de voyageurs, mais il ne porte pas sur l'ouverture à la concurrence de la distribution ferroviaire, marché qui est du reste déjà ouvert à la concurrence, avec en particulier de multiples agences de voyage physiques ou en ligne, et qui a déjà fait l'objet de plusieurs arrêts de l'Autorité de la concurrence.

Dans le cadre du marché de la distribution des titres de transport, il faudra porter une attention particulière au rôle des plateformes, qui peuvent avoir tendance à capter la valeur au détriment des transporteurs. Il faut examiner ce point avec une grande attention. Il fera l'objet de dispositions dans la future loi d'orientation sur les mobilités, avec en outre la préoccupation de réfléchir à des tarifications multimodales, l'objectif étant de renforcer le rôle des régions dans ce domaine.

Je vous propose, monsieur le sénateur, de retirer votre amendement au profit de la discussion que nous pourrions avoir dans le cadre de cette loi d'orientation avec une vigilance particulière portée à la place des plateformes. À défaut, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Frédéric Marchand, pour explication de vote.

M. Frédéric Marchand. Le sujet avait, il est vrai, été abordé en commission. J'avais d'ailleurs cosigné un amendement. Il existe aujourd'hui des systèmes sur lesquels on peut avoir quelques inquiétudes, notamment s'agissant des GAFAs, qui pourraient être intéressés par le sujet.

Je vous remercie, madame la ministre, de nous proposer de creuser le sujet dans le cadre du projet de loi d'orientation sur les mobilités.

Il serait sage d'aller plus avant dans cette réflexion. Des systèmes existent, je le redis, et certains opérateurs expriment des réticences. Mon collègue citait le système allemand. Pour aller plus loin, donnons-nous le temps de bien faire les choses et ne nous précipitons pas !

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

M. Olivier Jacquin. L'un de nos amendements, plus globalisant que le vôtre, mon cher collègue, a été retoqué au titre de l'article 40 de la Constitution. Il visait à anticiper la nécessité d'avoir un intégrateur de données national pour traiter de cette question. On nous dit à chaque fois que l'on verra dans la prochaine loi, mais on ne sait pas encore à quelle date précise celle-ci sera présentée.

Comme on dit chez moi, un tiens vaut mieux que deux tu l'auras. Nous discutons de la loi sur le ferroviaire, et cette question est significative.

Par ailleurs, je profite de mon intervention pour vous répondre, madame la ministre. Je n'ai pas voulu faire durer les choses quand vous tentiez de relancer le débat sur notre cohérence concernant la question de l'ouverture à la concurrence. Nous sommes clairement contre les ordonnances et pour une ouverture maîtrisée à la concurrence. Nous l'avons signifié plus que largement pendant ce débat.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 10 rectifié *sexies*.

(L'amendement est adopté.)

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

L'amendement n° 115, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Supprimer cet alinéa.

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Il ne nous paraît absolument pas opportun d'inclure la gestion des gares dans le périmètre de futurs contrats de service public signés avec des opérateurs privés.

Une gare est un lieu de vie, un élément de l'aménagement du territoire, un socle de l'infrastructure ferroviaire, qui doit rester sous maîtrise publique, ce qui n'est pas garanti si un opérateur privé devient titulaire du contrat de service public.

La gestion des gares, nous l'affirmons, doit rester dans le périmètre de SNCF Réseau. Aussi, nous demandons que cette disposition soit exclue du champ d'habilitation de cette ordonnance.

Mme la présidente. L'amendement n° 116, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Au début, insérer les mots :

Maintenir une gestion et une exploitation publique des gares de voyageurs, en permettant de

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Le Gouvernement traite, au travers de cet article, de l'avenir des gares dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, en prévoyant une refonte de leurs modalités de gestion et d'exploitation sans autre sorte d'explication.

De prime abord, cette habilitation peut sembler contradictoire avec l'article 1^{er} A qui traite également de la gestion des gares. Ainsi, l'article 1^{er} A permet de rassembler toutes les infrastructures, la voirie comme les gares, sous une unique responsabilité, celle de la société nationale SNCF. C'est une bonne chose.

En revanche, le pendant de cette réunification, c'est la filialisation de Gares & Connexions à laquelle nous sommes fermement opposés, car nous considérons qu'elle constitue un prélude à sa privatisation.

Mais l'habilitation laisse entendre que cette gestion publique pourrait évoluer. Cette habilitation ouvre-t-elle la voie à la possibilité que d'autres exploitants puissent également gérer des gares ? Nous souhaiterions à ce sujet une réponse claire, notamment dans le cadre des contrats de service public, puisqu'ils sont évoqués.

Au travers de cet amendement que l'on pourrait qualifier de précision, nous souhaitons donc apporter une garantie du maintien d'une gestion et d'une exploitation publiques des gares, ce qui semble somme toute assez logique si celles-ci sont exploitées par une filiale de SNCF Réseau à 100 % publique et qui le restera. L'adoption de cet amendement ne devrait par conséquent pas poser de difficulté.

Mme la présidente. L'amendement n° 127 rectifié *ter*, présenté par Mme Berthet, MM. Brisson, Mouiller, Chaize, Perrin et Raison, Mme Imbert, MM. Bonhomme et Longeot, Mme Lassarade, MM. Vogel, Savary et D. Laurent, Mme Keller, MM. Sido, Bansard et Charon, Mmes Gruny et Estrosi Sassone, MM. L. Hervé, Daubresse, Pierre, Mizzon, Bonne, Poniatowski et Savin, Mmes Billon, Lamure et Férat, M. B. Fournier, Mme Garriaud-Maylam, MM. Husson, Lefèvre et H. Leroy, Mmes Deroche et Delmont-Koropoulis et M. Pellevat, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Compléter cet alinéa par les mots :

et en garantissant tout au long de l'année un accueil optimal des voyageurs au sein des bâtiments dédiés ou, dans l'hypothèse d'une fermeture du dernier guichet de gare, favoriser sa transformation en vue de l'implantation d'autres activités

La parole est à M. Michel Raison.

M. Michel Raison. Il s'agissait, dans une version antérieure de cet amendement, de compléter l'alinéa 6 de l'article 4 par les mots « et en garantissant tout au long de l'année un accueil optimal des voyageurs au sein des bâtiments dédiés ».

Cet après-midi, Mme Berthet et moi-même avons décidé de rectifier notre amendement, car nous sommes conscients que, dans un certain nombre de cas, pour des raisons financières ou de fréquentation, le maintien des guichets ne pourra pas être envisageable.

La SNCF, pour laquelle j'ai un grand respect, est une vieille entreprise, qui présente beaucoup de qualités et a de nombreux savoir-faire. Mais, de par son âge, elle a parfois du mal à faire évoluer sa culture.

Je sais que la SNCF a rédigé en mars dernier un document de référence des gares pour assouplir sa position, mais tous ceux qui ici ont été maires savent que, s'agissant de terrains appartenant à la SNCF ou de gares, la discussion peut durer cinq ou six ans...

Mme Fabienne Keller. Une éternité !

M. Michel Raison. ... et on n'arrive pas à faire grand-chose.

Or beaucoup de gares de petites villes – on parlait précédemment des villes touristiques ou thermales, dans lesquelles les gares sont plus jolies que la moyenne – sont abandonnées par la SNCF.

Certes, le service n'est plus rendu, mais je voudrais prendre l'exemple de mes voisins suisses. Confrontés au même problème, ils ont trouvé un mode de fonctionnement : la privatisation de la gare – nous ne le dirons pas comme cela. Ils donnent la gare à un cadre pour que celui-ci la fasse vivre, avec des commerces. Mais cela ne se décrète pas !

Les discussions que j'ai eues avec la SNCF n'ont jamais pu aboutir, car les règles sont figées et restrictives. Les prix sont trop élevés pour mettre en place des locations, en particulier pour les premières années lorsqu'il s'agit de lancer l'opération.

L'objet de cet amendement est non pas d'insuffler un nouvel état d'esprit – nous avons en effet de très bonnes relations avec nos interlocuteurs –, mais de mettre en place une nouvelle culture, afin qu'ils participent à l'aménagement des centres-bourgs et centres-villes en mettant à disposition la gare. Parfois, celle-ci se situe quasiment en centre-ville.

J'attache énormément d'importance à cet amendement.

Mme Fabienne Keller. Bravo !

Mme la présidente. L'amendement n° 117, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Dans ce cadre, le contrat de service public prévoit le maintien des points de vente physiques dans toutes les gares du territoire national et la présence d'agents en nombre suffisant au sein de ces espaces.

La parole est à M. Pascal Savoldelli.

M. Pascal Savoldelli. Il s'agit d'un amendement d'appel, qui pose la question de la présence humaine dans les gares.

J'attire l'attention sur la fracture numérique sociale, que nous allons essayer de rattraper, mais qui existe – liée à la question des billets. Rappelons que certains trains sont dédiés au transport scolaire – ces trajets ne se font pas tous en car – ou au tourisme.

Cet amendement n'est pas directif, il lance une alerte : on ne doit pas laisser une seule gare sans présence humaine. J'en connais une, à Cloyes-sur-le-Loir, là où habitent mes parents, qui ont 91 et 88 ans. Une génération ne prend plus le train, car il n'y a aucun agent dans cette gare. Or certaines personnes âgées ont peur de prendre leur billet avec leur carte bleue. Il faut comprendre cela !

Si on raisonne en termes de quantité ou de rentabilité, c'est insignifiant. Passez, il n'y a rien à voir ! Mais il faut y prêter attention. Je le redis, c'est une alerte. Quand on rend un service, il ne faut pas avoir peur des nouvelles technologies et du progrès – loin de moi de penser le contraire –, mais nous devons toujours veiller à ce qu'il y ait une présence humaine, même si elle n'est pas assurée de A à Z de l'ouverture à la fermeture de la gare. On sait qu'il y a des temps forts lors desquels il faut une présence.

La SNCF, ce sont des gares mais aussi des ruptures d'isolement. Soyons vigilants sur cette question !

Mme la présidente. Le sous-amendement n° 270, présenté par M. Raison, est ainsi libellé :

Amendement 117, alinéa 3

Compléter cet alinéa par les mots :

ou dans l'hypothèse d'une fermeture du dernier guichet de gare, il prévoit l'implantation d'autres activités commerciales pouvant assumer la vente de billets

La parole est à M. Michel Raison.

M. Michel Raison. Je veux ajouter, pour aller dans le même sens que le collègue qui vient d'intervenir, qu'une présence dans la gare, que ce soit par des commerces ou d'autres activités, comme des restaurants, doit s'accompagner de la vente de billets, laquelle doit figurer dans la convention.

La Poste propose des points de contact dans des conditions financièrement très acceptables pour les communes, les boulangers ou les petits commerces. La SNCF a essayé de faire la même chose, par exemple avec les offices de tourisme, mais ce n'est pas rentable : cela coûte même de l'argent car elle ne veut rien payer ! Il y a un problème de culture. Il faut trouver une solution.

Ce sous-amendement, qui sur ce point est similaire à l'amendement n° 127 rectifié *ter* que Mme Berthet et moi-même avons déposé, résout le problème.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Il est vrai que ces amendements ont été défendus avec talent. J'ai bien compris qu'il s'agissait, pour beaucoup d'entre eux, d'amendements d'appel.

L'amendement n° 115 vise à supprimer l'habilitation du Gouvernement à modifier par voie d'ordonnance les modalités de gestion et d'exploitation des gares. Or cette habilitation est utile, puisqu'elle doit notamment permettre aux autorités organisatrices de contractualiser directement avec les entreprises ferroviaires sur des objectifs en gare. Aussi, l'avis est défavorable.

L'amendement n° 116 vise à garantir le caractère public des gares de voyageurs.

Nous avons prévu, en commission, que Gares & Connexions sera rattaché à SNCF Réseau, sous la forme d'une filiale. Cela garantit son caractère public, puisque son capital sera détenu par la société SNCF Réseau, qui sera elle-même intégralement détenue par l'État et, en outre, inaccessible.

La commission émet donc un avis défavorable.

L'amendement n° 127 rectifié *ter* tend à ce que l'habilitation du Gouvernement à modifier par voie d'ordonnance les modalités de gestion des gares permette de garantir un accueil optimal des voyageurs au sein des gares tout au long de l'année ou de favoriser la transformation des gares pour y permettre l'implantation d'autres activités en cas de fermeture.

Je comprends parfaitement l'objectif de cet amendement, qui est de favoriser l'accueil en gare des voyageurs toute l'année, notamment en dehors des périodes de tourisme saisonnier.

Toutefois, la rédaction proposée ne me paraît pas très claire et je doute de sa capacité à répondre aux attentes exprimées par les auteurs de l'amendement.

L'habilitation du Gouvernement à légiférer par voie d'ordonnance qui fait l'objet de l'article doit permettre aux autorités organisatrices de contractualiser avec les entreprises ferroviaires sur des prestations en gare.

Dans le cahier des charges de leur appel d'offres, les autorités organisatrices pourront donc fixer des exigences sur les prestations à effectuer en gare, notamment en termes d'accueil des voyageurs ou de distribution des billets. Cela répond d'ailleurs en partie aux attentes des auteurs de l'amendement.

Compte tenu de ces éléments, je sollicite le retrait de celui-ci ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

L'amendement n° 117 vise à ce que le contrat de service public de transport assure le maintien des points de vente de billets dans toutes les gares du territoire national, ainsi que la présence d'un nombre d'agents suffisant.

Vouloir que chaque gare dispose d'un point d'accueil physique et d'un agent pour assurer la vente de billets ne me paraît franchement pas réaliste, compte tenu de la diversité, en taille et en fréquentation, des gares, d'autant que, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, certaines entreprises ferroviaires pourront souhaiter proposer d'autres modalités de distribution des billets, par exemple la vente de billets directement dans les trains.

La commission est donc défavorable à cet amendement.

Le sous-amendement n° 270 a pour objet de permettre l'implantation d'activités commerciales permettant d'assurer la vente de billets en cas de fermeture du dernier guichet en gare. Pour les raisons que nous venons d'évoquer, la commission émet un avis défavorable sur ce sous-amendement.

Cela dit, je suis bien conscient que ces amendements d'appel traduisent de vraies demandes et que leurs auteurs ont cherché à répondre à des interrogations légitimes. Aussi, en définitive, je sollicite leur retrait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'alinéa que tend à supprimer l'amendement n° 115 vise à permettre que des transporteurs réalisent, pour le compte de Gares & Connexions, des prestations en gare, comme cela est déjà possible aujourd'hui.

C'est un facteur d'efficacité opérationnelle important dans les petites gares. Les autorités organisatrices y sont attachées, à juste titre, car c'est le moyen d'optimiser les coûts et d'assurer le maintien de ces gares, notamment en zone rurale.

Le Gouvernement est donc défavorable à cet amendement.

S'agissant de l'amendement n° 116, les gares seront gérées par une filiale de SNCF Réseau. Par conséquent, leur caractère public n'est absolument pas remis en cause. La préoccupation des auteurs de l'amendement étant satisfaite, je sollicite le retrait de celui-ci ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Pour ce qui concerne l'amendement n° 127 rectifié *ter*, les régions, en tant qu'autorités organisatrices des transports régionaux, décident du niveau de service qu'elles souhaitent. Il est important de leur laisser ce pouvoir de décision.

Par ailleurs, les comités de concertation prévus pour les gares ou ensembles de gares permettront d'associer l'ensemble des acteurs, dont les collectivités locales et les usagers, aux politiques de services menées. Cette préoccupation me semble elle aussi satisfaite.

Je sollicite donc le retrait de l'amendement ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

J'en viens à l'amendement n° 117. La définition des points de vente physiques et le nombre d'agents présents en gare est une compétence des autorités organisatrices de transport. Laissons-leur le soin d'exercer leurs compétences.

Par conséquent, je sollicite le retrait de cet amendement ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Pour les mêmes raisons, je suis également défavorable au sous-amendement n° 270.

Mme la présidente. La parole est à Mme Angèle Préville, pour explication de vote.

Mme Angèle Préville. Je veux intervenir sur la situation actuelle des gares, notamment des guichets.

Dans mon département rural du Lot, les départs successifs à la retraite ont pour conséquence que les gares sont de plus en plus souvent fermées le week-end.

À Cahors, qui est une petite ville, la gare est fermée à partir du samedi à quatorze heures jusqu'au lundi à huit heures vingt. En semaine, elle est fermée dès dix-sept heures. Nous voyons désormais des voyageurs en errance, tout le monde n'étant pas en capacité d'acheter son billet sur internet.

À Gourdon, autre petite ville du Lot, le guichet a été fermé et la suppression d'agents de la circulation a conduit à renoncer à la possibilité d'accueillir les personnes à mobilité réduite.

C'est un réel problème. Des solutions existent, comme l'achat de billets dans le train, qui est déjà possible en Allemagne.

Par ailleurs, je veux attirer l'attention sur les vulnérables du numérique, qui sont bien plus nombreux qu'on ne le pense. Entre ceux qui ne possèdent pas d'ordinateur, ceux qui vivent

dans les zones blanches et ceux qui ne savent pas faire, ce sont vraisemblablement des millions de personnes qui sont concernées. Il faut également tenir compte de ce problème.

Mme la présidente. La parole est à Mme Fabienne Keller, pour explication de vote.

Mme Fabienne Keller. Je soutiens l'amendement qu'a présenté Michel Raison. La démarche d'aménagement et de valorisation des gares est très intéressante.

Cependant, je ne suis pas sûre qu'un amendement suffira à traiter cette question. J'aimerais entendre Mme la ministre exprimer une volonté d'amplifier et d'accélérer un mouvement en ce sens.

Les régions ont parfois l'impression d'une double peine, puisqu'elles cofinancent les investissements dans les gares, ce qui représente une lourde charge, puis paient à nouveau pour leur utilisation.

La situation doit être clarifiée et rendue plus transparente.

Il faut créer une vraie dynamique, notamment pour les villes moyennes ayant le souhait de réanimer ces bâtiments, souvent très intéressants, qui sont de vrais centres-villes.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. Sans vouloir rallonger le débat, je tiens moi aussi à intervenir sur les gares.

Je souscris aux propos de notre collègue qui représente le département du Lot. La vérité doit être dite.

Il y a quelques instants, je me suis exprimé pour défendre les petites lignes. Madame la ministre, j'ai envie de vous donner rendez-vous dans trois ou cinq ans pour faire le bilan du texte. Je suis, pour ma part, très réservé.

Il en va de même pour les gares.

Dans mon département des Ardennes, la ligne qui relie Charleville-Mézières à Givet a fait couler beaucoup d'encre, parce qu'elle fait partie des petites lignes pour lesquelles l'État, aux côtés, bien entendu, des collectivités territoriales, a réalisé d'importants investissements, que je tiens à souligner.

Toutefois, sur ce trajet, plus aucune gare n'est ouverte. Il n'y a plus de guichets. Il n'y a plus qu'un minibus, qui s'arrête dans quelques endroits pour vendre des billets ou délivrer des informations.

Même les logements qui existent dans certaines gares ne sont plus occupés.

L'automatisation ne remplace pas la présence humaine.

Comme à Cahors, les guichets de Charleville-Mézières ferment assez tôt. Même à la gare de Reims, qui est pourtant desservie par le TGV, il ne reste que deux agents à partir de vingt-deux heures.

On compte quelque 3 000 gares au plan national, mais, dans les plus petites d'entre elles, il n'y a malheureusement plus de présence humaine. On peut le déplorer.

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

M. Michel Raison. Madame la présidente, je ne vais évidemment pas retirer mon amendement. Je pense que M. le rapporteur et Mme la ministre me comprendront.

Je crains que l'avis qu'ils ont émis sur l'amendement n° 127 rectifié *ter* ne tienne pas compte de la rectification qui a été apportée à celui-ci afin de ne pas remettre en cause les compétences des autorités organisatrices de transport et de Réseau ferré de France.

Comme vient de le dire Marc Laménie, il est déjà trop tard. Des gares ont fermé partout ! J'en connais une – cela se passe dans une commune de 8 000 habitants – avec des planches à la place des carreaux cassés depuis un an.

Nous avons aujourd'hui une responsabilité importante : nous devons changer la culture de la SNCF et aller vers davantage de souplesse, afin de faire revivre ces gares d'une autre manière. Cela ne coûtera rien, puisque des commerces ou d'autres activités s'y installeront.

Mon amendement résout le problème des gares vides à coût nul, sans remettre en cause l'autorité des régions. Mes collègues ne peuvent que le voter ! (*M. Marc Laménie applaudit.*)

M. Louis-Jean de Nicolaÿ. Très bien !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 115.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 116.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 127 rectifié *ter*.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme la présidente. En conséquence, l'amendement n° 117 et le sous-amendement n° 270 n'ont plus d'objet.

La parole est à M. le président de la commission.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Je voterai naturellement l'article 4.

J'ai eu l'occasion de dire à plusieurs reprises combien j'étais peu favorable aux ordonnances. Toutefois, il me semble que nous avons réussi, grâce à la coopération et à la coconstruction avec le Gouvernement, à réduire de manière considérable le volume des ordonnances qui seront prises en vertu de cet article, en introduisant de nombreuses dispositions dans le « dur ». Les ordonnances porteront sur des sujets essentiellement techniques.

Madame la ministre, j'ai une demande à vous adresser : je souhaite que, dans l'esprit qui semble vous animer, vous puissiez associer notre commission, notamment son rapporteur, à l'élaboration de ces ordonnances. Nous avons déjà formulé une telle requête sur d'autres projets de loi et, parfois, obtenu satisfaction.

Il serait bon que nous prolongions le travail que nous avons engagé ensemble. Il ne faudrait pas que celui-ci s'arrête au terme de l'examen parlementaire du texte et que nous découvrions au *Journal officiel* ou dans la presse les ordonnances que le Gouvernement prendra en vertu de la présente habilitation.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur le président, je vous confirme que je souhaite continuer ce travail de coconstruction et, bien sûr, associer le rapporteur du Sénat et celui de l'Assemblée nationale à la préparation des ordonnances.

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

(*L'article 4 est adopté.*)

Articles additionnels après l'article 4

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

L'amendement n° 190 rectifié *bis*, présenté par MM. Dantec, Corbisez, Gold, Léonhardt, Arnell et A. Bertrand, Mme M. Carrère, MM. Castelli et Collin, Mmes Costes et N. Delattre, MM. Gabouty, Guérini et Guillaume, Mme Jouve, M. Labbé, Mme Laborde et MM. Menonville, Requier et Vall, est ainsi libellé :

Après l'article 4

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le premier alinéa de l'article L. 2111-2 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Les décisions de fermeture et déclassement prises par SNCF Réseau sont prises sur la base d'un dossier complet comportant notamment une évaluation du trafic, une évaluation économique et sociale et un bilan énergétique, y compris pour le long terme, par un ou plusieurs experts indépendants de SNCF Réseau. Ce dossier est soumis à l'avis des comités de suivi des dessertes au sens de l'article L. 2121-9-1, l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières et l'avis conforme des régions concernées. »

La parole est à M. Guillaume Arnell.

M. Guillaume Arnell. Cet amendement prévoit la refonte de la procédure de fermeture administrative et de déclassement.

Les éléments que doit contenir un dossier de fermeture ou de déclassement ont besoin d'être précisés à la fois pour sécuriser les décisions et pour ne pas créer d'incertitude juridique en cas de contestation contentieuse des fermetures : lien de la section avec le réseau, évaluation du potentiel de trafic fret et voyageurs réalisée par des experts indépendants, pertinence économique, sociale, énergétique, avis des comités de suivi des dessertes.

Il est également prévu que ce dossier fasse l'objet d'une évaluation pour avis de l'ARAFER, autorité indépendante, avant l'avis conforme des régions concernées.

Mme la présidente. L'amendement n° 192 rectifié *bis*, présenté par MM. Dantec, Corbisez, Gold, Léonhardt, Arnell et A. Bertrand, Mme M. Carrère, MM. Castelli et Collin, Mmes Costes et N. Delattre, MM. Gabouty, Guérini et Guillaume, Mme Jouve, M. Labbé, Mme Laborde et MM. Menonville, Requier et Vall, est ainsi libellé :

Après l'article 4

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le premier alinéa de l'article L. 2111-2 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Les décisions de fermeture et déclassement prises par SNCF Réseau sont prises sur la base d'un dossier complet comportant notamment une évaluation du trafic, une évaluation économique et sociale et un bilan énergétique, y compris pour le long terme, par un ou plusieurs experts indépendants de SNCF Réseau. Ce dossier est soumis à l'avis des comités de

suivi des dessertes au sens de l'article L. 2121-9-1, l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières et l'avis des régions concernées. »

La parole est à M. Guillaume Arnell.

M. Guillaume Arnell. Cet amendement est défendu, madame la présidente.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Ces amendements visent à faire précéder les fermetures ou déclassements de lignes d'un dossier d'évaluation, soumis pour avis aux comités de suivi des dessertes, à l'ARAFER et aux régions concernées.

Les deux amendements se distinguent par la portée de l'avis des régions concernées : avis conforme pour l'amendement n° 190 rectifié *bis* et avis simple s'agissant de l'amendement n° 192 rectifié *bis*.

La procédure de fermeture d'une ligne est définie au niveau réglementaire et prévoit déjà la remise d'un dossier soumis à l'avis de la région concernée et des différentes parties prenantes.

Par ailleurs, si le projet de fermeture se confirme, il est soumis à la validation du ministre des transports dès lors qu'il modifie la consistance du réseau ferré national.

La procédure nous semble déjà suffisamment encadrée.

Les amendements me paraissant satisfaits, je sollicite leur retrait ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Monsieur Arnell, les amendements n° 190 rectifié *bis* et 192 rectifié *bis* sont-ils maintenus ?

M. Guillaume Arnell. Non, madame la présidente, je les retire.

Mme la présidente. Les amendements n° 190 rectifié *bis* et 192 rectifié *bis* sont retirés.

L'amendement n° 85, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 4

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 121-4 du code de la consommation est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ...° De modifier les tarifs de vente selon l'heure à laquelle un internaute effectue son achat. »

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Cet amendement tend à insérer un nouvel article après l'article 4 afin d'interdire la pratique commerciale de variation des tarifs, notamment dans le commerce en ligne de transport, en fonction des heures de réservation.

Depuis 1993, l'État a autorisé la SNCF à appliquer d'autres tarifications que celles qui sont liées à la distance kilométrique.

C'est ainsi que les réservations TGV ont vu leur tarif modulé selon les créneaux horaires, pour aboutir, en 2007, au concept, issu du transport aérien, de *yield management*, amenant les prix à varier en fonction de la demande, pour optimiser remplissage et chiffre d'affaires.

Dans son rapport intitulé *Ensemble pour le fer*, la CGT relève que ce procédé est peu utilisé chez les autres opérateurs européens et que l'on peut avoir jusqu'à cinquante tarifs différents à bord d'un même TGV pour le même trajet, amenant usagers et associations de consommateurs à dénoncer régulièrement, à juste titre, l'opacité de ce système.

Les savants calculs des quatre-vingt-dix personnes – pour l'essentiel des ingénieurs – qui travaillent à faire fluctuer les prix n'ont qu'un seul objectif : mettre à profit le nombre de places à disposition.

La fin justifiant les moyens, il n'existe aucune règle susceptible d'orienter les usagers en la matière.

Alors que, autrefois, les billets « Loisirs », modifiables sous conditions, étaient quasiment tous au même prix à une semaine du départ, aujourd'hui, on constate de fortes variabilités selon les trains au fil de la journée, comme le révèle *Le Figaro*, qui a enquêté sur le sujet en février dernier.

Avec la privatisation rampante, l'usage de ces méthodes se multipliera, toujours au détriment du porte-monnaie des usagers et toujours dans l'optique d'engranger un maximum de bénéfices dans un contexte de concurrence accélérée, alors que les incidences de la concurrence par les transports routiers, avec les fameux « cars Macron », se sont déjà exprimées.

Dans ce contexte, il nous semble impératif d'abandonner la tarification de marché, pour revenir à une tarification au kilomètre.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. L'amendement ne concerne pas que le transport ferroviaire : sa portée est beaucoup plus large.

Il vise à compléter les pratiques interdites par le code de la consommation en y ajoutant la modulation des tarifs de vente en fonction de l'heure de consultation d'un site interne.

Cette modification dépasse largement le périmètre du projet de loi, puisqu'elle s'appliquerait à toute vente de produits ou prestation de service en ligne.

Par ailleurs, la pratique visée ne constitue pas, en soi, une pratique répréhensible.

Enfin, le droit en vigueur comporte déjà des dispositions permettant, le cas échéant, de sanctionner des pratiques posant problème, notamment les pratiques commerciales déloyales.

En conséquence, l'avis de la commission est défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Madame la sénatrice, j'ai bien noté votre préoccupation, mais, comme vient de le dire M. le rapporteur, cette question dépasse largement le cadre de la réforme de notre système ferroviaire. Elle touche aux conditions de vente sur internet de manière générale.

J'ai transmis au ministre chargé de l'économie votre souhait de voir évoluer le code de la consommation, mais je suis défavorable à votre amendement dans le cadre de la loi ferroviaire.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 85.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 86, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 4

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 121-4 du code de la consommation est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ...° De collecter des données personnelles lors d'une connexion sur les réseaux de communications électroniques en vue d'augmenter artificiellement les prix d'un service ou d'une prestation en ligne à l'occasion d'une connexion ultérieure. »

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. L'article L. 121-4 du code de la consommation énonce les pratiques commerciales trompeuses.

Nous pensons qu'il est nécessaire de le compléter par une référence à la collecte de données personnelles en vue d'augmenter artificiellement les prix d'un service ou d'une prestation en ligne à l'occasion d'une connexion ultérieure.

Cette méthode de marketing, communément appelée « *IP tracking* », même s'il s'agit en fait de collecte de données plus larges que la seule adresse IP, a pour fonction de fournir des données sur le comportement d'un internaute sur une page web lors de sa visite sur un site internet : pages vues, origine de la visite, taux de rebond...

Ces nouvelles techniques, toujours plus fines, permettent de disposer d'informations sur le parcours du visiteur et de l'orienter vers des pages de tarifs lorsqu'il semble mûr pour la décision d'achat.

Jusqu'à-là, il n'y a, selon l'étude réalisée en 2004 par la Commission nationale de l'informatique et des libertés, la CNIL, et la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, la DGCCRF, rien de répréhensible... sauf que cette méthode permet aussi de gonfler artificiellement les tarifs, afin d'inciter le visiteur à conclure son achat le plus rapidement possible.

Il nous est arrivé à toutes et à tous de repousser notre achat d'un billet sur internet et de nous rendre compte, en retournant sur le site, que, dans l'intervalle, le billet était passé de soixante-dix à quatre-vingts euros. Or si la simulation est réalisée depuis un autre terminal, le coût du billet est toujours de soixante-dix euros. (*Mme Fabienne Keller opine.*)

Ainsi, ce qui justifie le tarif, ce n'est ni le taux de remplissage d'un train ou d'un avion ni la rencontre entre l'offre et la demande, mais l'incitation à effectuer un achat le plus rapidement possible, au risque de voir les prix continuer à s'envoler artificiellement.

Nous considérons cette pratique comme susceptible d'être qualifiée de « pratique commerciale trompeuse ». D'où cet amendement.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. De même que le précédent, cet amendement a une portée extrêmement générale, qui dépasse le cadre de ce texte consacré aux questions ferroviaires.

Mme Éliane Assassi. C'était pour ouvrir une voie !

M. Gérard Cornu, rapporteur. L'avis de la commission est donc défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

D'une part, le sujet dépasse largement le cadre de la réforme ferroviaire.

D'autre part, je peux vous préciser que la pratique de l'*IP tracking* est déjà considérée comme trompeuse et peut donc être sanctionnée au titre du code de la consommation.

M. Philippe Dallier. Il y a de quoi sanctionner !

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'amendement n'est donc pas nécessaire.

Mme Éliane Assassi. C'est un sujet dogmatique !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Non, madame Assassi, ce n'est pas un sujet dogmatique.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 86.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 189 rectifié, présenté par MM. Dantec, Léonhardt, Corbisez, Gold et A. Bertrand, Mme M. Carrère et MM. Collin, Gabouty et Labbé, n'est pas soutenu.

Article 4 bis (nouveau)

① Le chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est complété par une section 4 ainsi rédigée :

② « Section 4

③ « Vente des billets

④ « Art. L. 2121-12-1. – L'État peut imposer aux entreprises ferroviaires exploitant des services de transport de personnes de participer à un système commun d'information des voyageurs et de vente de billets, dans des conditions garantissant une concurrence libre et loyale, définies par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. Cette obligation s'impose alors à toutes les entreprises ferroviaires exploitant des services de transport de personnes. » – (*Adopté.*)

Article 5

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour assurer la transposition de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire ainsi qu'à prendre les mesures d'adaptation de la législation liées à cette transposition et à intégrer dans la législation les modifications et mesures d'adaptation rendues nécessaires par le règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004.

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 63 est présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° 144 rectifié *quinquies* est présenté par Mmes Lienemann et Meunier, M. Tourenne, Mme Prévaille, MM. M. Bourquin, Duran et Todeschini, Mmes G. Jourda et Monier et M. Tissot.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Guillaume Gontard, pour présenter l'amendement n° 63.

M. Guillaume Gontard. Au travers de cet amendement, nous voulons tout simplement supprimer l'article 5 du projet de loi.

Celui-ci autorise le Gouvernement à prendre par ordonnance – encore une fois ! – toute mesure pour transposer deux directives européennes et pour intégrer dans la législation toute adaptation rendue nécessaire par le règlement 2006/796 du Parlement européen et du Conseil.

Mme la présidente. La parole est à Mme Angèle Prévaille, pour présenter l'amendement n° 144 rectifié *quinquies*.

Mme Angèle Prévaille. Par cohérence, nous nous opposons aux ordonnances.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Si l'on est dogmatique, on peut approuver ces deux amendements.

Si l'on est pragmatique, on ne peut qu'émettre un avis défavorable à leur sujet.

En effet, si ces amendements visent à supprimer l'article 5, qui habilite le Gouvernement à transposer par ordonnance les textes techniques du quatrième paquet ferroviaire, ces évolutions sont indispensables pour harmoniser les règles de sécurité ferroviaire dans le cadre de l'espace ferroviaire européen et faciliter l'arrivée de nouveaux entrants.

L'avis de la commission est donc défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 63 et 144 rectifié *quinquies*.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n° 141 rectifié, présenté par MM. Longeot et Gremillet, est ainsi libellé :

Après les mots :

prendre les mesures d'adaptation

insérer les mots :

et de simplification

et après les mots :

cette transposition

insérer les mots :

afin de favoriser le développement du transport ferroviaire de voyageurs comme de marchandises

La parole est à M. Jean-François Longeot.

M. Jean-François Longeot. L'objectif de cet amendement est de prévoir, dans le même temps que la transposition des directives européennes relatives à l'interopérabilité du système ferroviaire et à la sécurité ferroviaire, la simplification de la réglementation en vigueur.

En effet, ce travail de simplification réglementaire doit être mené parallèlement à un travail sur la simplification des référentiels de maintenance et d'exploitation aujourd'hui appliqués par SNCF Réseau.

En ce sens, l'Association des régions de France a demandé au ministère des transports, dans un courrier daté du 5 avril 2018, la mise en place d'un groupe de travail portant sur la possible adaptation des référentiels de maintenance, afin d'engager une démarche de simplification réglementaire pour le transport de voyageurs sur les lignes locales.

L'objectif final de ce travail de simplification est, vous le comprenez, une baisse des coûts de maintenance et d'exploitation de ces lignes peu circulées, afin d'améliorer l'équilibre économique de ces dernières et, surtout, de pérenniser leur existence.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Cet amendement vise à ajouter un objectif de simplification aux mesures prises pour la transposition des directives techniques relevant du quatrième paquet ferroviaire.

En commission, nous n'avons pas adopté cet amendement. Toutefois, les dispositions dont il s'agit répondent à une attente forte de plusieurs parties prenantes pour améliorer le fonctionnement du système ferroviaire, le but étant, notamment, d'assurer la simplification des référentiels de maintenance.

Il n'est pas certain que des modifications relevant de la loi soient nécessaires ; mais il ne faudrait pas que l'absence d'habilitation à procéder à des ajustements législatifs empêche des simplifications réglementaires qui en découleraient. Voilà pourquoi la commission émet, globalement, un avis favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 141 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 5, modifié.

(L'article 5 est adopté.)

Article 5 bis A (nouveau)

① Après la section 3 du chapitre premier du titre II du livre II de la deuxième partie du code des transports, est insérée une section 4 ainsi rédigée :

② « Section 4

③ « *Coopération en matière de sécurité ferroviaire*

④ « *Art. L. 2221-13.* – Les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants d'installations de service, les organismes de recherche, les autorités organisatrices de transport, l'établissement public de sécurité ferroviaire et les autres acteurs de la sécurité ferroviaire veillent à la coordination de leurs actions pour assurer un haut niveau de sécurité du système de transport ferroviaire.

- ⑤ « À cette fin, ils peuvent créer, dans les conditions prévues par le chapitre II de la loi n° 2011-525 du 17 mai 2011 de simplification et d'amélioration de la qualité du droit, un groupement d'intérêt public pour conduire, en matière de sécurité ferroviaire, des missions transversales utiles au bon fonctionnement du système ferroviaire, dans le respect des prérogatives et des missions de l'établissement public de sécurité ferroviaire et de SNCF Réseau. »

Mme la présidente. L'amendement n° 124 rectifié, présenté par MM. Longeot et Gremillet, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

« Ce groupement d'intérêt public peut également décider de mesures de simplification de la réglementation du système ferroviaire afin, notamment, d'assurer une meilleure sécurité ferroviaire. »

La parole est à M. Jean-François Longeot.

M. Jean-François Longeot. Du fait d'un souci de sécurité optimale, la réglementation ferroviaire en vigueur est très complexe et parfois trop complexe.

Or le chevauchement de nombreuses règles nuit non seulement au développement du transport ferroviaire, de voyageurs comme de marchandises, mais également à une bonne sécurité.

À titre d'exemple, un conducteur qui devrait quitter le réseau ferré national pour rejoindre une voie de service portuaire pourrait être confronté à plusieurs régimes de sécurité rendant les normes à suivre peu lisibles.

De plus, par la mise en place de mesures simples et peu coûteuses, il serait possible de modifier certains aspects de la réglementation ferroviaire : ainsi, tout en assurant une sécurité optimale, l'on permettrait de développer l'offre de transport ferroviaire.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. La commission a introduit cet article dans le présent texte pour autoriser expressément la création, par les acteurs du secteur ferroviaire, d'un groupement d'intérêt public, ou GIP, en vue de coordonner leurs actions destinées à renforcer la sécurité du système de transport ferroviaire.

Bien sûr, ce groupement d'intérêt public exercera ses missions dans le respect des compétences de l'établissement public de sécurité ferroviaire et de SNCF Réseau : il n'a pas vocation à se substituer à l'État dans la définition des normes de sécurité applicables au réseau.

Aussi, je demande le retrait de cet amendement ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Monsieur Longeot, l'amendement n° 124 rectifié est-il maintenu ?

M. Jean-François Longeot. Non, madame la présidente, je le retire.

Mme la présidente. L'amendement n° 124 rectifié est retiré.

La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote sur l'article.

M. Fabien Gay. Cet article, introduit en commission, est issu d'un amendement de M. le rapporteur. Il reprend les missions précédemment dévolues à l'EPIC SNCF lors de la

réforme de 2014 et tente de répondre à la problématique de la gestion de la sécurité liée à la multitude d'acteurs appelés à opérer sur le réseau ferré national.

Créer un GIP ou plusieurs GIP pour coordonner l'action de ces acteurs en matière de sécurité, c'est reconnaître que l'ouverture à la concurrence pose problème.

Si le statut d'un GIP est public, les acteurs privés peuvent en être partie prenante, voire y être majoritaires. En effet, les sociétés anonymes SNCF Mobilités et SNCF Réseau ne sont pas des acteurs publics, quand bien même elles seraient détenues à 100 % par l'État, et, à ce jour, les autorités organisatrices de transport n'ont aucune expertise connue en matière de sécurité ferroviaire.

Voilà pourquoi ces dispositions posent, à nos yeux, beaucoup de questions. Nous voterons donc contre le présent article.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 5 bis A.

(L'article 5 bis A est adopté.)

Article 5 bis

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnances toute mesure relevant du domaine de la loi permettant de favoriser le développement de la négociation collective au sein de la branche ferroviaire et de tirer les conséquences de l'absence de conclusion d'accords collectifs dans un délai déterminé.

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 64 est présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° 164 rectifié *ter* est présenté par Mmes Prévile, Lienemann et Meunier, MM. Tourenne, M. Bourquin, Duran et Todeschini, Mmes G. Jourda et Monier et M. Tissot.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Fabien Gay, pour présenter l'amendement n° 64.

M. Fabien Gay. Cet article est issu d'un amendement déposé par le Gouvernement en séance à l'Assemblée nationale, à la suite des réunions de concertation consacrées à l'ouverture à la concurrence. Ces dernières ont confirmé la nécessité d'une clarification du cadre social, non seulement pour les salariés qui pourraient être appelés à être transférés, mais également pour l'ensemble des salariés de la branche.

Comme l'a très justement dit Mme la ministre en séance : « C'est un impératif non seulement d'équité, mais aussi de transparence, dans la perspective d'un arrêt du recrutement au statut. Dans ce contexte, la négociation collective entre les partenaires sociaux doit permettre de doter le secteur d'une convention collective qui garantisse un cadre social de très haut niveau pour l'ensemble des salariés. Cette négociation relève bien sûr de la responsabilité des partenaires sociaux. »

Cet amendement vise à prévoir les mesures propres à favoriser la négociation collective au sein de la branche. Ces dispositions témoignent de l'importance des mobilisa-

tions, auxquelles votre gouvernement ne peut pas rester hermétique. En effet, il répond *a minima* aux préoccupations que les organisations syndicales, les cheminots et les cheminotes ont pu exprimer au cours des négociations.

L'intensité de la mobilisation aura fait prendre conscience de l'importance de ces enjeux. Espérons que l'on aboutisse, dans la suite des débats, à d'autres points d'amélioration. Cela étant, il faut rester attentif à l'intégralité de ces revendications.

Mme la présidente. La parole est à Mme Angèle Prévaille, pour présenter l'amendement n° 164 rectifié *ter*.

Mme Angèle Prévaille. Cet article comporte une nouvelle autorisation à légiférer par ordonnances, et sur un sujet très particulier, très délicat : il s'agit d'étendre l'habilitation à la négociation collective. Pour notre part, nous voulons l'empêcher.

En effet, cette mesure a comme un goût de défiance à l'égard des partenaires sociaux.

Madame la ministre, le Gouvernement s'était engagé à réserver les ordonnances aux aspects techniques de la réforme : vous l'avez rappelé il y a quelques instants. Or il me semble que, en la matière, l'enjeu est davantage politique.

Le délai, fixé à six mois, n'a rien de « raisonnable ». Au vu de l'ampleur des sujets à traiter, permettez-moi d'avancer qu'il est bien trop court, voire qu'il empêche une concertation sereine. Je pense en particulier aux garanties sociales adaptées à la perspective de l'arrêt du recrutement au statut.

Je l'ai déjà dit précédemment, en la matière, il est nécessaire de garantir la confiance. Négocie-t-on dans de bonnes conditions avec un pistolet sur la tempe ? Dans ce domaine, la manière forte me semble contre-productive. Ce n'est pas ce que nous voulons, n'est-ce pas ?

Il n'y a aucune raison de ne pas faire confiance aux partenaires sociaux – vous en êtes précédemment convenue. Ces derniers sont engagés et responsables. Envoyons-leur un message de respect et de confiance : la confiance élève, oblige et pacifie. Elle est source de belles surprises et de belles réalisations. Le professeur que je fus vous le certifie.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Nous avons déjà longuement débattu de ce sujet. Pour les raisons que nous avons précédemment détaillées, la commission émet un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Votre amendement vise à supprimer l'habilitation grâce à laquelle, à défaut d'accord, c'est-à-dire si la négociation entre partenaires sociaux échoue, il sera possible de prendre toute mesure pour favoriser la négociation collective au sein de la branche.

Monsieur Gay, c'est exactement ce que vous appelez de vos vœux, en relevant qu'en pareil cas l'État devrait prendre ses responsabilités !

Madame Prévaille, peut-être avez-vous mal interprété cet article : il s'agit là d'une mesure favorable aux salariés. Elle ne tend évidemment pas à ôter aux partenaires sociaux leurs compétences en matière de négociation collective. Son seul but est de garantir, au cas où le dialogue échouerait, la mise en place d'un socle de droits communs et protecteurs pour l'ensemble des salariés de la branche.

Ces malentendus étant levés, je vous suggère de retirer votre amendement ; à défaut, j'émettrai naturellement un avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote.

M. Fabien Gay. Je serai très rapide, puisque, selon M. le rapporteur, ce débat a déjà eu lieu...

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ce sont les dispositions que vous avez demandées !

M. Fabien Gay. Madame la ministre, je vous ai écoutée, à présent, permettez-moi de vous répondre ; nous avons eu, aujourd'hui, un débat plutôt constructif.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Un débat de qualité !

M. Fabien Gay. Nous avançons ensemble. Cela étant, si nous avons déposé cet amendement, c'est parce que nous sommes contre le recours aux ordonnances pour ce qui concerne la négociation collective. Là est le fond du débat.

Par ailleurs, j'ai entendu les explications que vous avez apportées. Nous avons toujours un point de désaccord.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je le crois, en effet...

M. Fabien Gay. Je ne parle pas de la réforme dans sa totalité, madame la ministre, mais, en l'occurrence, de la négociation finale. Je vous le redis avec force : l'État doit être représenté à la table des négociations, et il doit être très présent, car il lui faut intervenir. Il ne doit pas se contenter de faciliter les négociations : il doit en être partie prenante. C'est ce qu'attendent les organisations syndicales dans leur diversité.

N'essayons pas d'opposer les uns aux autres : nous n'avons jamais joué à ce jeu pendant nos trois jours de débats. Aujourd'hui, l'intersyndicale est forte, et elle continuera de l'être après nos débats – d'ailleurs, cela ne dépend pas de nous.

Les syndicats reviendront vous voir en défendant cette exigence commune au sein de la réunion tripartite où vous êtes partie prenante des négociations.

Je note l'avancée accomplie : vous avez parlé d'un délai de quelques jours. Je vous le répète avec force, il faudra être très présente !

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 64 et 164 rectifié *ter*.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 5 *bis*.

(L'article 5 bis est adopté.)

Article 6

- ① I. – L'article L. 2133-8 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Le délai dont dispose l'autorité pour rendre son avis à compter de la transmission d'un projet de texte, pouvant être réduit à titre exceptionnel et sur demande du Premier ministre, est fixé par décret en Conseil d'État. »
- ③ II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de neuf mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour :

- ④ 1° Modifier les modalités, les critères et la procédure de fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national, en prévoyant le cas échéant leur pluriannualité ;
- ⑤ 2° Mieux coordonner l'élaboration et la révision du contrat mentionné à l'article L. 2111-10 du code des transports avec la procédure de fixation de ces redevances ;
- ⑥ 3° Renforcer les modalités d'association et de consultation de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières lors de l'élaboration et de la révision du contrat de performance mentionné à l'article L. 2111-10 du code des transports, notamment en conférant un caractère conforme à son avis sur les éléments du contrat relatifs à la tarification ;
- ⑦ 3° *bis (nouveau)* Préciser les modalités de consultation de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières lors de la fixation des redevances d'infrastructure ainsi que les règles et critères que l'autorité prend en compte pour émettre un avis conforme sur ces redevances ;
- ⑧ 4° Définir la procédure permettant au gestionnaire d'infrastructure de répondre aux réserves de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières sur tout ou partie de ses propositions sur les redevances d'infrastructure, notamment le délai qui lui est imparti pour saisir l'autorité d'un nouveau projet, ainsi que la tarification applicable dans le cas où il n'aurait pu obtenir un avis favorable de l'autorité en temps utile avant le début de l'horaire de service concerné, cette tarification ne pouvant excéder le niveau de celle de l'horaire de service précédent.

Mme la présidente. L'amendement n° 178, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Elle dispose d'un délai de deux mois à compter de la transmission d'un projet de texte pour rendre son avis. À titre exceptionnel, et sur demande du Premier ministre, ce délai est réduit à deux semaines. »

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il s'agit, au travers de cet amendement, de rétablir, dans le présent texte, la mention du délai de deux mois au terme duquel l'ARAFER doit rendre son avis sur les projets de textes réglementaires.

Par souci de clarté envers les acteurs du secteur, il est préférable d'inscrire cette précision dans la loi.

Le code des transports prévoit d'ores et déjà de tels délais, par exemple pour l'avis rendu sur le document de référence du réseau ou dans les procédures de règlement des différends.

Ainsi, il est courant que la loi fixe les délais de rendu des avis et c'est pourquoi, par cohérence, nous souhaitons introduire cette mention dans le présent article. Au reste, cette disposition facilitera la mise en œuvre des différents textes prévus dans le cadre de cette réforme, par exemple pour assurer la transposition du quatrième paquet ferroviaire d'ici à la fin de l'année, sans créer un délai additionnel du fait d'un décret supplémentaire à prendre.

Cette mesure entre donc en cohérence avec les autres dispositions relatives à l'ARAFER, et elle est nécessaire à la bonne mise en œuvre de cette réforme.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Cet amendement vise à rétablir des précisions qui relèvent du domaine réglementaire et que la commission a supprimées afin de préserver le domaine de la loi.

Dans son avis relatif au présent projet de loi, le Conseil d'État a souligné que, si le principe d'un délai imparti à l'ARAFER pour rendre son avis relève effectivement de la loi, la fixation de sa durée et de ses modalités relève du pouvoir réglementaire.

Le Sénat est attaché au respect de la séparation des domaines de la loi et du règlement. Le président du Sénat en a d'ailleurs fait une priorité en vue d'assurer la qualité de la loi.

En conséquence, j'émetts un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 178.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

L'amendement n° 146 rectifié *quinquies*, présenté par Mmes Lienemann et Meunier, M. Tourenne, Mme Prévile, MM. M. Bourquin, Duran et Todeschini, Mmes G. Jourda et Monier et M. Tissot, est ainsi libellé :

Alinéas 3 à 8

Supprimer ces alinéas.

La parole est à Mme Angèle Prévile.

Mme Angèle Prévile. Cet article permet au Gouvernement d'intervenir par voie d'ordonnance dans le domaine des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national, en déterminant leurs modalités, les critères et la procédure de fixation, ainsi que les modalités de consultation de l'ARAFER sur ces questions.

Je le répète, nous sommes opposés à l'utilisation des ordonnances.

En l'occurrence, il s'agit de la détermination des péages ferrés, qui ont une importance fondamentale en ce qui concerne l'utilisation du réseau, ainsi que le maintien ou non de l'utilisation de ce que l'on appelle couramment les petites lignes.

En effet, si les modalités de détermination des redevances ne prennent pas en considération une volonté de maillage national, qu'il s'agisse de l'existence des réseaux ou de leur utilisation effective par des trains, en particulier des trains de voyageurs, nous assisterons à une désertification de territoires, qui résultera d'une diminution, voire d'une disparition totale des possibilités de mobilité pour les habitants concernés.

En conséquence, il paraît impérieux que le Parlement puisse traiter lui-même de ces questions. Les assemblées ne doivent pas déléguer ce travail au Gouvernement.

Mme la présidente. L'amendement n° 28, présenté par Mme Assasi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéas 3 à 8

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

II. – Les articles L. 2133-5 et L. 2133-5-1 du code des transports sont abrogés.

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Cet amendement est proche de celui qui vient d'être présenté.

La définition du niveau des péages pratiqués par SNCF Réseau est une question importante. En effet, l'ARAFER s'est vu confier un rôle particulier à ce titre : elle doit homologuer ces tarifs. Or elle est particulièrement inquiète de la trajectoire de hausse continue observée en la matière, laquelle est peu soutenable pour le système ferroviaire. En conséquence, cette autorité a émis un avis défavorable sur l'horaire de service 2018.

Nous le savons, la hausse des péages résulte directement du poids de la dette et du désengagement de l'État, qui conduit SNCF Réseau à rechercher par tous les moyens une hausse de ses recettes.

Comme le souligne l'ARAFER, « la tarification des services conventionnés de voyageurs – TET, TER et Transilien –, qui relève d'une approche économique différente de celle des services non conventionnés, nécessite également d'être justifiée, pour des raisons qui ne sauraient exclusivement reposer sur l'objectif de conserver un même niveau de recettes à SNCF Réseau. »

Le total des péages acquittés s'élève à 5,6 milliards d'euros par an : ce n'est pas une bagatelle ! Pour notre part, nous proposons que le rôle d'homologation relève non pas de l'autorité indépendante, qui, si elle peut émettre un avis pertinent, ne dispose pas de la légitimité politique pour prendre une décision d'une telle importance, mais de l'État.

En vertu du droit actuel, l'ARAFER peut exercer un contrôle en amont sur le budget de SNCF Réseau. Elle peut également recommander des mesures correctives. En revanche, le pouvoir d'homologation étant une mission politique, il doit revenir à l'État.

En tout état de cause, cette question ne peut se résoudre par ordonnance : le rôle de l'ARAFER doit être défini et encadré par le Parlement.

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 137 rectifié *bis* est présenté par MM. Longeot, Delcros et Gremillet.

L'amendement n° 252 est présenté par MM. Jacquin, Bérit-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 5

Compléter cet alinéa par les mots :

ainsi qu'avec les contraintes financières reposant sur les collectivités qui conventionnent des services ferroviaires

La parole est à M. Jean-François Longeot, pour présenter l'amendement n° 137 rectifié *bis*.

M. Jean-François Longeot. Il s'agit d'un amendement de mise en cohérence avec les éléments de définition de la notion de « soutenabilité », pour les activités ferroviaires conventionnées.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour présenter l'amendement n° 252.

M. Olivier Jacquin. Cet amendement est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 179, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 6

1° Remplacer le mot :

Renforcer

par le mot :

Définir

2° Supprimer les mots :

, notamment en conférant un caractère conforme à son avis sur les éléments du contrat relatifs à la tarification

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il ne nous semble pas judicieux que l'ARAFER émette un avis conforme sur les éléments tarifaires du contrat.

Depuis sa création, cette autorité a joué un rôle croissant et pris une place centrale dans le bon fonctionnement du système ferroviaire. En particulier, son avis conforme sur la tarification a été un aiguillon utile pour un régime de prix mieux assis sur les coûts et tenant mieux compte de la réalité des marchés ferroviaires.

À l'heure où le secteur s'ouvre à la concurrence, il s'agit là d'une garantie essentielle donnée à l'ensemble des acteurs.

Je le dis très clairement : le Gouvernement n'a aucunement l'intention de revenir sur l'avis conforme de l'ARAFER en matière de péages.

L'article 1^{er} *bis* du présent texte prévoit que les principes de tarification seront désormais fixés de façon pluriannuelle. Naturellement, je suis favorable à ce que l'avis conforme de l'ARAFER soit étendu à ces trajectoires pluriannuelles : il serait en effet illogique de mettre en place des principes pluriannuels en les soumettant au risque d'être refusés par l'ARAFER une année donnée.

Cette disposition semble répondre à la préoccupation que traduit, sur le fond, l'alinéa 6. En revanche, sur la forme, il me semble inutile d'indiquer qu'une partie d'un avis global sur le contrat de performance aurait une valeur conforme : dans les faits, une telle mention n'apporte rien, car, je le répète, l'ARAFER émettra un avis conforme sur la trajectoire pluriannuelle des péages. Cette précision pourrait même créer de la confusion quant à la valeur de l'avis considéré : je vois mal comment l'on traiterait un avis global dont une partie serait conforme.

Permettez-moi d'insister : il ne s'agit absolument pas de remettre en cause l'avis conforme de l'ARAFER sur les péages ou sur la trajectoire pluriannuelle de péages qui sera désormais fixée.

Mme la présidente. L'amendement n° 253, présenté par MM. Jacquin, Bérit-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et

Madrelle, Mmes Prévaille et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 7

Compléter cet alinéa par les mots :

, un délai d'instruction raisonnable étant conservé à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. En prévoyant de définir les modalités d'association et de consultation de l'ARAFER lors de la fixation des redevances, l'habilitation donnée au Gouvernement se révèle très large.

Cela étant, pour ce qui concerne les délais dans lesquels l'ARAFER émet son avis conforme sur la fixation des redevances d'infrastructure, cette habilitation ne doit pas se traduire par une modification telle que le régulateur serait dans l'incapacité matérielle d'instruire correctement la proposition de tarification qui lui est faite par le gestionnaire d'infrastructure.

Aussi, cet amendement a pour objet de limiter les possibilités de modification du champ de consultation de l'ARAFER en conservant, *a minima*, un délai raisonnable d'instruction au régulateur.

Mme la présidente. L'amendement n° 163, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 8

Remplacer les mots :

la tarification applicable

par les mots :

le cadre applicable en matière de tarification

et les mots :

cette tarification ne pouvant excéder le niveau de celle de l'horaire de service précédent

par les mots :

l'évolution du montant des redevances par rapport à l'horaire de service précédent ne pouvant, dans ce cas, être supérieure à la hausse de l'indice des prix à la consommation

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement vise à apporter une clarification : ce projet de loi n'a vocation qu'à fixer le cadre applicable en matière de tarification, la détermination du niveau de redevance relevant de la compétence du gestionnaire d'infrastructure.

Dans un souci d'équilibre entre, d'une part, le gestionnaire d'infrastructure, qui doit assurer le financement de ses coûts et, d'autre part, les entreprises ferroviaires, cet amendement tend également à permettre, en l'absence d'avis conforme de l'ARAFER, une reconduction des péages en vigueur, en leur appliquant au plus la hausse des prix à la consommation.

Il ne s'agit en aucun cas d'un blanc-seing donné à SNCF Réseau pour contourner durablement un avis négatif de l'ARAFER. En effet, les tarifs applicables

seraient au plus égaux aux derniers tarifs approuvés par l'ARAFER, augmentés de l'inflation. En procédant ainsi, on se fonderait donc bien sur une tarification approuvée par l'ARAFER, et non sur une proposition différente.

En revanche, si, comme le suggère la rédaction actuelle, l'on s'en tenait en pareil cas à une stricte reconduction des tarifs, l'on ferait perdre à SNCF Réseau plusieurs dizaines de millions d'euros par an. Ce serait autant de ressources en moins pour financer l'entretien d'un réseau dont vous connaissez les besoins.

Les dispositions de cet amendement m'apparaissent donc comme le meilleur compromis entre le respect du rôle central de l'ARAFER et la nécessité de ne pas déstabiliser le financement du réseau ferré national.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. L'amendement n° 146 rectifié *quinquies* vise à supprimer plusieurs points de l'habilitation prévue à l'article 6 pour réformer la procédure de fixation des redevances d'infrastructure.

Complétées en commission, ces habilitations permettront d'améliorer l'articulation de la fixation annuelle des redevances avec le contrat de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau, dans un sens qui renforcera l'ARAFER. J'émetts donc un avis défavorable sur cet amendement.

L'amendement n° 28 tend à supprimer le pouvoir d'avis conforme de l'ARAFER sur la tarification annuelle, ainsi que sa consultation sur le projet de budget annuel de SNCF Réseau. Ces restrictions affaibliraient significativement le rôle du régulateur. Or il est indispensable que l'ARAFER dispose de pouvoirs suffisants pour assurer une ouverture à la concurrence dans de bonnes conditions. Aussi, la commission émet un avis défavorable.

Les amendements identiques n°s 137 rectifié *bis* et 252 visent à inscrire les contraintes financières des autorités organisatrices dans l'habilitation modifiant l'articulation entre le contrat de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau et la tarification annuelle du réseau.

L'article 1^{er} *bis* a déjà été remanié par l'adoption d'amendements identiques de nos collègues Jean-François Longeot et Olivier Jacquin, pour ce qui concerne la soutenabilité des péages pour les services conventionnés. Ces deux amendements nous semblent pleinement satisfaits par les changements introduits : mieux vaut s'en tenir à ces modifications directes et précises au droit en vigueur, plutôt que d'apporter un ajout très général à une habilitation, lequel risque de ne pas se traduire par des évolutions concrètes.

Aussi, la commission ne juge pas d'une impérieuse nécessité l'adoption des amendements n°s 137 rectifié *bis* et 252. Les dispositions dont il s'agit nous paraissent un peu redondantes avec les modifications précédentes, même si j'approuve la préoccupation que nos collègues expriment à travers elles.

Je sollicite donc le retrait de ces deux amendements.

L'amendement n° 179 tend à supprimer une disposition ajoutée par la commission. En effet, nous avons souhaité donner, par ordonnance, un pouvoir d'avis conforme à l'ARAFER sur le volet tarifaire du contrat de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau. Il s'agit là d'un point

important, qui vise à assurer la cohérence du système tarifaire et à prévenir les difficultés d'articulation observées au titre de la tarification pour 2018.

La rédaction adoptée n'exclut pas d'étendre cet avis conforme à d'autres éléments du contrat. De plus, comme nous l'avons déjà indiqué, il nous semble indispensable de disposer d'une autorité de régulation forte dans le contexte de l'ouverture à la concurrence : l'enjeu est tout simplement d'assurer le bon déroulement de celle-ci. J'émet, en conséquence, un avis défavorable sur cet amendement.

L'amendement n° 253 vise à préciser que l'habilitation relative à l'ARAFER devra préserver un délai raisonnable pour que l'autorité se prononce. Le terme « raisonnable » étant sujet à toutes les interprétations possibles, cette mention est d'une portée limitée. Je sollicite donc le retrait de cet amendement ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Enfin, je suis bien conscient que les dispositions visées par l'amendement n° 163 peuvent poser problème à SNCF Réseau.

Peut-être la rédaction actuelle sera-t-elle encore améliorée. Toutefois, pour l'heure, j'émet un avis défavorable sur cet amendement du Gouvernement, qui vise à modifier des ajouts adoptés en commission, pour ce qui concerne la tarification applicable en l'absence d'avis conforme de l'ARAFER sur un projet de tarification annuelle du réseau ferré proposé par SNCF Réseau.

Cet amendement tend non seulement à introduire une référence plus générale au cadre de cette tarification, mais aussi à permettre une indexation des redevances considérées sur l'inflation. C'est volontairement que nous avons exclu cette dernière mention, afin que SNCF Réseau soit fortement incitée à proposer à l'ARAFER un projet modifié.

Par ailleurs, l'habilitation considérée devra définir la procédure suivie par SNCF Réseau pour répondre en temps utile à l'ARAFER. Ainsi, un calendrier clair sera défini ; il permettra au gestionnaire d'infrastructure de préparer sa réponse à d'éventuelles réserves émises par le régulateur.

De plus, nous ne doutons ni du sérieux ni du sens des responsabilités dont l'ARAFER fera preuve dans son travail d'examen de la tarification proposée par le gestionnaire d'infrastructure.

Néanmoins, je relève que le mot « inflation » peut être interprété de plusieurs manières : il faut distinguer l'inflation ferroviaire et l'inflation entendue au sens général.

Mme Elisabeth Borne, ministre. En l'occurrence, il s'agit bien des prix à la consommation !

M. Gérard Cornu, rapporteur. Pour l'instant, je confirme l'avis défavorable émis par la commission. Mais peut-être faudra-t-il, si cet amendement n'est pas adopté, réaménager quelque peu le dispositif en vue de la commission mixte paritaire. Il ne faudrait pas non plus que SNCF Réseau se trouve pénalisée.

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

Mme Elisabeth Borne, ministre. L'amendement n° 146 rectifié *quinquies* vise à supprimer l'article qui précise l'intervention de l'ARAFER quant à la fixation de la tarification.

Le Gouvernement tient à ce que des thèmes aussi structurants que l'aménagement du territoire, par exemple, puissent être pris en considération par cette instance. En outre, aucun critère n'est défini à ce jour pour apprécier la soutenabilité

d'une tarification par les entreprises ferroviaires : il est donc nécessaire de préciser ce point, notamment dans la perspective de l'ouverture à la concurrence.

Aussi, je ne peux qu'être défavorable à cet amendement.

L'amendement n° 28 tend à supprimer l'avis conforme de l'ARAFER. Il me semble, au contraire, que cet avis conforme doit être maintenu. Le contrôle de la tarification par un organisme indépendant est une obligation fixée par le droit européen, et il s'agit d'un élément déterminant pour la réussite de la réforme que nous engageons.

Le droit européen fixe un cadre clair de répartition des compétences des acteurs : l'État définit le cadre juridique de la tarification, SNCF Réseau élabore la tarification du réseau, et l'ARAFER la valide, en s'assurant que le montant et la structure des péages sont bien conformes aux règles applicables.

Par le passé, la tarification a trop longtemps ou trop souvent été déterminée à la seule fin de résoudre l'équation financière de SNCF Réseau, sans tenir compte des impacts négatifs que les péages élevés pouvaient avoir sur le développement des trafics.

L'intervention d'une autorité indépendante s'assurant de la soutenabilité des péages pour le transport ferroviaire est donc la garantie que les errements du passé ne se reproduiront plus : ce changement s'accomplira avant tout au bénéfice des voyageurs.

Monsieur le rapporteur, vous le constatez, le Gouvernement défend le rôle de l'ARAFER, mais il entend que ce rôle soit encadré, dans le respect des objectifs de la politique des transports, par exemple.

Dans cette logique, j'émet un avis défavorable sur cet amendement.

Bien que je comprenne l'esprit des amendements n°s 137 rectifié *bis* et 252, je pense que la tarification du réseau ne doit pas être déterminée en fonction des contraintes financières d'autres acteurs.

Par ailleurs, alors que doit être visé un équilibre entre les redevances et le coût de gestion de l'infrastructure, je voudrais rappeler que les péages TER sont aujourd'hui très inférieurs à la quote-part du coût complet du SNCF Réseau qui leur est imputable, cet écart s'étant amplifié au cours des dernières années.

Enfin l'adoption de l'amendement n° 136 rectifié *bis* modifiant l'article 1^{er} *bis* garantit d'ores et déjà la prise en compte des spécificités des activités conventionnées dans l'évolution de la soutenabilité des redevances.

Je suis donc défavorable aux amendements identiques n°s 137 rectifié *bis* et 252.

S'agissant de l'amendement n° 253, je partage tout à fait l'avis du rapporteur sur le fait que l'inscription d'un délai raisonnable dans la loi ne sera pas très éclairante.

Je sollicite donc le retrait de cet amendement ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à Mme Angèle Prévaille, pour explication de vote sur l'amendement n° 146 rectifié *quinquies*.

Mme Angèle Prévaille. Je souhaite simplement préciser que cet amendement ne vise pas à supprimer l'article, mais seulement les alinéas 3 à 8.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 146 rectifié *quinquies*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je vais mettre aux voix les amendements identiques n°s 137 rectifié *bis* et 252.

M. Jean-François Longeot. Je retire l'amendement n° 137 rectifié *bis*, madame la présidente!

Mme la présidente. L'amendement n° 137 rectifié *bis* est retiré.

Monsieur Jacquin, l'amendement n° 252 est-il maintenu ?

M. Olivier Jacquin. Oui, je le maintiens, madame la présidente.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 252.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 179.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote sur l'amendement n° 253.

M. Olivier Jacquin. Nous proposons le terme « raisonnable » délibérément flou parce que dans la version de ce projet de loi issue des travaux de l'Assemblée nationale, le délai était extrêmement contraint.

L'indication « raisonnable » visait à laisser une marge de manœuvre éventuelle au rédacteur de l'ordonnance pour fixer un délai. Nous pouvons éventuellement préciser ce délai en le fixant à trois mois, si cela semble vous éclairer, mais cela contraindra beaucoup plus le rédacteur de l'ordonnance.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 253.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 163.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 212 rectifié, présenté par MM. Jacquin, Bérut-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Madrelle, Mmes Prévaille et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Après le premier alinéa de l'article L. 1261-4 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Il comprend également un membre nommé pour son expertise dans le domaine social et environnemental ainsi qu'un membre nommé pour son expertise en matière de service public des transports et d'aménagement équilibré du territoire. Ces membres ne sont pas rémunérés. »

La parole est à Mme Angèle Prévaille.

Mme Angèle Prévaille. Le présent amendement vise à diversifier la composition du collège de l'ARAFER afin que les décisions de cette autorité ne soient pas prises uniquement sous l'angle de la concurrence, mais puissent inclure, dans le

cadre de l'ouverture à la concurrence, des considérations relatives à l'aménagement équilibré du territoire pour que ce collège s'adapte aux problématiques actuelles.

Le rail étant générateur d'externalités positives par rapport à la route, il paraît également opportun de « verdir » la composition de son collège en y intégrant un membre reconnu pour ses compétences en matière environnementale.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Les effets de l'amendement ne sont pas clairs : s'agit-il de porter de sept à neuf le nombre de membres du collège ou de modifier sa composition à nombre stable ?

Par ailleurs, la référence au domaine social et environnemental manque de précision.

En tout état de cause, cette évolution ne nous semble pas nécessaire dès lors que les autorités compétentes pour nommer les membres du collège de l'ARAFER, notamment le président de l'Assemblée nationale et le président du Sénat, disposent d'une marge d'appréciation dans leurs propositions.

La commission sollicite donc le retrait de cet amendement ; à défaut, elle émettra un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 212 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

L'amendement n° 11 rectifié *sexies*, présenté par MM. Malhuret, Fouché et Laménie, Mme Goy-Chavent, MM. Piednoir et Babary, Mme Bruguière, MM. L. Hervé et Gremillet, Mme Garriaud-Maylam, MM. Dennemont, Mizzon et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Après l'article L. 1261-4 du code des transports, il est inséré un article L. 1261-4... ainsi rédigé :

« Art. 1261-4... – Un deuxième collège composé de représentants des élus du personnel des entreprises de transport ferroviaire, des usagers et des associations agréées de protection de l'environnement siège aux côtés du collège défini à l'article L. 1261-4. La composition et les modalités de fonctionnement de ce collège sont définies par décret. Ses membres ne sont pas rémunérés et aucun frais lié au fonctionnement de ce collège ne peut être pris en charge par une personne publique. »

La parole est à M. Joël Guerriau.

M. Joël Guerriau. Cet amendement vise à créer au sein de l'ARAFER un deuxième collège composé de représentants des élus du personnel des entreprises de transport ferroviaire, des usagers et des associations agréées de protection de l'environnement.

En effet, la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire a fait évoluer la représentation des consommateurs et des usagers. Le présent projet de loi intègre cette évolution en soutenant, dans un contexte d'ouverture à la concurrence et

d'amélioration de l'offre proposée aux voyageurs et aux chargeurs, une représentation équilibrée des usages du système ferroviaire national.

Actuellement, il n'y a pas d'instance de représentation des parties prenantes en ce qui concerne la régulation ferroviaire. D'où cet amendement, qui vise à remédier à cette lacune.

Mme la présidente. L'amendement n° 12 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Malhuret, Fouché et Laménie, Mme Goy-Chavent, MM. Piednoir, Babary et Kern, Mme Bruguière, MM. L. Hervé et Gremillet, Mmes Bories et Garriaud-Maylam, M. Dennemont et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Après l'article L. 1261-4 du code des transports, il est inséré un article L. 1261-4-... ainsi rédigé :

« Art. 1261-4-... – Un deuxième collège composé de représentants des élus du personnel des entreprises de transport ferroviaire et des usagers siège aux côtés du collège défini à l'article L. 1261-4. La composition et les modalités de fonctionnement de ce collège sont définies par décret. Ses membres ne sont pas rémunérés et aucun frais lié au fonctionnement de ce collège ne peut être pris en charge par une personne publique. »

La parole est à M. Joël Guerriau.

M. Joël Guerriau. Si vous le permettez, madame la présidente, je présenterai en même temps les amendements n° 12 rectifié *quinquies*, 13 rectifié *quinquies* et 14 rectifié *quinquies*.

Mme la présidente. J'appelle donc également en discussion les amendements n° 13 rectifié *quinquies* et 14 rectifié *quinquies*.

L'amendement n° 13 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Malhuret, Fouché et Laménie, Mme Goy-Chavent, MM. Piednoir, Kern, Longeot et Moga, Mme Bruguière, MM. L. Hervé et Gremillet, Mme Garriaud-Maylam, M. Dennemont et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Après l'article L. 1261-4 du code des transports, il est inséré un article L. 1261-4-... ainsi rédigé :

« Art. 1261-4-... – Un deuxième collège composé de représentants des usagers et des associations agréées de protection de l'environnement siège aux côtés du collège défini à l'article L. 1261-4. La composition et les modalités de fonctionnement de ce collège sont définies par décret. Ses membres ne sont pas rémunérés et aucun frais lié au fonctionnement de ce collège ne peut être pris en charge par une personne publique. »

L'amendement n° 14 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Malhuret, Fouché et Laménie, Mme Goy-Chavent, MM. Piednoir, Babary et Kern, Mme Bruguière, MM. L. Hervé et Gremillet, Mmes Bories et Garriaud-Maylam, M. Dennemont et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

– Après l'article L. 1261-4 du code des transports, il est inséré un article L. 1261-4-... ainsi rédigé :

« Art. 1261-4-... – Un deuxième collège composé de représentants des usagers siège aux côtés du collège défini à l'article L. 1261-4. La composition et les modalités de fonctionnement de ce collège sont définies par décret. Ses membres ne sont pas rémunérés et aucun frais lié au fonctionnement de ce collège ne peut être pris en charge par une personne publique. »

Veillez poursuivre, mon cher collègue.

M. Joël Guerriau. Il s'agit d'amendements de repli dans lesquels seule la composition du deuxième collège varie.

Dans l'amendement n° 12 rectifié *quinquies*, le deuxième collège est composé de représentants des élus du personnel des entreprises de transport ferroviaire et des usagers. Dans l'amendement n° 13 rectifié *quinquies*, il est composé de représentants des usagers et des associations agréées de protection de l'environnement. Dans l'amendement n° 14 rectifié *quinquies*, le collège est composé exclusivement de représentants des usagers. J'espère que ce dernier amendement sera au moins adopté !

Quoi qu'il en soit, la création de ce deuxième collège permettra d'avoir le point de vue des utilisateurs de nos voies.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Ces quatre amendements visent à doter l'ARAFER d'un second collège afin de représenter différents acteurs du secteur. Les amendements diffèrent par la composition de ce nouveau collège.

Comme nous l'avons déjà dit en commission, le collège d'une autorité administrative indépendante comme l'ARAFER, dotée de pouvoirs que nous avons renforcés, n'est pas une instance de représentation du secteur mais un organe de décision pour assurer la régulation du secteur ferroviaire.

Il est important de disposer d'un nombre réduit de membres exerçant leur fonction en toute indépendance. Le collège de l'ARAFER comprend actuellement sept membres dont la fonction est incompatible avec tout conflit d'intérêts dans le secteur ferroviaire.

Créer un second collège constitué de représentants du secteur risque donc de compromettre le bon fonctionnement de l'ARAFER et l'indépendance de ses décisions, sauf à changer complètement la nature de l'ARAFER qui n'exercerait donc pas les importantes fonctions que nous lui avons octroyées.

L'avis de la commission est donc défavorable sur ces quatre amendements.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 11 rectifié *sexies*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 12 rectifié *quinquies*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 13 rectifié *quinquies*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 6.

(L'article 6 est adopté.)

Article 7

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure de coordination et de mise en cohérence relevant du domaine de la loi rendue nécessaire par les dispositions de la présente loi et par les ordonnances prises sur le fondement des articles 1^{er}, 2, 3, 4, 5, 5 *bis* et 6 de la présente loi afin d'harmoniser l'état du droit, d'assurer la cohérence des textes, d'abroger les dispositions devenues sans objet et de remédier aux éventuelles erreurs.

Mme la présidente. L'amendement n° 147 rectifié *quinquies*, présenté par Mmes Lienemann et Meunier, M. Tourenne, Mme Préville, MM. M. Bourquin, Duran et Todeschini, Mmes G. Jourda et Monier et M. Tissot, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Angèle Préville.

Mme Angèle Préville. Cet amendement vise à supprimer l'article, en cohérence avec les précédentes propositions de suppression des habilitations à légiférer par ordonnance.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 147 rectifié *quinquies*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 7.

(L'article 7 est adopté.)

Article 8

Pour chacune des ordonnances prévues aux articles 1^{er}, 2, 3, 4, 5, 5 *bis*, 6 et 7 de la présente loi un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Mme la présidente. L'amendement n° 148 rectifié *quinquies*, présenté par Mmes Lienemann et Meunier, M. Tourenne, Mme Préville, MM. M. Bourquin, Duran et Todeschini, Mmes G. Jourda et Monier et M. Tissot, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Angèle Préville.

Mme Angèle Préville. Cet amendement vise à supprimer l'article, là encore, en cohérence avec les précédentes propositions de suppression des habilitations à légiférer par ordonnance.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 148 rectifié *quinquies*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 8.

(L'article 8 est adopté.)

Article additionnel après l'article 8

Mme la présidente. L'amendement n° 140 rectifié *bis*, présenté par MM. Longeot et Gremillet, est ainsi libellé :

Après l'article 8

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 2111-9 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque le financement d'opérations relevant des missions mentionnées aux 3° et 4° du présent article est assuré majoritairement par une région, et sur proposition de celle-ci, SNCF Réseau lui délègue la maîtrise d'ouvrage de ces opérations. »

La parole est à M. Jean-François Longeot.

M. Jean-François Longeot. Cet amendement vise à confier la maîtrise d'ouvrage déléguée aux régions sans passer par SNCF Réseau.

Il est important que l'option ouverte au travers de cet amendement se limite bien aux lignes majoritairement financées par les régions, donc *de facto* aux « petites lignes ».

En effet, on s'aperçoit souvent que les prix estimés au départ dans le cadre des contrats de plan État-région peuvent doubler, ce qui fait effectivement augmenter la part financée par la région.

Par ailleurs, le plus souvent la région avance la part de l'État – nous disposons de nombreux exemples à cet égard.

Lorsqu'elle se trouve confrontée à une telle situation, la région a le choix entre deux options : soit payer la somme demandée malgré le quasi-doublement de la facture initiale, soit fermer la ligne.

Cet amendement vise à donner des outils supplémentaires à la région pour « challenger » le montant des travaux de SNCF Réseau et pour voir si une autre organisation avec les entreprises qui réalisent actuellement les travaux pour le compte de Réseau pourrait conduire à une baisse des coûts.

Compte tenu de l'importance des financements régionaux, il est légitime que les régions puissent choisir directement le prestataire en charge des travaux sans passer par SNCF Réseau.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Cet amendement vise à permettre aux régions de demander à SNCF Réseau la délégation de la maîtrise d'ouvrage des opérations d'entretien, de renouvellement ou de développement du réseau lorsqu'elles en assurent majoritairement le financement.

L'objectif est de répondre à certaines situations dans lesquelles les régions sont en désaccord avec les coûts des travaux estimés par SNCF Réseau et souhaiteraient pouvoir elles-mêmes procéder à la maîtrise d'ouvrage – les régions nous font souvent part d'une telle situation.

Je partage la préoccupation des autorités organisatrices confrontées à ces difficultés qui conduisent parfois à hypothéquer l'avenir de certaines lignes. Lorsqu'elles financent la majorité, voire la quasi-totalité des opérations d'entretien du réseau, il est légitime qu'elles puissent, lorsqu'elles le souhaitent, en maîtriser les coûts et la réalisation.

Nous n'avons toutefois pu mesurer tous les impacts d'une telle mesure dans le délai imparti. Partageant la préoccupation des auteurs de cet amendement, j'émet un avis de sagesse.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je suis favorable à ce que des travaux soient menés en partenariat avec les régions pour permettre la mise en œuvre de modalités de gestion innovantes pour les lignes d'intérêt local et régional afin d'en réduire les coûts de maintenance et d'exploitation.

On ne peut toutefois avoir une approche générique : dans certains cas la délégation de maîtrise d'ouvrage est appropriée, par exemple pour des travaux sur des lignes fermées avec peu d'interfaces avec l'exploitation du reste du réseau, et dans d'autres elle l'est moins, par exemple, quand on a une forte imbrication avec l'exploitation ou encore avec d'autres projets.

Je pense qu'il faut continuer le travail avec Régions de France pour préciser les modalités de délégation de maîtrise d'ouvrage. J'ai ainsi proposé au président de cette institution que l'on approfondisse ce sujet afin qu'il soit traité dans les ordonnances à la rédaction desquelles nous associerons M. le rapporteur.

Dans ces conditions, je sollicite le retrait de cet amendement ; à défaut, je serai contrainte d'émettre un avis défavorable.

M. Jean-François Longeot. Je retire cet amendement, madame la présidente !

Mme la présidente. L'amendement n° 140 rectifié *bis* est retiré.

Article 9 (Supprimé)

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

L'amendement n° 16 rectifié *quater*, présenté par MM. Malhuret, Fouché et Laménié, Mme Goy-Chavent, MM. Piednoir, Babary et Kern, Mme Bruguière, MM. L. Hervé et Gremillet, Mme Garriaud-Maylam et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires, est ainsi libellé :

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Avant le 1^{er} novembre 2018, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les conséquences, notamment en termes de coûts pour la collectivité et les usagers, sur l'efficacité et la performance du recours à ce type de contrat et de la mise en œuvre des contrats ou marchés de partenariat dans le domaine des infrastructures ferroviaires.

La parole est à M. Joël Guerriau.

M. Joël Guerriau. Cet amendement vise à rétablir l'article 9 du projet de loi initial qui prévoit la remise d'un rapport sur les partenariats public-privé dans le domaine ferroviaire.

Les amendements de M. Fouché, déposés en commission à cet article, sont tombés en raison de sa suppression. Ils visaient à introduire une correction rédactionnelle sur l'appellation juridique des contrats de partenariat, une nouvelle date de remise du rapport, une précision sur le champ des contrats de partenariat public-privé et une extension du champ du rapport dans le domaine de la performance économique et sociale.

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 47 est présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° 227 est présenté par MM. Jacquin, Bérut-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Avant le 1^{er} septembre 2018, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les conséquences, notamment en termes de coûts pour la collectivité et les usagers, de la mise en œuvre des contrats de partenariat public-privé dans le domaine ferroviaire.

La parole est à M. Fabien Gay, pour présenter l'amendement n° 47.

M. Fabien Gay. Il s'agit de notre dernier amendement, madame la présidente, et je vais essayer d'être très bref. Il a pour objet de rétablir la remise d'un rapport au Parlement sur les partenariats public-privé, les PPP.

Permettez-moi de citer l'exemple très connu de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, qui est à notre avis effarant. Pendant quarante-quatre ans, la filiale de Vinci coûtera 250 millions d'euros par an à la SNCF, alors même que ladite entreprise a rompu son engagement de prendre à sa charge les 7,6 milliards d'euros de frais.

Au final, c'est tout bénéfique pour cette filiale, qui n'a déboursé que 2,4 milliards d'euros et touchera encore 11 milliards d'euros sur l'ensemble de la concession.

Chacun sait que les PPP représentent entre 10 et 20 % de surcoût à la charge des contribuables. Dans un rapport remis en 2014, le Sénat avait qualifié cette procédure de « bombe à retardement ». Il serait donc utile qu'un rapport sur ce sujet soit remis au Parlement. En économie, ce que l'on appelle la mutualisation des risques, c'est, en vérité, la privatisation des profits.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour présenter l'amendement n° 227.

M. Olivier Jacquin. Cet amendement est défendu, madame la présidente.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. On supprime les rapports en commission et ils reviennent dans l'hémicycle !

Vous connaissez mon allergie aux demandes de rapports. Il est important de prêter attention à leur foisonnement, car il me semble dangereux que chaque texte prévoit la remise d'une dizaine ou d'une quinzaine de rapports alors que le bilan du contrôle de l'application des lois montre qu'ils ne sont pas suivis d'effet. (*Mme Éliane Assassi s'exclame.*)

L'avis est donc défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il serait intéressant que l'on puisse faire un point sur les PPP, par exemple au sein de votre commission. Je me tiens donc à votre disposition, car certaines expériences passées méritent effectivement d'être débattues, sans qu'il soit pour autant nécessaire d'inscrire dans la loi la production d'un rapport par le Gouvernement.

M. Fabien Gay. C'est juste ce que l'on demandait !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je sollicite donc le retrait de ces amendements.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 16 rectifié *quater*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 47 et 227.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. En conséquence, l'article 9 demeure supprimé.

Article 10 (Supprimé)

Mme la présidente. L'amendement n° 228, présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de cinq mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport évaluant les coûts de mise en œuvre d'un plan national d'investissement visant à diminuer les émissions de carbone du secteur du transport ferroviaire par le remplacement total des locomotives diesel par d'autres motorisations à faible émission d'ici 2040.

La parole est à M. Yves Daudigny.

M. Yves Daudigny. Sur l'initiative de son rapporteur, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a supprimé l'article 10, issu de l'adoption d'un amendement par nos collègues députés.

Nous estimons pour notre part nécessaire de maintenir le rapport du Gouvernement que prévoyait cet article afin de permettre au Parlement de disposer rapidement d'une évaluation du coût du remplacement du parc de locomotives au diesel fortement émettrices de CO₂ par des motrices moins polluantes.

Ce rapport pourrait constituer l'une des étapes importantes permettant de disposer d'éléments de diagnostic sur notre système ferroviaire, éléments qui pourraient être mobilisés lors de prochains rendez-vous.

Permettez-moi pour terminer d'attirer l'attention sur les petites lignes UIC 7 à 9. La plupart d'entre elles souffrent de l'absence d'électrification et de retards technologiques qui handicapent très fortement leur avenir.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. L'avis est défavorable.

Permettez-moi toutefois de revenir sur la dernière réponse de Mme la ministre. Il me semble beaucoup plus intéressant d'auditionner un ministre sur un sujet déterminé tel que les PPP plutôt que de demander la remise d'un rapport. Cela permet des échanges dynamiques et directs, alors qu'un rapport ne sera remis qu'au bout de six mois ou un an et, de surcroît, ne sera pas forcément suivi d'effet. Je retiens donc la suggestion de Mme la ministre.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous confirme que nous travaillons dans le cadre de la préparation du projet de loi d'orientation sur les mobilités à un verdissement systématique des flottes, et plus largement de tous les véhicules, qu'ils soient terrestres, fluviaux, maritimes ou ferroviaires.

L'objectif que vous visez sera donc satisfait dans le cadre du projet de loi susvisé.

Je sollicite le retrait de cet amendement au bénéfice de la discussion que nous pourrions avoir dans le cadre de l'examen du projet de loi d'orientation sur les mobilités.

Mme la présidente. La parole est à M. Yves Daudigny, pour explication de vote.

M. Yves Daudigny. Bien que certains y soient allergiques, les rapports sont un moyen de focaliser la discussion sur des sujets importants, et personne ne peut nous condamner pour cela.

J'en veux pour preuve que Mme la ministre a été suffisamment convaincante dans sa réponse pour que je retire l'amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 228 est retiré.

En conséquence, l'article 10 demeure supprimé.

Article additionnel après l'article 10

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 19 rectifié *bis* est présenté par MM. de Nicolaÿ, Dallier, Pointereau et Vogel, Mme Lamure, MM. Revet, de Legge, Morisset, Louault et H. Leroy, Mme Duranton, MM. D. Laurent et Vaspart, Mme Goy-Chavent, MM. Chaize, Babary, Longeot, Kern et Cuypers, Mme Deromedi, M. Lefèvre, Mme Imbert, M. Rapin, Mme Gruny, M. Bonhomme, Mme Billon, M. Piednoir, Mmes Lanfranchi Dorgal et Doineau, MM. Daubresse, Chevrollier, Schmitz, Mizzon et Bouchet, Mme Lassarade, MM. Poniowski, Savin et B. Fournier et Mmes Garriaud-Maylam et Deroche.

L'amendement n° 210 rectifié est présenté par M. Jacquin, Mme Bonnefoy, MM. Bérít-Débat et J. Bigot, Mme Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et

M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, M. Courteau, Mme Grelet-Certain, M. Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 10

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de cinq mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport présentant et analysant, notamment en termes de coûts, l'intégration d'indicateurs dits « événementiels » au sein de la réglementation relative aux nuisances sonores des infrastructures ferroviaires et permettant de retranscrire l'exposition de la population à des sources de bruit présentant un caractère événementiel (pics de bruit).

La parole est à M. Louis-Jean de Nicolaÿ, pour présenter l'amendement n° 19 rectifié *bis*.

M. Louis-Jean de Nicolaÿ. Cet amendement, qui peut être considéré comme un amendement d'appel, est la traduction d'une colère : celle de nombreux riverains des nouvelles lignes à grande vitesse.

Il y a quelques heures, cinquante maires se sont réunis devant la préfecture du Mans pour déposer sept cents recours contre ces nuisances sonores. Alors que des mesures ont été prises contre les nuisances liées aux avions, rien n'a encore été fait pour les TGV !

Dans ces conditions, nous demandons un rapport – j'en suis désolé... –, que le Gouvernement nous remettrait dans un délai de cinq mois, pour que nous l'ayons en notre possession avant la discussion du projet de loi sur la mobilité. Ce rapport présenterait et analyserait, notamment en termes de coûts, l'intégration d'indicateurs dits événementiels dans la réglementation relative aux nuisances sonores des infrastructures ferroviaires.

Il s'agit de disposer d'indicateurs permettant de retranscrire l'exposition de la population aux sources de bruit présentant un caractère événementiel, c'est-à-dire aux pics sonores. Aujourd'hui, en effet, on mesure le bruit moyen, sans tenir compte des moments extrêmement difficiles subis par les riverains.

Avec l'augmentation probable du nombre de trains consécutive à l'ouverture à la concurrence, la situation risque de devenir insupportable pour eux. Il faut donc agir !

Mme la présidente. La parole est à Mme Angèle Prévaille, pour présenter l'amendement n° 210 rectifié.

Mme Angèle Prévaille. Il faudrait pouvoir détecter les pics sonores, qui sont à l'origine des fortes nuisances. Un projet, LIFE Harmonica, cofinancé par l'Europe et mené en Île-de-France ainsi que dans l'agglomération lyonnaise, a conduit à l'élaboration d'un nouvel indicateur, l'indice Harmonica : à partir des mesures de terrain, il restitue les deux composantes du bruit, le bruit de fond et les bruits émergents, c'est-à-dire les pics sonores.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Ce sont des amendements d'appel, mais leurs auteurs soulèvent un problème bien réel. Il s'agit de remédier au caractère insuffisant des indicateurs actuellement retenus, portant sur le bruit moyen, pour intégrer les pics de bruit.

Nous partageons leur souci que la réglementation des nuisances sonores liées au transport ferroviaire s'appuie davantage sur le vécu des riverains des lignes.

Je ne sais pas si un rapport est la meilleure méthode, ni ce que sera l'avis de Mme la ministre ; peut-être va-t-elle nous suggérer une autre voie. Pour l'instant, donc, j'émetts un avis de sagesse. Toujours est-il qu'il faut aller vite, car ce problème doit absolument être traité dans le cadre du projet de loi sur les mobilités !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je suis bien consciente que la situation de nombreux riverains des nouvelles lignes à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire et Sud-Europe-Atlantique n'est pas satisfaisante. Leurs parlementaires et tous les élus de ces territoires relaient bien ces préoccupations.

Je viens de prendre connaissance des résultats de la campagne de mesure que nous avons lancée aux abords de ces nouvelles lignes. Ils montrent que, de fait, les lignes respectent la réglementation, ce qui prouve que la réglementation n'est pas satisfaisante. En effet, comme M. de Nicolaÿ l'a expliqué, elle apprécie un bruit moyen, quand les riverains vivent des pics sonores. La question de cette réglementation est vraiment posée.

J'ai confié au Conseil général de l'environnement et du développement durable une mission d'expertise et de médiation destinée à explorer les solutions qui pourront être apportées sur la situation de ces lignes et les propositions qui pourront être avancées pour faire évoluer la réglementation à l'avenir.

Je pourrai présenter les résultats de cette mission devant votre commission. Par ailleurs, j'aurai des échanges avec les élus sur le terrain pour leur exposer les recommandations qui m'auront été faites.

Je suis vraiment consciente des difficultés soulevées et je puis vous assurer que je les prends bien en compte. J'aurai l'occasion de faire devant vous un bilan de la situation et des évolutions nécessaires de la réglementation. Dans l'immédiat, je sollicite le retrait de ces amendements.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 19 rectifié *bis* et 210 rectifié.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 10.

Intitulé du projet de loi

Mme la présidente. L'amendement n° 225, présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Madrelle, Mmes Prévaille et Tocqueville, MM. Daudigny, Tissot et M. Bourquin, Mmes de la Gontrie et Lienemann, MM. Cabanel, Montaugé, Durain et Kerrouche, Mmes Meunier et Lubin, MM. Courteau, Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet intitulé :

Projet de loi d'expérimentation d'un nouveau pacte ferroviaire

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Cet amendement est presque défendu, puisque nous avons proposé une clause de revoyure, qui a été retoquée.

Je tiens aussi à remercier Mme la ministre, qui, au cours des derniers échanges, et malgré l'heure avancée, s'est montrée extrêmement constructive. En tant que jeune parlementaire, j'ai beaucoup apprécié la qualité de ce débat. Vous êtes, madame la ministre, le premier membre du Gouvernement que je vois depuis mon arrivée, en octobre dernier, qui joue le jeu du débat démocratique parlementaire. J'ai vu certains de vos collègues un brin condescendants, pour ne pas dire presque méprisants.

Je salue également M. le rapporteur, qui a lui aussi joué le jeu.

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

M. Gérard Cornu, rapporteur. Je n'ai pas bien compris la défense de l'amendement...

M. Olivier Jacquin. J'ai dit que nous avons proposé une clause de revoyure, que vous avez retoquée !

M. Gérard Cornu, rapporteur. L'intitulé du projet de loi me paraît bon. Donner au texte un caractère d'expérimentation et laisser entendre que le système pourrait être de nouveau réformé dans quelques années, alors qu'il l'a déjà été en 2014, ne serait à mon avis pas un très bon signal.

J'espère que Mme la ministre pourra présenter en conseil des ministres le plus tôt possible le projet de loi sur les mobilités, qui sera un grand texte. À la limite, pendant que les députés examinent le budget cet automne, le Sénat pourrait examiner ce projet de loi en premier...

M. Philippe Dallier. Quelle ambition !

M. Gérard Cornu, rapporteur. C'est un signe extraordinaire que le Gouvernement pourrait nous envoyer sur un sujet touchant à l'aménagement du territoire et à de nombreuses questions que les sénateurs connaissent parfaitement !

Au terme de l'examen des articles, mes chers collègues, je vous remercie de votre présence. Il est agréable pour un rapporteur d'être accompagné, surtout quand le texte est difficile. Je mesure la difficulté d'être présent quand on ne s'est pas trop investi sur un tel texte ; félicitations, donc, à vous toutes et à vous tous.

Le débat que nous avons eu honore le Sénat. Nous n'avons pas toujours été d'accord... (*Rires sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*)

Mme Éliane Assassi. C'est un euphémisme !

M. Gérard Cornu, rapporteur. Nous avons chacun nos convictions, et c'est normal : c'est la vie démocratique.

Chacun a essayé de défendre son point de vue, avec ses convictions. Parfois on l'emporte, parfois on est battu. Il arrive aussi au rapporteur d'être battu dans l'hémicycle !

M. Philippe Dallier. Pas souvent...

M. Gérard Cornu, rapporteur. Cela arrive aussi au ministre, surtout quand le rapporteur donne des avis défavorables aux amendements du Gouvernement...

Mme Élisabeth Borne, ministre. En effet...

M. Gérard Cornu, rapporteur. Mais la marque du Sénat est que, au-delà des clivages politiques, nous arrivons souvent à nous rassembler sur des thématiques, comme l'aménagement du territoire et le marqueur social.

Vous l'avez compris : j'ai beaucoup travaillé en consultant et en respectant les syndicats. Je me suis efforcé, avec le soutien du président de la commission, d'œuvrer en coconstruction avec Mme la ministre. Je la remercie, car, pour avoir été plusieurs fois rapporteur d'un texte important, j'apprécie qu'une coconstruction avec le Gouvernement soit possible. (*M. Arnaud de Belenet applaudit.*) L'attitude d'autres ministres nous incitait plutôt à la prudence, mais je crois vraiment, madame la ministre, que nous avons fait ensemble un grand travail pour la France et les Français.

Nous étions fortement attendus. Le texte de la commission n'ayant pas été dénaturé, il faut maintenant qu'un signal soit donné. Il dépend des syndicats. (*Murmures sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*)

Nous avons travaillé pour la France et les Français : il faut maintenant que ce qui se passe dans notre pays s'arrête ! Dès lors, en effet, que la loi va être votée, je crois qu'on n'a plus de raisons de faire grève. Ce serait préjudiciable à tous les Français, y compris aux syndicalistes et aux grévistes dont le pouvoir d'achat serait amputé ! (*Exclamations sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*)

M. Fabien Gay. C'est une explication de vote !

Mme Éliane Assassi. Ce n'est pas le temps des explications politiques ! Si vous commencez, nous allons tous nous y mettre !

M. Gérard Cornu, rapporteur. Je vous remercie pour votre travail coopératif ! (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains. – MM. Frédéric Marchand et Arnaud de Belenet applaudissent également.*)

M. Olivier Jacquin. Et sur l'amendement ?

Mme la présidente. Monsieur le rapporteur, mes chers collègues, je vous rappelle que les explications de vote ont été réservées pour mardi prochain.

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 225 ?

M. Olivier Jacquin. Nous y voilà !

M. Yves Daudigny. Enfin !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je ne suis pas favorable au changement d'intitulé du projet de loi. Si je voulais être un peu taquine, je vous dirais que l'expérimentation aurait pu être menée au cours du précédent quinquennat...

M. Olivier Jacquin. Oh !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cela n'ayant pas été fait, nous sommes amenés à faire la réforme aujourd'hui, sans phase d'expérimentation.

Je remercie l'ensemble des sénateurs, de tous les groupes, pour la qualité de nos débats, qui ont été à la hauteur des enjeux, importants, de la réforme ferroviaire.

Je remercie particulièrement les sénateurs qui siègent du côté droit de l'hémicycle : au-delà de nos différences de point de vue, nous pouvons être fiers d'avoir enrichi le texte en restant fidèles aux grands axes de la réforme proposée par le Gouvernement. Au bout du compte, nous avons un texte enrichi par la concertation avec les organisations syndicales, les collectivités territoriales et les usagers et par vous-mêmes, mesdames, messieurs les sénateurs.

Je veux m'adresser aussi à ceux qui siègent du côté gauche, ...

M. Olivier Jacquin. Ah !

Mme Élisabeth Borne, ministre. ... pour remercier celles et ceux qui ont fait état, avec constance, de leurs convictions. Je crois que je n'ai pas réussi à vous convaincre...

M. Philippe Dallier. C'était mission impossible !

Mme Élisabeth Borne, ministre. ... et je ne suis pas sûre que l'adoption de quelques amendements soit de nature à emporter votre vote sur l'ensemble du projet de loi. Je retiens en tout cas que nous partageons le même attachement au service public.

Je remercie enfin tout spécialement Gérard Cornu, Hervé Maurey et les membres de la commission, ainsi que les personnels de celle-ci, pour la qualité du travail accompli.

Nous avons pu avoir des différences de vues, et quelques-unes demeurent ; mais nous sommes tous animés par la volonté de proposer aux Français un meilleur service public ferroviaire.

Je ne doute pas du soutien du Sénat mardi prochain, et, en vue de la commission mixte paritaire, j'encouragerai la majorité gouvernementale à défendre ce texte ! (*Applaudissements sur les travées du groupe La République En Marche, du groupe Union Centriste et du groupe Les Républicains. – M. Guillaume Arnell applaudit également.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 225.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Mes chers collègues, nous avons achevé l'examen des articles du projet de loi, dans le texte de la commission.

Je vous rappelle que les explications de vote sur l'ensemble du texte se dérouleront le mardi 5 juin prochain, à quatorze heures trente. Le vote, par scrutin public solennel, aura lieu le même jour, de quinze heures trente à seize heures, en salle des conférences.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

6

ORDRE DU JOUR

Mme la présidente. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mardi 5 juin 2018 :

De quatorze heures trente à quinze heures trente : explications de vote des groupes sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire.

De quinze heures trente à seize heures : vote solennel par scrutin public sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire. Ce scrutin sera organisé en salle des conférences, avec la possibilité d'une seule délégation de vote par sénateur.

À seize heures : proclamation du résultat du scrutin public solennel sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire.

À seize heures quinze (*en salle Clemenceau*), débat sur le bilan de l'application des lois.

À dix-huit heures, débat sur le transport fluvial à la suite de la présentation du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures du 1^{er} février 2018.

Le soir, débat sur les conclusions du rapport *Sécurité routière : mieux cibler pour plus d'efficacité*.

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

(*La séance est levée le vendredi 1^{er} juin 2018, à une heure cinquante-cinq.*)

Direction des comptes rendus

GISÈLE GODARD

QUESTION(S) ORALE(S) REMISE(S) À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

Législation européenne relative au biocontrôle

N° 0377 – Le 7 juin 2018 – **M. Pierre Cuypers** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur l'absence de définition des « produits de biocontrôle » par la réglementation européenne, dans un contexte pourtant favorable au développement de nouvelles technologies « vertes » en agriculture.

Dans le but de « réduire les risques et les impacts de l'utilisation des produits phytopharmaceutiques (PPP) » et plus largement, de contribuer à une réduction de l'utilisation des PPP, la France a porté, dès 2014, l'idée du développement de solutions de biocontrôle, « agents et produits utilisant des mécanismes naturels dans le cadre de la lutte intégrée contre les ennemis des cultures ».

La loi n° 20141170 du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt promeut la mise en œuvre de la lutte intégrée et des stratégies de biocontrôle en proposant différentes mesures visant à accélérer la mise sur le marché de ces nouvelles solutions (préparation de dossiers d'évaluation et de demandes d'autorisation facilitée, délais spécifiques d'évaluation...). Elle permet la définition des produits de biocontrôle ce qui apporte un fondement légal aux entreprises présentes sur le territoire français engagées dans ce domaine.

Pour autant, ces produits s'insèrent dans une réglementation européenne qui ignore quant à elle cette définition de produits de biocontrôle. Ce « vide juridique » rend le dispositif complexe et pose des difficultés d'interprétation entre les États membres.

L'application en devient peu lisible et affecte les évaluations et autorisations de mise sur le marché ainsi que le système de contrôle.

Il souligne que cette situation ne favorise donc pas le développement de ces produits que le législateur, nos concitoyens et les agriculteurs appellent pourtant de leurs vœux.

En conséquence, il lui demande de lui indiquer les dispositions que le Gouvernement compte prendre pour clarifier la définition du biocontrôle au plan européen et de lui en préciser le calendrier.

Affaissement du viaduc de Gennevilliers

N° 0378 – Le 7 juin 2018 – **M. Arnaud Bazin** attire l'attention de **Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports** quant à l'affaissement du viaduc de Gennevilliers.

Suite à l'effondrement de la moitié d'un mur de soutènement sur le viaduc de Gennevilliers, le 15 mai 2018, l'autoroute A15 a été fermée en direction de Paris.

L'affaissement a eu lieu sur la partie la plus ancienne de l'ouvrage, construite en 1978. Ce site était sous surveillance depuis le début des années 2000 et plus particulièrement depuis 2016, lorsqu'une partie de la chaussée d'une rue passant sous l'A15 s'était effondrée. Ces précédents témoignaient d'ores et déjà de la fragilité du viaduc et laissaient présager d'autres incidents.

Malgré la remise en circulation de deux voies sur quatre, cette situation demeure préoccupante car elle rend difficiles et pénibles les déplacements quotidiens des Valdoisiens, d'autant plus que le fonctionnement des transports en commun est lui aussi perturbé.

Ainsi, il lui demande de lui donner des explications sur les causes de cet effondrement. Il lui demande également son avis sur l'influence de l'état d'entretien de l'ouvrage sur cet incident sérieux, et dans quel délai l'ouvrage sera intégralement remis sous circulation.

Prolongement de la ligne 11 du métro de Rosny-sous-Bois à Noisy-Champs

N° 0379 – Le 7 juin 2018 – **M. Gilbert Roger** attire l'attention de **Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports** sur la nécessité de voir se réaliser le prolongement de la ligne 11 du métro de Rosny-sous-Bois à Noisy-Champs.

Si le dossier a avancé pour la liaison des Lilas à Rosny-sous-Bois, commune du Grand Paris grand Est, la suite du parcours semble plus incertaine, alors que le projet est acté par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 qui approuve le schéma d'ensemble du nouveau réseau de transports en commun du Grand Paris.

Si ce tronçon du Grand Paris Express ne voyait pas le jour, de nombreux projets immobiliers et zones d'activité pourraient en pâtir : les projets « Maison-Blanche » et « Ville-Evrard » avec 7 000 logements à Neuilly-sur-Marne, plus de 2 000 logements prévus à Villemomble, près de 3 000 à Champs-sur-Marne, un projet de rénovation urbaine (PRU) des Fauvettes et 150 millions d'euros investis, les zones d'aménagement concerté (ZAC) de Noisy-le-Grand... Pour rappel, ces projets de logements dans le parc social et privé ont été lancés sur la base de l'engagement de l'État qui n'a cessé de réclamer ces constructions. Or ces futurs logements ne pourront accueillir de nouveaux habitants dans de bonnes conditions que si la desserte de transports est assurée.

Aussi lui demande-t-il de bien vouloir lui indiquer si le Gouvernement s'engage à réaliser ce projet de prolongement de la ligne 11, projet que le Gouvernement a lui-même validé.

Répercussions des lâchers de ballons sur l'environnement

N° 0380 – Le 7 juin 2018 – **Mme Catherine Deroche** attire l'attention de **M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire**, sur les répercussions des lâchers de

ballons sur l'environnement. Les manifestations sur la voie publique, au cours desquelles des lâchers de ballons peuvent avoir lieu, sont soumises à déclaration préalable conformément aux dispositions des articles L. 211-1 et suivants du code de la sécurité intérieure. En application du 3° de l'article L. 2215-1 du code général des collectivités territoriales, seul le préfet est compétent pour prendre un arrêté d'interdiction de lâcher de ballons dans le cadre d'une mesure relative au maintien de la salubrité, de la sûreté et de la tranquillité publiques. Aucun texte législatif ou réglementaire ne fonde expressément l'autorité administrative à interdire de façon générale et absolue le lâcher de ballons, ni à le soumettre à un quelconque régime d'autorisation préalable. Pourtant, selon le programme des nations unies pour l'environnement (UNEP), les ballons font partie des dix premiers déchets récréatifs retrouvés sur le littoral. Des débris de ballon sont ingérés par des dauphins, des tortues ou des oiseaux, entraînant une obstruction de leur appareil digestif, et donc leur mort inéluctable. Au mieux, ils s'accumulent sous formes de micro-déchets dans les organismes de nombreuses espèces, ou polluent purement et simplement les mers. En France, les lâchers de ballons sont réglementés par certaines préfetures. Dans le département d'Ille-et-Vilaine, l'arrêté du 21 novembre 2014 interdit les lâchers de lanternes volantes et de ballons dans les communes classées Natura 2000, dans les communes littorales et les communes particulièrement exposées aux feux de forêts, ces ballons pouvant se retrouver ensuite dans les massifs ou le milieu marin et constituer des déchets éventuellement nocifs pour la faune et la flore. À Saint-Pierre-et-Miquelon et dans les Bouches-du-Rhône, les préfets ont aussi pris des interdictions de lâchers de ballons liées à des considérations environnementales. Il semble nécessaire de limiter la pratique du lâcher de ballons, voire de l'interdire, afin d'éviter que leurs débris nuisent à l'environnement et aux animaux marins. Les matières plastiques représentent aujourd'hui 85 % des déchets trouvés sur les plages à travers le monde. Elle lui demande s'il entend prendre rapidement des dispositions pour préserver l'environnement des lâchers de ballons notamment dans les départements littoraux y compris dans l'outre-mer.

Conséquences de la réforme du reste à charge 0 en matière d'optique

N° 0381 – Le 7 juin 2018 – **Mme Dominique Estrosi Sassone** attire l'attention de **Mme la ministre des solidarités et de la santé** sur l'impact de la réforme du reste à charge 0 (RAC 0) pour la filière optique.

La réforme du RAC 0 vise l'objectif d'un déremboursement complet sur une liste d'équipements au plus bas prix qui sera fixée par le Gouvernement.

Cette réforme risque d'affecter les opticiens-lunetiers membres ou non de réseaux de soins en étirant le processus de sélection par les organismes complémentaires. Ce phénomène peut nuire au maintien de l'activité professionnelle d'optique avec une implantation territoriale aléatoire et une baisse de l'accessibilité aux opticiens par les assurés, surtout dans les territoires ruraux voire dans certains territoires péri-urbains également touchés par le manque d'ophtalmologistes.

Sur le plan médical, le Gouvernement prévoit à ce stade que le renouvellement de l'équipement visuel ne sera pris en charge que pour des baisses d'acuité visuelle « significatives » estimées à des baisses supérieures à 0,5 dioptrie. Pour des dégradations de la vue inférieures à ce seuil, le renouvellement ne serait donc pas

couvert. Cette situation paraît injuste pour le patient dont la vue se dégraderait rapidement et qui serait équipé de lunettes inadaptées durant plusieurs mois.

Sur le plan économique, les tarifs que le Gouvernement souhaite fixer aux verres de l'offre RAC 0 ne correspondent pas à la qualité exigée et standard en France. Si un certain coût de production est à noter pour des montures modernes, la réforme doit en tenir compte car l'objectif n'est pas une régression des équipements des patients.

De plus, les tarifs des complémentaires santé et autres mutuelles vont mathématiquement augmenter compte tenu de l'augmentation de la prise en charge du matériel certifié RAC 0 par ces complémentaires. D'une part, cette hausse ne sera pas sans conséquence pour les entreprises qui cotisent en partie à la couverture santé de leurs salariés mais d'autre part elle aura un impact sur le pouvoir d'achat des Français tant ceux qui cotisent à la mutuelles de leur choix que les salariés, puisque depuis la loi des complémentaires obligatoires en entreprises, les cotisations des complémentaires sont directement perçues sur les salaires.

Enfin, une inquiétude pèse sur les futurs éventuels déremboursements en cas du refus de l'assuré de choisir un équipement qui n'est pas proposé dans le RAC 0. Cette proposition doit être clarifiée alors que les contrats responsables et solidaires de 2015 ont déjà réduit ou plafonné les remboursements, entraînant une hausse conséquente des restes à charge.

Alors que le baromètre 2018 de la santé par l'institut OpinionWay démontre une satisfaction importante des Français dans le système de remboursement des soins pour les consultations et les actes médicaux, le taux plonge pour les secteurs concernés par la réforme du RAC 0 : soins dentaires (55 %), l'optique médicale (54 %) et l'appareillage audio (25 %).

Elle lui demande de bien vouloir lui présenter l'avancée des négociations en cours afin de répondre à la fois aux demandes des Français et des professionnels de l'optique mais également de lui préciser quels seront les critères retenus par le Gouvernement pour que le panier de soins ne propose pas une prise en charge à petit coût qui nivellerait l'offre de soins par le bas. Elle souhaite également savoir si cette réforme respectera le principe d'égalité d'accès aux soins et comment le Gouvernement évitera que les prix et l'argent ne deviennent les critères essentiels de sélection.

ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

de la séance

du jeudi 31 mai 2018

SCRUTIN N° 118

sur l'amendement n° 53, présenté par Mme Éliane Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, tendant à supprimer l'article 2 bis du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la Présidence :

Nombre de votants	344
Suffrages exprimés	267
Pour	15
Contre	252

Le Sénat n'a pas adopté

ANALYSE DU SCRUTIN

GRUPE LES RÉPUBLICAINS (145) :

Contre : 144

N'a pas pris part au vote : 1 M. Gérard Larcher - Président du Sénat

GRUPE SOCIALISTE ET RÉPUBLICAIN (77) :

Abstention : 77

GRUPE UNION CENTRISTE (50) :

Contre : 50

GRUPE LA RÉPUBLIQUE EN MARCHÉ (21) :

Contre : 21

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (22) :

Contre : 21

N'a pas pris part au vote : 1 M. Jean-Marc Gabouty - qui présidait la séance

GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN CITOYEN ET ÉCOLOGISTE (15) :

Pour : 15

GRUPE LES INDÉPENDANTS - RÉPUBLIQUE ET TERRITOIRES (11) :

Contre : 11

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (6) :

Contre : 5

N'a pas pris part au vote : 1 M. Stéphane Ravier

Ont voté pour :

Éliane Assassi	Cécile Cukierman	Pierre Laurent
Esther Benbassa	Thierry Foucaud	Pierre Ouzoulias
Éric Bocquet	Fabien Gay	Christine Prunaud
Laurence Cohen	Guillaume Gontard	Pascal Savoldelli
Pierre-Yves Collombat	Michelle Gréaume	Dominique Watrin

Ont voté contre :

Philippe Adnot	Patrick Chaize	Françoise Férat
Pascal Allizard	Pierre Charon	Michel Forissier
Michel Amiel	Daniel Chasseing	Alain Fouché
Guillaume Arnell	Alain Chatillon	Bernard Fournier
Stéphane Artano	Marie-Christine Chauvin	Catherine Fournier
Serge Babary	Guillaume Chevrollier	Christophe-André Frassa
Jean-Pierre Bansard	Marta de Cidrac	Pierre Frogier
Julien Bargeton	Olivier Cigolotti	Joëlle Garriaud-Maylam
Philippe Bas	Yvon Collin	Françoise Gatel
Jérôme Bascher	Jean-Pierre Corbisez	André Gattolin
Arnaud Bazin	Gérard Cornu	Jacques Genest
Arnaud de Belenet	Josiane Costes	Frédérique Gerbaud
Martine Berthet	Édouard Courtial	Bruno Gilles
Alain Bertrand	Pierre Cuypers	Jordi Ginesta
Anne-Marie Bertrand	Philippe Dallier	Colette Giudicelli
Jérôme Bignon	René Danesi	Éric Gold
Annick Billon	Ronan Dantec	Nathalie Goulet
Jean Bizet	Laure Darcos	Sylvie Goy-Chavent
Jean-Marie Bockel	Mathieu Darnaud	Jean-Pierre Grand
Christine Bonfanti-Dossat	Marc-Philippe Daubresse	Daniel Gremillet
François Bonhomme	Jean-Pierre Decool	François Grosdidier
Bernard Bonne	Robert del Picchia	Jacques Groperrin
Philippe Bonnecarrère	Vincent Delahaye	Pascale Grunty
Pascale Bories	Nathalie Delattre	Charles Guené
Gilbert Bouchet	Bernard Delcros	Jean-Noël Guérini
Céline Boulay-Espéronnier	Annie Delmont-Koropoulis	Joël Guerriau
Yves Bouloux	Michel Dennemont	Jocelyne Guidez
Jean-Marc Boyer	Gérard Dériot	Didier Guillaume
Max Brisson	Catherine Deroche	Véronique Guillotin
Marie-Thérèse Bruguière	Jacky Deromedi	Abdallah Hassani
François-Noël Buffet	Chantal Deseyne	Claude Haut
Olivier Cadic	Yves Détraigne	Olivier Henno
François Calvet	Catherine Di Folco	Loïc Hervé
Christian Cambon	Nassimah Dindar	Christine Herzog
Agnès Canayer	Élisabeth Doineau	Alain Houpert
Michel Canevet	Philippe Dominati	Jean-Raymond Hugonet
Vincent Capo-Canellas	Daniel Dubois	Benoît Huré
Emmanuel Capus	Alain Dufaut	Jean-François Husson
Jean-Noël Cardoux	Catherine Dumas	Corinne Imbert
Jean-Claude Carle	Laurent Duplomb	Jean-Marie Janssens
Maryse Carrère	Nicole Duranton	Sophie Joissains
Joseph Castelli	Jean-Paul Émorine	Muriel Jourda
Alain Cazabonne	Dominique Estrosi Sassone	Mireille Jouve
Bernard Cazeau	Jacqueline Eustache-Brinio	Alain Joyandet
Anne Chain-Larché		Antoine Karam
		Roger Karoutchi

Claudine Kauffmann
Fabienne Keller
Guy-Dominique
Kennel
Claude Kern
Joël Labbé
Françoise Laborde
Laurent Lafon
Jean-Louis Lagourgue
Marc Laménie
Élisabeth Lamure
Christine Lanfranchi
Dorgal
Florence Lassarade
Robert Laufoalulu
Michel Laugier
Daniel Laurent
Nuihau Laurey
Christine Lavarde
Ronan Le Gleut
Jacques Le Nay
Antoine Lefèvre
Dominique de Legge
Jean-Pierre Leleux
Olivier Léonhardt
Henri Leroy
Valérie Létard
Martin Lévrier
Brigitte Lherbier
Anne-Catherine
Loisier
Jean-François Longeot
Gérard Longuet
Vivette Lopez
Pierre Louault
Jean-Claude Luche
Michel Magras
Viviane Malet
Claude Malhuret
Didier Mandelli
Alain Marc
Frédéric Marchand

Hervé Marseille
Jean Louis Masson
Hervé Maurey
Jean-François Mayer
Pierre Médevielle
Colette Mélot
Franck Menonville
Marie Mercier
Sébastien Meurant
Brigitte Micouveau
Alain Milon
Jean-Marie Mizzon
Jean-Pierre Moga
Thani Mohamed
Soilih
Albéric de Montgolfier
Patricia Morhet-
Richaud
Catherine Morin-
Desailly
Jean-Marie Morisset
Philippe Mouiller
Philippe Nachbar
Robert Navarro
Louis-Jean de Nicolaj
Claude Nougain
Olivier Paccard
Jean-Jacques Panunzi
Georges Patient
François Patriat
Philippe Paul
Cyril Pellevat
Philippe Pemezec
Cédric Perrin
Évelyne Perrot
Stéphane Piednoir
Jackie Pierre
François Pillot
Gérard Poadja
Rémy Pointereau
Ladislav Poniatowski
Sophie Primas

Jean-Paul Prince
Christophe Priou
Catherine Procaccia
Sonia de la Provôté
Frédérique Puissat
Isabelle Raimond-
Pavero
Michel Raison
Didier Rambaud
Jean-François Rapin
Noëlle Rauscent
André Reichardt
Évelyne Renaud-
Garabedian
Jean-Claude Requier
Bruno Retailleau
Charles Revet
Alain Richard
Denise Saint-Pé
Hugues Saury
René-Paul Savary
Michel Savin
Patricia Schillinger
Alain Schmitz
Bruno Sido
Jean Sol
Nadia Sollogoub
Lana Tetuanui
Dominique Théophile
Claudine Thomas
Catherine Troendlé
Raymond Vall
Jean-Marie
Vanlerenberghe
Michel Vaspart
Dominique Vérien
Sylvie Vermeillet
Jean-Pierre Vial
Jean Pierre Vogel
Michèle Vullien
Dany Wattebled
Richard Yung

Abstentions :

Maurice Antiste
Viviane Artigalas
David Assouline
Claude Bérit-Débat
Jacques Bigot
Joël Bigot
Maryvonne Blondin
Nicole Bonnefoy
Yannick Botrel
Martial Bourquin
Michel Boutant
Henri Cabanel
Thierry Carcenac
Françoise Cartron
Catherine Conconne
Hélène Conway-
Mouret
Roland Courteau
Michel Dugbert
Yves Daudigny
Marc Daunis
Gilbert-Luc Devinaz
Jérôme Durain
Alain Duran
Vincent Éblé
Frédérique Espagnac
Rémi Féraud
Corinne Féret

Jean-Luc Ficht
Martine Filleul
Samia Ghali
Marie-Pierre de la
Gontrie
Nadine Grelet-
Certenais
Annie Guillemot
Laurence Harribey
Jean-Michel
Houllegatte
Xavier Iacovelli
Olivier Jacquin
Victoire Jasmin
Éric Jeansannetas
Patrice Joly
Bernard Jomier
Gisèle Jourda
Patrick Kanner
Éric Kerrouche
Bernard Lalande
Jean-Yves Leconte
Claudine Lepage
Marie-Noëlle
Lienemann
Jean-Jacques Lozach
Monique Lubin
Victorin Lurel

Philippe Madrelle
Jacques-Bernard
Magner
Christian Manable
Didier Marie
Rachel Mazuir
Michelle Meunier
Marie-Pierre Monier
Franck Montaugé
Marie-Françoise Perol-
Dumont
Angèle Préville
Claude Raynal
Sylvie Robert
Gilbert Roger
Laurence Rossignol
Jean-Yves Roux
Jean-Pierre Sueur
Simon Sutour
Sophie Taillé-Polian
Rachid Temal
Jean-Claude Tissot
Nelly Tocqueville
Jean-Marc Todeschini
Jean-Louis Tourenne
André Vallini
Sabine Van Heghe
Yannick Vaugrenard

qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN N° 119

sur l'amendement n° 57, présenté par Mme Éliane Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, tendant à supprimer l'article 2 quinquies du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la Présidence :

Nombre de votants	343
Suffrages exprimés	340
Pour	15
Contre	325

Le Sénat n'a pas adopté

ANALYSE DU SCRUTIN**GRUPE LES RÉPUBLICAINS (145) :**

Contre : 144

N'a pas pris part au vote : 1 M. Gérard Larcher - Président du Sénat

GRUPE SOCIALISTE ET RÉPUBLICAIN (77) :

Contre : 76

N'a pas pris part au vote : 1 Mme Marie-Noëlle Lienemann - qui présidait la séance

GRUPE UNION CENTRISTE (50) :

Contre : 50

GRUPE LA RÉPUBLIQUE EN MARCHE (21) :

Contre : 21

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (22) :

Contre : 19

Abstention : 3 Mme Maryse Carrère, MM. Ronan Dantec, Joël Labbé

GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN CITOYEN ET ÉCOLOGISTE (15) :

Pour : 15

GRUPE LES INDÉPENDANTS - RÉPUBLIQUE ET TERRITOIRES (11) :

Contre : 11

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (6) :

Contre : 4

N'ont pas pris part au vote : 2 Mme Claudine Kauffmann, M. Stéphane Ravier

Ont voté pour :

Éliane Assassi	Cécile Cukierman	Pierre Laurent
Esther Benbassa	Thierry Foucaud	Pierre Ouzoulias
Éric Bocquet	Fabien Gay	Christine Prunaud
Laurence Cohen	Guillaume Gontard	Pascal Savoldelli
Pierre-Yves Collombat	Michelle Gréaume	Dominique Watrin

N'a pas pris part au vote :

Stéphane Ravier.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gérard Larcher - Président du Sénat et M. Jean-Marc Gabouty -

Ont voté contre :

Philippe Adnot
 Pascal Allizard
 Michel Amiel
 Maurice Antiste
 Guillaume Arnell
 Stéphane Artano
 Viviane Artigalas
 David Assouline
 Serge Babary
 Jean-Pierre Bansard
 Julien Bargeton
 Philippe Bas
 Jérôme Bascher
 Arnaud Bazin
 Arnaud de Belenet
 Claude Bérít-Débat
 Martine Berthet
 Alain Bertrand
 Anne-Marie Bertrand
 Jérôme Bignon
 Jacques Bigot
 Joël Bigot
 Annick Billon
 Jean Bizet
 Maryvonne Blondin
 Jean-Marie Bockel
 Christine Bonfanti-Dossat
 François Bonhomme
 Bernard Bonne
 Philippe Bonnacerrère
 Nicole Bonnefoy
 Pascale Bories
 Yannick Botrel
 Gilbert Bouchet
 Céline Boulay-Espéronnier
 Yves Bouloux
 Martial Bourquin
 Michel Boutant
 Jean-Marc Boyer
 Max Brisson
 Marie-Thérèse Bruguère
 François-Noël Buffet
 Henri Cabanel
 Olivier Cadic
 François Calvet
 Christian Cambon
 Agnès Canayer
 Michel Canevet
 Vincent Capocanellas
 Emmanuel Capus
 Thierry Carcenac
 Jean-Noël Cardoux
 Jean-Claude Carle
 Françoise Cartron
 Joseph Castelli
 Alain Cazabonne
 Bernard Cazeau
 Anne Chain-Larché
 Patrick Chaize
 Pierre Charon
 Daniel Chasseing
 Alain Chatillon
 Marie-Christine Chauvin
 Guillaume Chevrollier
 Marta de Cidrac
 Olivier Cigolotti
 Yvon Collin
 Catherine Conconne
 Hélène Conway-Mouret
 Jean-Pierre Corbisez
 Gérard Cornu

Josiane Costes
 Roland Courteau
 Édouard Courtial
 Pierre Cuypers
 Michel Dagbert
 Philippe Dallier
 René Danesi
 Laure Darcos
 Mathieu Darnaud
 Marc-Philippe Daubresse
 Yves Daudigny
 Marc Daunis
 Jean-Pierre Decool
 Robert del Picchia
 Vincent Delahaye
 Nathalie Delattre
 Bernard Delcros
 Annie Delmont-Koropoulis
 Michel Dennemont
 Gérard Dériot
 Catherine Deroche
 Jacky Deromedi
 Chantal Deseyne
 Yves Détraigne
 Gilbert-Luc Devinaz
 Catherine Di Folco
 Nassimah Dindar
 Élisabeth Doineau
 Philippe Dominati
 Daniel Dubois
 Alain Dufaut
 Catherine Dumas
 Laurent Duplomb
 Jérôme Durain
 Alain Duran
 Nicole Duranton
 Vincent Éblé
 Jean-Paul Émorine
 Frédérique Espagnac
 Dominique Estrosi Sassone
 Jacqueline Eustache-Brinio
 Françoise Férat
 Rémi Féraud
 Corinne Féret
 Jean-Luc Fichet
 Martine Filleul
 Michel Foirissier
 Alain Fouché
 Bernard Fournier
 Catherine Fournier
 Christophe-André Frassa
 Pierre Frogier
 Jean-Marc Gabouty
 Joëlle Garriaud-Maylam
 Françoise Gatel
 André Gattolin
 Jacques Genest
 Frédérique Gerbaud
 Samia Ghali
 Bruno Gilles
 Jordi Ginesta
 Colette Giudicelli
 Éric Gold
 Marie-Pierre de la Gontrie
 Nathalie Goulet
 Sylvie Goy-Chavent
 Jean-Pierre Grand
 Nadine Grelet-Certenais
 Daniel Gremillet

François Grosdidier
 Jacques Groperrin
 Pascale Gruny
 Charles Guené
 Jean-Noël Guérini
 Joël Guerriau
 Jocelyne Guidez
 Didier Guillaume
 Annie Guillemot
 Véronique Guillotin
 Laurence Harribey
 Abdallah Hassani
 Claude Haut
 Olivier Henno
 Loïc Hervé
 Christine Herzog
 Jean-Michel Houlegatte
 Alain Houpert
 Jean-Raymond Hugonot
 Benoît Huré
 Jean-François Husson
 Xavier Iacovelli
 Corinne Imbert
 Olivier Jacquin
 Jean-Marie Janssens
 Victoire Jamin
 Éric Jeansannetas
 Sophie Joissains
 Patrice Joly
 Bernard Jomier
 Gisèle Jourda
 Muriel Jourda
 Mireille Jouve
 Alain Joyandet
 Patrick Kanner
 Antoine Karam
 Roger Karoutchi
 Fabienne Keller
 Guy-Dominique Kennel
 Claude Kern
 Éric Kerrouche
 Françoise Laborde
 Laurent Lafon
 Jean-Louis Lagourgue
 Bernard Lalande
 Marc Laménie
 Élisabeth Lamure
 Christine Lanfranchi Dorgal
 Florence Lassarade
 Robert Laufoaulu
 Michel Laugier
 Daniel Laurent
 Nuihau Laurey
 Christine Lavarde
 Ronan Le Gleut
 Jacques Le Nay
 Jean-Yves Leconte
 Antoine Lefèvre
 Dominique de Legge
 Jean-Pierre Leleux
 Olivier Léonhardt
 Claudine Lepage
 Henri Leroy
 Valérie Létard
 Martin Lévrier
 Brigitte Lherbier
 Anne-Catherine Loisiert
 Jean-François Longeot
 Gérard Longuet
 Vivette Lopez
 Pierre Louault
 Jean-Jacques Lozach

Monique Lubin
 Jean-Claude Luche
 Victorin Lurel
 Philippe Madrelle
 Jacques-Bernard Magnier
 Michel Magras
 Viviane Malet
 Claude Malhuret
 Christian Manable
 Didier Mandelli
 Alain Marc
 Frédéric Marchand
 Didier Marie
 Hervé Marseille
 Jean Louis Masson
 Hervé Maurey
 Jean-François Mayet
 Rachel Mazuir
 Pierre Médevielle
 Colette Mélot
 Franck Menonville
 Marie Mercier
 Michelle Meunier
 Sébastien Meurant
 Brigitte Micouleau
 Alain Milon
 Jean-Marie Mizzon
 Jean-Pierre Moga
 Thani Mohamed Soilihi
 Marie-Pierre Monier
 Franck Montaugé
 Albéric de Montgolfier
 Patricia Morhet-Richaud
 Catherine Morin-Desailly
 Jean-Marie Morisset
 Philippe Mouiller
 Philippe Nachbar

Robert Navarro
 Louis-Jean de Nicolaï
 Claude Nougein
 Olivier Paccaud
 Jean-Jacques Panunzi
 Georges Patient
 François Patriat
 Philippe Paul
 Cyril Pellevat
 Philippe Pemezec
 Marie-Françoise Peroldumont
 Cédric Perrin
 Évelyne Perrot
 Stéphane Piednoir
 Jackie Pierre
 François Pillet
 Gérard Poadja
 Rémy Pointereau
 Ladislav Poniatowski
 Angèle Prévaille
 Sophie Primas
 Jean-Paul Prince
 Christophe Priou
 Catherine Procaccia
 Sonia de la Provôté
 Frédérique Puissat
 Isabelle Raimond-Pavero
 Michel Raison
 Didier Rambaud
 Jean-François Rapin
 Noëlle Rauscent
 Claude Raynal
 André Reichardt
 Évelyne Renaud-Garabedian
 Jean-Claude Requier
 Bruno Retailleau
 Charles Revet
 Alain Richard

Sylvie Robert
 Gilbert Roger
 Laurence Rossignol
 Jean-Yves Roux
 Denise Saint-Pé
 Hugues Saury
 René-Paul Savary
 Michel Savin
 Patricia Schillinger
 Alain Schmitz
 Bruno Sido
 Jean Sol
 Nadia Sollogoub
 Jean-Pierre Sueur
 Simon Sutour
 Sophie Taillé-Pollian
 Rachid Temal
 Lana Tetuanui
 Dominique Théophile
 Claudine Thomas
 Jean-Claude Tissot
 Nelly Tocqueville
 Jean-Marc Todeschini
 Jean-Louis Tourenne
 Catherine Troendlé
 Raymond Vall
 André Vallini
 Sabine Van Heghe
 Jean-Marie Vanlerenberghe
 Michel Vaspert
 Yannick Vaugrenard
 Dominique Vérien
 Sylvie Vermeillet
 Jean-Pierre Vial
 Jean Pierre Vogel
 Michèle Vullien
 Dany Wartebled
 Richard Yung

Abstentions :

Maryse Carrère, Ronan Dantec, Joël Labbé.

N'ont pas pris part au vote :

Claudine Kauffmann, Stéphane Ravier.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gérard Larcher - Président du Sénat et Mme Marie-Noëlle Lienemann - qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN N° 120

sur l'amendement n° 100, présenté par Mme Éliane Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, à l'article 2 quinquies du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la Présidence :

Nombre de votants	343
Suffrages exprimés	264
Pour	15
Contre	249

Le Sénat n'a pas adopté

ANALYSE DU SCRUTIN

GROUPE LES RÉPUBLICAINS (145) :

Contre : 144

N'a pas pris part au vote : 1 M. Gérard Larcher - Président du Sénat

GROUPE SOCIALISTE ET RÉPUBLICAIN (77) :

Abstention : 76

N'a pas pris part au vote : 1 Mme Marie-Noëlle Lienemann - qui présidait la séance

GROUPE UNION CENTRISTE (50) :

Contre : 50

GROUPE LA RÉPUBLIQUE EN MARCHÉ (21) :

Contre : 21

GROUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (22) :

Contre : 19

Abstention : 3 Mme Maryse Carrère, MM. Ronan Dantec, Joël Labbé

GROUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN CITOYEN ET ÉCOLOGISTE (15) :

Pour : 15

GROUPE LES INDÉPENDANTS - RÉPUBLIQUE ET TERRITOIRES (11) :

Contre : 11

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (6) :

Contre : 4

N'ont pas pris part au vote : 2 Mme Claudine Kauffmann, M. Stéphane Ravier

Ont voté pour :

Éliane Assassi
Esther Benbassa
Éric Bocquet
Laurence Cohen
Pierre-Yves Collombat

Cécile Cukierman
Thierry Foucaud
Fabien Gay
Guillaume Gontard
Michèle Gréaume

Pierre Laurent
Pierre Ouzoulias
Christine Prunaud
Pascal Savoldelli
Dominique Watrin

Ont voté contre :

Philippe Adnot
Pascal Allizard
Michel Amiel
Guillaume Arnell
Stéphane Artano
Serge Babary
Jean-Pierre Bansard
Julien Bargeton
Philippe Bas
Jérôme Bascher
Arnaud Bazin
Arnaud de Belenet
Martine Berthet
Alain Bertrand
Anne-Marie Bertrand
Jérôme Bignon
Annick Billon
Jean Bizet
Jean-Marie Bockel
Christine Bonfanti-Dossat
François Bonhomme
Bernard Bonne

Philippe Bonnacarrère
Pascale Bories
Gilbert Bouchet
Céline Boulay-Espéronnier
Yves Bouloux
Jean-Marc Boyer
Max Brisson
Marie-Thérèse Bruguère
François-Noël Buffet
Olivier Cadic
François Calvet
Christian Cambon
Agnès Canayer
Michel Canevet
Vincent Capocanellas
Emmanuel Capus
Jean-Noël Cardoux
Jean-Claude Carle
Joseph Castelli
Alain Cazabonne

Bernard Cazeau
Anne Chain-Larché
Patrick Chaize
Pierre Charon
Daniel Chasseing
Alain Chatillon
Marie-Christine Chauvin
Guillaume Chevrollier
Marta de Cidrac
Olivier Cigolotti
Yvon Collin
Jean-Pierre Corbisez
Gérard Cornu
Josiane Costes
Édouard Courtial
Pierre Cuypers
Philippe Dallier
René Danesi
Laure Darcos
Mathieu Darnaud
Nicole Philippe Daubresse

Jean-Pierre Decool
Robert del Picchia
Vincent Delahaye
Nathalie Delattre
Bernard Delcros
Annie Delmont-Koropoulos
Michel Dennemont
Gérard Dériot
Catherine Deroche
Jacky Deromedi
Chantal Deseyne
Yves Détraigne
Catherine Di Folco
Nassimah Dindar
Élisabeth Doineau
Philippe Dominati
Daniel Dubois
Alain Dufaut
Catherine Dumas
Laurent Duplomb
Nicole Duranton
Jean-Paul Émorine
Dominique Estrosi Sassone
Jacqueline Eustache-Brinio
Françoise Férat
Michel Forissier
Alain Fouché
Bernard Fournier
Catherine Fournier
Christophe-André Frassa
Pierre Frogier
Jean-Marc Gabouty
Joëlle Garriaud-Maylam
Françoise Gatel
André Gattolin
Jacques Genest
Frédérique Gerbaud
Bruno Gilles
Jordi Ginesta
Colette Giudicelli
Éric Gold
Nathalie Goulet
Sylvie Goy-Chavent
Jean-Pierre Grand
Daniel Gremillet
François Grosdidier
Jacques Groperrin
Pascale Gruny
Charles Guené
Jean-Noël Guérini
Joël Guerriau
Jocelyne Guidez
Didier Guillaume
Véronique Guillotin
Abdallah Hassani
Claude Haut
Olivier Henno
Loïc Hervé
Christine Herzog
Alain Houpert
Jean-Raymond Hugonet
Benoît Huré

Maurice Antiste
Viviane Artigalas
David Assouline
Claude Bérit-Débat
Jacques Bigot
Joël Bigot
Maryvonne Blondin
Nicole Bonnefoy
Yannick Botrel

Jean-François Husson
Corinne Imbert
Jean-Marie Janssens
Sophie Joissains
Muriel Jourda
Mireille Jouve
Alain Joyandet
Antoine Karam
Roger Karoutchi
Fabienne Keller
Guy-Dominique Kennel
Claude Kern
Françoise Laborde
Laurent Lafon
Jean-Louis Lagourgue
Marc Laménié
Élisabeth Lamure
Christine Lanfranchi Dorgal
Florence Lassarade
Robert Laufoaulu
Michel Laugier
Daniel Laurent
Nuihau Laurey
Christine Lavarde
Ronan Le Gleut
Jacques Le Nay
Antoine Lefèvre
Dominique de Legge
Jean-Pierre Leleux
Olivier Léonhardt
Henri Leroy
Valérie Létard
Martin Lévrier
Brigitte Lherbier
Anne-Catherine Loisier
Jean-François Longeot
Gérard Longuet
Vivette Lopez
Pierre Louault
Jean-Claude Luche
Michel Magras
Viviane Malet
Claude Malhuret
Didier Mandelli
Alain Marc
Frédéric Marchand
Hervé Marseille
Jean Louis Masson
Hervé Maurey
Jean-François Mayet
Pierre Médevielle
Colette Mélot
Franck Menonville
Marie Mercier
Sébastien Meurant
Brigitte Micouleau
Alain Milon
Jean-Marie Mizzon
Jean-Pierre Moga
Thani Mohamed Soilihi
Albéric de Montgolfier
Patricia Morhet-Richaud

Abstentions :

Martial Bourquin
Michel Boutant
Henri Cabanel
Thierry Carcenac
Maryse Carrère
Françoise Cartron
Catherine Conconne
Hélène Conway-Mouret

Catherine Morin-Desailly
Jean-Marie Morisset
Philippe Mouiller
Philippe Nachbar
Robert Navarro
Louis-Jean de Nicolaj
Claude Nougein
Olivier Paccaud
Jean-Jacques Panunzi
Georges Patient
François Patriat
Philippe Paul
Cyril Pellevat
Philippe Pemezec
Cédric Perrin
Évelyne Perrot
Stéphane Piednoir
Jackie Pierre
François Pillet
Gérard Poadja
Rémy Pointereau
Ladislav Poniatowski
Sophie Primas
Jean-Paul Prince
Christophe Priou
Catherine Procaccia
Sonia de la Provoté
Frédérique Puissant
Isabelle Raimond-Pavero
Michel Raison
Didier Rambaud
Jean-François Rapin
Noëlle Rauscent
André Reichardt
Évelyne Renaud-Garabedian
Jean-Claude Requier
Bruno Retailleau
Charles Revet
Alain Richard
Denise Saint-Pé
Hugues Saury
René-Paul Savary
Michel Savin
Patricia Schillinger
Alain Schmitz
Bruno Sido
Jean Sol
Nadia Sollogoub
Lana Tetuanui
Dominique Théophile
Claudine Thomas
Catherine Troendlé
Raymond Vall
Jean-Marie Vanlerenberghe
Michel Vaspert
Dominique Vérien
Sylvie Vermeillet
Jean-Pierre Vial
Jean Pierre Vogel
Michèle Vullien
Dany Wattebled
Richard Yung
Roland Courteau
Michel Dagbert
Ronan Dantec
Yves Daudigny
Marc Daunis
Gilbert-Luc Devinaz
Jérôme Durain
Alain Duran
Vincent Éblé

Frédérique Espagnac
 Rémi Féraud
 Corinne Féret
 Jean-Luc Fichet
 Martine Filleul
 Samia Ghali
 Marie-Pierre de la
 Gontrie
 Nadine Grelet-
 Certenais
 Annie Guillemot
 Laurence Harribey
 Jean-Michel
 Houllegatte
 Xavier Iacovelli
 Olivier Jacquin

Victoire Jasmin
 Éric Jeansannetas
 Patrice Joly
 Bernard Jomier
 Gisèle Jourda
 Patrick Kanner
 Éric Kerrouche
 Joël Labbé
 Bernard Lalande
 Jean-Yves Leconte
 Claudine Lepage
 Jean-Jacques Lozach
 Monique Lubin
 Victorin Lurel
 Philippe Madrelle

Jacques-Bernard
 Magner
 Christian Manable
 Didier Marie
 Rachel Mazuir
 Michelle Meunier
 Marie-Pierre Monier
 Franck Montaugé
 Marie-Françoise Perol-
 Dumont
 Angèle Prévile
 Claude Raynal
 Sylvie Robert
 Gilbert Roger
 Laurence Rossignol
 Jean-Yves Roux

Jean-Pierre Sueur
 Simon Sutour
 Sophie Taillé-Polian
 Rachid Temal

Jean-Claude Tissot
 Nelly Tocqueville
 Jean-Marc Todeschini
 Jean-Louis Tourenne

André Vallini
 Sabine Van Heghe
 Yannick Vaugrenard

N'ont pas pris part au vote :

Claudine Kauffmann, Stéphane Ravier.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gérard Larcher - Président du Sénat et Mme Marie-Noëlle
 Lienemann - qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après
 vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.