

MERCREDI 9 JUILLET 2014

SNCF (Procédure accélérée)

Conférence des présidents

Sommaire

CMP (Nominations)	1
DÉLÉGATION (Candidature)	1
QUESTION PRIORITAIRE DE CONSTITUTIONNALITÉ	1
RENOI POUR AVIS	1
SNCF (Procédure accélérée)	1
<i>Discussion générale commune</i>	1
M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État chargé des transports	1
M. Michel Teston, rapporteur de la commission du développement durable	2
M. François Patriat, rapporteur pour avis de la commission des finances	4
MISE AU POINT AU SUJET D'UN VOTE	4
DÉLÉGATION (Nomination)	4
SNCF (Procédure accélérée – Suite)	4
<i>Discussion générale commune (Suite)</i>	4
M. Louis Nègre	4
M. Vincent Capo-Canellas	5
Mme Mireille Schurch	6
Mme Anne-Marie Escoffier	7
M. Ronan Dantec	8
HOMMAGE À UNE DÉLÉGATION PARLEMENTAIRE ÉTHIOPIENNE	8
AVIS SUR DES NOMINATIONS	9
ENGAGEMENTS DE PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE	9
SNCF (Procédure accélérée - Suite)	9
<i>Discussion générale commune (Suite)</i>	9
M. Jean-Jacques Filleul	9
M. Roger Karoutchi	9
M. Roland Ries	10
M. Francis Grignon	10
Mme Delphine Bataille	11
Mme Marie-Françoise Gaouyer	11
M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État	11
<i>Discussion des articles du projet de loi</i>	12
ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE PREMIER	12
ARTICLE PREMIER	13
M. Marc Laménie	13
Mme Natacha Bouchart	13
M. Christian Poncelet	14
CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS	14
CMP (Candidatures)	15

SNCF (Procédure accélérée – Suite).....	15
<i>Discussion des articles du projet de loi (Suite)</i>	15
ARTICLE PREMIER (SUITE)	15
CMP (Nominations).....	29
ORDRE DU JOUR DU JEUDI 10 JUILLET 2014	30

SÉANCE du mercredi 9 juillet 2014

7^e séance de la session extraordinaire 2013-2014

PRÉSIDENCE DE MME CHRISTIANE DEMONTÈS,
VICE-PRÉSIDENTE

SECRÉTAIRES :

M. FRANÇOIS FORTASSIN, MME MARIE-NOËLLE LIENEMANN.

La séance est ouverte à 14 h 30.

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

CMP (Nominations)

Mme la présidente. – Le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre la demande de constitution d'une commission mixte paritaire chargée de proposer un texte commun sur le projet de loi de finances rectificative pour 2014. En conséquence, les nominations intervenues lors de notre séance du 7 juillet prennent effet.

Délégation (Candidature)

Mme la présidente. – Le groupe socialiste a fait connaître à la présidence le nom du candidat qu'il propose pour siéger à la Délégation aux droits des femmes et à l'égalité des chances entre les hommes et les femmes en remplacement de Mme Laurence Rossignol, dont le mandat sénatorial a cessé. Cette candidature va être affichée et la nomination aura lieu conformément à l'article 8 du Règlement.

Question prioritaire de constitutionnalité

Mme la présidente. – M. le président du Conseil constitutionnel a communiqué au Sénat, par courrier en date du mercredi 9 juillet 2014, une décision du Conseil sur une question prioritaire de constitutionnalité portant sur l'article 41-4 du code de procédure pénale.

Renvoi pour avis

Mme la présidente. – Le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, de financement rectificative de la sécurité sociale pour 2014, dont la commission des affaires sociales est saisie au fond, est envoyé pour avis, à sa demande, à la commission des finances.

SNCF (Procédure accélérée)

Mme la présidente. – L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, portant réforme ferroviaire et de la proposition de loi organique, adoptée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relative à la nomination des dirigeants de la SNCF.

Discussion générale commune

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche. – Le 31 octobre 2012, la SNCF célébrait ses 75 ans d'existence. Nous faisons alors le constat d'une crise dans le fonctionnement du système ferroviaire français. Après de terribles accidents comme celui de Brétigny, il y a un an, j'ai annoncé la nécessité d'une vaste réforme de ce système, afin de lui redonner du souffle, de la clarté, de l'efficacité. S'est ensuivie une large concertation, un projet de loi adopté en conseil des ministres le 16 novembre dernier et vivement débattu à l'Assemblée nationale. Je souhaite que la discussion soit aussi riche au Sénat pour adresser un message de confiance en l'avenir, un message ambitieux pour le ferroviaire.

Cette réforme, d'apparence technique, a pour objectifs un service public renforcé, la formation d'un groupe public industriel ferroviaire - vitrine de notre savoir-faire à l'étranger - la mise en place d'un pacte national pour assurer la pérennité financière du nouvel ensemble, d'un cadre social commun et d'une régulation des activités ferroviaires.

Renforcer le service public, c'est assurer la sécurité, la sûreté et la qualité pour répondre aux attentes de nos concitoyens. Nous devons coordonner les différentes autorités régulatrices que sont l'État et les régions.

Ce projet de loi crée des outils qui n'existaient pas jusqu'alors, tel que le Haut Comité ferroviaire. La SNCF seule ne peut décider de la stratégie ferroviaire, le Parlement sera étroitement associé. Enfin, l'État fixera des objectifs à l'opérateur avec la conclusion de contrats. Je sais pouvoir compter sur le Sénat pour asseoir le poids de la Nation dans le ferroviaire.

Deuxième objectif, créer un gestionnaire de structure unifié et un groupe industriel intégré réunissant la famille cheminote. Là où les activités étaient atomisées, nous avons un grand groupe public puissant structuré autour de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités. Nous en finissons ainsi avec la séparation stérile entre gestion des infrastructures et gestion des services de transport. L'État reprendra la place qui était la sienne dans ce groupe public ; il

fixera les objectifs, nommera les dirigeants. Bien sûr, les représentants des régions seront présents au côté de l'État, mais aussi ceux des salariés. Enfin, SNCF Réseau regroupera les missions de gestion des infrastructures de services de transport. Nous mobiliserons ainsi toutes les énergies et faciliterons les mobilités internes.

Troisième axe de la réforme, la conclusion d'un pacte de sauvegarde pour notre réseau. Stoppons l'alourdissement du fardeau de la dette. Les grands travaux ne seront plus financés par Réseau ferré de France (RFF) par l'emprunt. Ces dernières années, l'État s'est déchargé de la réalisation des lignes à grande vitesse sur RFF au détriment de l'entretien du réseau existant et des lignes du quotidien. Vous en connaissez le résultat sur vos territoires, l'École polytechnique de Lausanne avait dressé un constat accablant au moment de mon arrivée. Notre réseau, notre patrimoine, était lesté d'une dette de plus de 40 milliards laissée aux générations futures. Depuis 2002, priorité a été donnée aux transports du quotidien avec le schéma national des infrastructures et le célèbre rapport Duron. Ce plan n'aura de sens que si nous optimisons le savoir-faire des cheminots enfin réunis au sein de la même famille.

Un peu de logique, un peu de responsabilité, l'État ne recevra plus de dividende - ce qui était le cas jusqu'alors. Enfin, nous proposerons une règle de rétablissement des comptes financiers. Contrairement à ce que j'ai entendu ces dernières années, ce pacte ne remet pas en question le statut des salariés - propagande au service de la mobilisation ; son objet est le retour à l'équilibre. Nous aurions pu choisir de reprendre la dette mais cela n'aurait pas eu de sens dans notre situation ; nous créons un nouvel outil, le rapport de suivi financier.

Quatrième volet, le volet social. Là encore, que n'ai-je entendu ! J'entends les cheminots, la France ne saurait s'engager dans une bataille du rail. Avec force et avec conviction, je veux réaffirmer l'importance du dialogue social pour accompagner le changement.

Je salue solennellement l'esprit de responsabilité des organisations représentatives qui ont conclu des accords le 13 juin dernier.

M. Roger Karoutchi. – Ah ! Ah ! Dites-le aux usagers !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – N'ironisez pas : je tiens à insister sur l'esprit de responsabilité des syndicats qui s'engagent et signent.

Ces accords comportent des avancées, avec la création de délégués syndicaux centraux, la gestion coordonnée des relations humaines et des parcours au sein de l'Epic de tête, la SNCF. L'avenir du service public passe par un cadre social commun, j'en suis persuadé. Voyez ce qu'il s'est passé après la libéralisation du fret ferroviaire.

Nous ne reproduisons pas les mêmes erreurs, d'abord parce que nous sommes face à un calendrier européen et, ensuite, parce que la défense du service public implique sa modernisation. Je n'ai pas souhaité, et je l'ai dit dès ma prise de fonctions, anticiper l'ouverture à la concurrence, sans que soient posés des garde-fous, des garanties. Ce n'est pas reculer des échéances, mais les préparer au mieux en défendant notre vision. Voilà ce qui me distingue des esprits pétris de libéralisme. (*Murmures ironiques à droite et au centre*) À mon sens, la véritable manière d'assurer une concurrence véritablement libre et non faussée est l'établissement de ce cadre social commun. La bataille du rail est désormais économique ; elle se joue au niveau européen, vous le savez bien. C'est pourquoi nous devons nous renforcer pour préparer l'avenir.

Cinquième axe, la régulation grâce à un tiers indépendant, indispensable puisqu'il s'agira d'un groupe public, afin de garantir l'accès au réseau et le respect de la trajectoire de redressement. Ce sera l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf), renforcée. Un régulateur fort, en effet, constitue la contrepartie d'un groupe public ferroviaire puissant.

Je connais ma responsabilité dans ce débat. La France a une longue histoire ferroviaire avec un train représentant le progrès tout au long du XIX^e siècle. Nous voilà devant un nouveau tournant de notre histoire ferroviaire, qui n'appartient pas qu'au passé. L'État doit donner l'impulsion pour penser ensemble les lignes à grande vitesse, les TER, les trains Corail. M. Nègre ne pourra pas le nier, M. Montebourg nous a donné des budgets pour le renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire ; cela ne s'était pas vu depuis 30 ans. Nous avons lancé les autoroutes ferroviaires, créé un fonds pour que se forme un *cluster* des acteurs du ferroviaire. Plaçons le ferroviaire face aux défis de son avenir. Il ne s'agit vraiment pas de le mettre hors de son temps !

La France, grande nation ferroviaire, a refusé une vision uniforme, des règles uniques. Ce faisant, elle a retrouvé sa place dans le concert européen en nouant des alliances avec l'Allemagne. En quelque sorte, le défi n'est rien moins que la refondation du ferroviaire. Je suis heureux que nous puissions en discuter de longues heures dans un climat social apaisé. (*Applaudissements à gauche*)

M. Michel Teston, rapporteur de la commission du développement durable. – Cette réforme est nécessaire et urgente. Elle est aussi eurocompatible. Comment en parler sans évoquer les discussions en cours sur le quatrième paquet ferroviaire ? Préparons-nous y, sans anticiper des étapes de cette ouverture à la concurrence que, pour ma part, je n'appelle d'ailleurs pas de mes vœux...

Pour cela, il nous faut lever quatre obstacles à commencer par la séparation - unique au monde - de la gestion des infrastructures et des services de

transport due à la loi de 1997. Ensuite, une dette colossale de 44 milliards d'euros, dont 37 milliards pour RFF considéré comme une structure de défaisance. La puissance publique allemande avait, elle, repris une partie de la dette de la Deutsche Bahn. Si nous ne faisons rien, la dette de notre système ferroviaire atteindra 70 milliards d'euros en 2025.

Troisième handicap, une insuffisante préparation à l'ouverture à la concurrence. Faute d'un cadre social homogène, Fret SNCF a décliné. L'État n'a pas joué le rôle d'arbitre qui était le sien. Ce texte crée un gestionnaire d'infrastructures unifié, SNCF Réseau. Le gestionnaire d'infrastructures et l'exploitant des services de transport sont rassemblés dans un même groupe. En jargon européen, on parle d'un « groupe verticalement intégré ». En somme, nous créons une *holding* ferroviaire à la française. Ce modèle, choisi par l'Allemagne, n'avait pas les faveurs de la Commission européenne qui a même voulu l'interdire. Le ministre Cuvillier a rappelé son combat, soutenons-le en votant ce projet de loi.

Le projet offre en outre aux concurrents de la SNCF de réelles garanties d'indépendance dans l'exercice des fonctions essentielles, soit la tarification et l'allocation des sillons.

Ce texte comporte également des mesures fortes destinées à mettre fin à la dérive financière de notre système ferroviaire, dont le pilotage sera renforcé, puisque le projet de loi organise un retour de l'État-stratège. Il reviendra à l'Araf d'assurer la régulation économique du système.

Ce projet instaure un cadre social commun à l'ensemble des salariés de la branche ferroviaire, qui sera élaboré pour l'essentiel par les partenaires sociaux. Un décret-socle établira les règles relatives à la durée du travail, garantissant un haut niveau de sécurité des circulations et assurant la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs. Il reviendra à la négociation collective de déterminer les caractéristiques de ce cadre social.

Le texte a été substantiellement complété à l'Assemblée nationale, sous l'impulsion de Gilles Savary, dont je salue la compétence et l'engagement. Notre commission a approuvé les mesures votées par les députés pour renforcer l'information du Parlement à l'article premier, relatif au schéma national des services de transport, à la présentation des contrats passés entre les trois Epic du groupe et l'État au Parlement - en y ajoutant la présence d'un député et d'un sénateur au comité de surveillance de la SNCF.

Aux articles 2 *bis* A et 2 *bis* B, nous avons écarté toute perspective de démantèlement du réseau ferré ; les lignes d'intérêt local pourront être rachetées par les régions.

À l'article 2 *ter*, notre commission a inclus dans le rapport au Parlement l'examen d'une reprise de tout ou partie de la dette par l'État.

M. Louis Nègre. – Bravo !

M. Michel Teston, rapporteur. – Nous avons inscrit, à l'article 4, le principe de la publicité de l'ensemble des propositions, avis et décisions de l'Araf, en conformité avec la directive établissant un espace ferroviaire unique européen.

L'article 5 *bis* constitue un apport important des députés, il répond aux revendications des régions en leur confiant un rôle de chef de file en matière d'aménagement des gares d'intérêt régional...

M. Roger Karoutchi. – Avec quel argent ?

M. Michel Teston, rapporteur. – ... en autorisant le transfert du matériel roulant et en imposant une présentation comptable séparée des contrats de service TER.

Notre commission a introduit un article 6 *bis* A pour traiter de la perturbation des installations ferroviaires par les ondes électromagnétiques.

Les députés ont renforcé la sécurité et la sûreté ferroviaires à l'article 6 *ter* A : sera imposée une remontée des incidents à l'établissement public de sécurité ferroviaire. Cette culture du compte rendu s'impose après le terrible accident de Brétigny-sur-Orge.

L'article 6 *ter* pose le principe du libre accès des forces de l'ordre aux véhicules ferroviaires, nationaux comme étrangers. À l'article 7, les députés ont systématisé la mobilisation de la Surveillance générale (Suge). L'article 9 *bis* a été introduit par la commission du développement durable de l'Assemblée nationale en coordination avec la proposition de loi organique relative à la nomination des dirigeants de la SNCF : il prévoit l'audition du président et du vice-président du directoire ainsi que du président du conseil de surveillance, par les commissions parlementaires. Aux articles 10, 11 et 16, les députés ont clarifié les règles de transfert de propriété entre les trois Epic, que nous avons encore améliorées en commission. Quant aux gares de voyageurs, les députés se sont contentés de demander un rapport sur l'impact de leur transfert à SNCF Réseau ou aux autorités organisatrices de transport ; toute décision serait prématurée.

M. Louis Nègre. – Est-ce une réforme, oui ou non ?

M. Michel Teston, rapporteur. – Quant à l'article 11 *bis* qui transfère à SNCF Réseau les terminaux de marchandises gérés par SNCF Mobilités et appartient à l'État, nous avons adopté en commission une solution de compromis sur la liste qui sert de base à ces transferts, afin d'assurer la pérennité de notre patrimoine ferroviaire.

Nous avons approuvé à l'article 6 l'ouverture aux salariés de RFF du cadre social commun.

Au total, la commission du développement durable a estimé que ce projet de loi fournit des outils

pertinents pour renforcer le système ferroviaire et assurer son avenir.

Je souhaite notamment que notre Haute Assemblée manifeste largement son soutien à cette réforme. (*Applaudissements à gauche*)

M. Didier Guillaume. – Très bonne intervention.

M. François Patriat, *rapporteur pour avis de la commission des finances.* – La commission des finances s'est saisie pour avis compte tenu de l'endettement préoccupant du système ferroviaire de 37 milliards d'euros, qui est en partie public. Il faut le maintenir, le stabiliser, à terme le réduire.

L'unification constitue une première étape. RFF doit lever des fonds pour financer quatre lignes nouvelles. D'ici dix ans, il faudra investir 15 milliards d'euros. L'unification de l'infrastructure est une amélioration fondamentale.

L'équilibre financier repose aussi sur la réalisation d'un plan de performance du nouvel opérateur. L'objectif de stabilisation de la dette à dix ans est ambitieux, nul ne le conteste.

L'Araf est un premier garde-fou, pour veiller à la bonne régulation et donner un avis sur le budget. Deuxième garde-fou : la règle d'or qui évitera que la SNCF s'endette plus que de raison. Ce sont les commanditaires des nouvelles lignes qui assumeront la charge de l'endettement qu'elles impliquent.

La commission des finances a estimé que le scénario retenu est soumis à des aléas, dont le premier concerne les ressources de SNCF Réseau. L'environnement économique sera déterminant pour assurer leur dynamisme. Le deuxième aléa est lié, comme pour tous les emprunteurs, à l'évolution des taux. Dix pour cent de gain de productivité est un objectif atteignable.

La question de la reprise de tout ou partie de la dette de l'État est posée. Il n'a pas paru souhaitable à la commission des finances que l'État reprenne la dette de la SNCF, qui est peu risquée. Outre qu'une telle reprise pèserait sur notre déficit maastrichtien, le poids de la dette est un élément déterminant pour pousser le réseau à se moderniser.

Le réseau est trop grand et pourrait être rationalisé. La commission Mobilité 21 a établi que nous devons faire des choix.

La commission des finances a émis un avis favorable aux articles premier, 2, 2^{ter}, 4 et 5 dont elle s'est saisie. (*Applaudissements sur les bancs socialistes et du RDSE*)

Mise au point au sujet d'un vote

M. Jean-Jacques Filleul. – Le 4 juillet au soir, lors du scrutin public n° 214 sur l'ensemble du projet de loi

relatif à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral, MM. Courteau, Rainaud et Guérini souhaitaient voter contre alors qu'ils ont été indiqués comme ne prenant pas part au vote.

Mme la présidente. – Il vous en est donné acte.

Délégation (*Nomination*)

Mme la présidente. – Je rappelle au Sénat que le groupe socialiste a présenté une candidature pour la Délégation aux droits des femmes et à l'égalité des chances entre les hommes et les femmes.

Le délai prévu par l'article 8 du Règlement est expiré. La présidence n'ayant reçu aucune opposition, je proclame Mme Hélène Conway-Mouret, membre de la Délégation aux droits des femmes et à l'égalité des chances entre les hommes et les femmes, en remplacement de Mme Laurence Rossignol, dont le mandat sénatorial a cessé.

SNCF (*Procédure accélérée – Suite*)

Discussion générale commune (*Suite*)

M. Louis Nègre. – (*Applaudissements à droite*) Enfin ! Le projet de loi que vous nous présentez, monsieur le ministre, est issu d'une trop lente maturation. Nous savons tous depuis bien longtemps que notre système ferroviaire qui fait la fierté de la France était en voie d'effondrement, dans son réseau classique, avec un matériel obsolète. N'oublions pas l'accident dramatique de Brétigny. Seul l'investissement massif des régions a contribué à moderniser notre rail et à augmenter le nombre de passagers transportés.

Le constat de cette lente dégradation m'avait amené dès 2010 à réclamer ici au précédent gouvernement un Grenelle du ferroviaire. Il fallut attendre plus d'un an pour obtenir les Assises du ferroviaire, d'où découle ce projet de loi.

Je me réjouis de l'unification attendue, qui a fait l'unanimité. Vous redonnez à l'État un rôle de stratégie bienvenu pour fixer les priorités.

M. Vincent Capo-Canellas. – Ah !

M. Louis Nègre. – Le schéma national affichera les orientations de l'État.

Le Parlement aura heureusement à connaître des dossiers les plus importants, mais, à ma surprise, sans vote ! Je propose une loi de programmation, afin d'associer toute la nation à la définition des objectifs du système ferroviaire.

Vous avez accru les possibilités d'intervention de l'Araf. Je suis d'accord avec le rapporteur : un régulateur fort est indispensable. Le rapporteur pour avis de la commission des finances a parlé d'or, c'est le cas de le dire, en déclarant que si tout va bien, nous n'aurions que 60 milliards d'euros de dette en 2025.

M. Roger Karoutchi. – Tout va bien, en effet !

M. Louis Nègre. – Il est difficile de savoir qui fait quoi, entre un Epic mère et deux Epic filles, accompagnés par une véritable nébuleuse d'organismes, sans oublier la commission des sanctions, la commission de déontologie et un Haut Comité pour la qualité du service, qui tous concourent au fonctionnement du système ferroviaire français. Dans le système précédent, on ne savait pas à qui appartenaient les quais et à qui appartenaient les bordures de quai.

La nouvelle architecture n'est guère plus lisible, hélas. Je ne partage en effet pas toute votre démarche, monsieur le ministre...

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Je suis rassuré !

M. Didier Guillaume. – C'était pourtant bien parti !

M. Roger Karoutchi. – Voire...

M. Louis Nègre. – Je suis libre et honnête : je dis ce que je pense. Quelle est l'utilité du commissaire du Gouvernement auprès de l'Araf ? Sera-t-il un commissaire politique ?

Sur la gestion des gares, dans son rapport du 22 avril 2013, Jacques Auxiette, bien connu à gauche, avait proposé de confier à SNCF Réseau l'ensemble du patrimoine ferroviaire, quoi de plus logique ? L'Autorité de la concurrence s'est prononcée sans équivoque dans le même sens. Je regrette votre position, monsieur le ministre.

De même, sur l'article 5 *bis* du projet de loi, incompréhensible pour tout être normalement constitué : pourquoi les régions qui ont financé l'intégralité de certaines gares avec les deniers de leurs contribuables n'en sont-elles pas propriétaires ?

S'il n'y avait que cela... Hélas, trois fois hélas, il y a plus grave. Trois points fondamentaux ne sont pas traités. Le premier, c'est la dette qui explose, entraînant une charge de près d'1,5 milliard l'an. Votre approche n'est pas à la hauteur du problème. Le Gouvernement n'a prévu qu'un simple rapport, dans deux ans ! Cette situation est ancienne et chaque année aggravée. C'est d'autant plus incompréhensible que l'Insee et la Cour des comptes ont confirmé qu'il serait possible dès aujourd'hui de transférer 10 milliards à l'État : il y a le feu, monsieur le ministre ! Détourner le regard, c'est plomber l'ensemble du système ferroviaire. La seule clé de désendettement, selon la troisième commission des Assises, est la résorption du déficit structurel, nous en sommes loin.

M. François Patriat, rapporteur pour avis. – Quelle solution proposez-vous ?

M. Louis Nègre. – Autre problème : l'absence d'ouverture maîtrisée à la concurrence, que je préconisais dès 2009 dans mon premier amendement au Sénat.

La commission n°1 des Assises du ferroviaire présidée par Gilles Savary avait déclaré que le principe d'une ouverture à la concurrence était acté. Cela économiserait des charges au profit des contribuables des collectivités et des investissements, sans aucun *dumping* social.

Votre projet de loi verrouille complètement le paysage ferroviaire national, à travers des dispositions de dernière minute qui fleurent bon le centralisme démocratique : c'est le retour à la SNCF de Grand-Papa, la ligne Maginot ; on est sur la défensive, arc-bouté sur les droits acquis, ce qui, à terme, remet en cause l'existence de l'entité. Ce modèle, c'est le vôtre, pas le nôtre. Le cas de la SNCM devrait vous interpeller. Votre projet de loi se limite à une réforme institutionnelle. Il ne règle pas les problèmes principaux de l'avenir du rail. Cette réforme n'est pas la loi fondatrice attendue depuis 2011. C'est une mini-réforme, suivie d'une contre-réforme, à l'Assemblée nationale, un texte baroque qui n'est pas à la hauteur des enjeux. Nous voterons contre. (*Applaudissements à droite*)

M. Vincent Capo-Canellas. – Le système ferroviaire français est constitutif de notre identité. Il fait la fierté légitime des cheminots et celle de nos compatriotes. Nous aimons le chemin de fer, mais devons lui donner un nouveau départ. La situation actuelle ne peut plus durer et les cheminots eux-mêmes le souhaitent. La complexité du système actuel, les besoins de sa modernisation, l'impasse financière, la difficulté de hiérarchiser les priorités l'imposent. À cela s'ajoute le manque de compétitivité de notre système ferroviaire, où les coûts sont supérieurs de 30 % à ceux que l'on observe chez nos voisins.

L'État doit enfin se doter d'une stratégie ferroviaire. Nous pensons aux victimes de Brétigny, au moment de la publication du rapport sur cet accident. Unifier l'infrastructure, cela fait toujours consensus. Adapter le système ferroviaire français aux exigences actuelles, c'est plus douloureux.

La qualité de service doit s'améliorer, ainsi que la régularité. Le coût du système ferroviaire est trop élevé aujourd'hui. La concurrence sera une réalité demain : le nier n'est pas une solution.

Face à ces enjeux, ce projet de loi est insuffisant, complexe avec trois Epic. L'euro-compatibilité reste à confirmer par les nouvelles institutions européennes. L'endogamie du système reste préoccupante. Votre réforme est en outre insuffisamment financée. Une réforme qui ne résout pas le problème de la dette, est-

ce une réforme ? Vous contournez la question principale, celle de la modernisation du système.

M. Roger Karoutchi. – Eh oui !

M. Vincent Capo-Canellas. – Les régions seront les moteurs de la rénovation. Elles n'en ont pas encore les moyens. Un premier pas a été franchi par les députés en leur direction, bien trop timide. La question du matériel roulant n'est pas bien réglée. Le régulateur doit être encore renforcé dans son indépendance, ainsi que l'étanchéité entre les différents Epic.

La règle prudentielle, s'agissant de la dette, n'est qu'esquissée. Le cadre social est complété, certes, pour rassurer les cheminots qui devront accompagner la réforme, en être acteurs.

L'Assemblée nationale a introduit une part de réalisme, une part de dialogue social amélioré. Souhaitons qu'il sera positif demain, qu'il ne bloquera pas. A-t-on le temps ? Construire pas à pas, en améliorant le texte, par pragmatisme, nous y sommes prêts, mais est-ce réciproque ? Mener un combat idéologique ne rendrait pas service au système ferroviaire.

M. Raymond Vall, *président de la commission du développement durable.* – Évidemment !

M. Vincent Capo-Canellas. – Comment approfondir cette réforme, alors, en préparant l'ouverture à la concurrence ? Il y a une ambiguïté de votre réforme et vous devez la lever, sortir de la politique de l'autruche, faire bouger les lignes afin de moderniser notre système ferroviaire.

Autant nous sommes d'accord sur le gestionnaire unifié, recommandé par les Assises, autant le pôle public intégré nous laisse dubitatifs. Sur l'économie, sur le régulateur, la dette, le pouvoir des régions, il faut aller plus loin. Nous proposerons des amendements sur des points précis, dont certains sont communs avec Louis Nègre. Notre objectif est d'inscrire la stabilisation, la diminution de la dette en priorité, de préparer le système ferroviaire au quatrième paquet ...

M. Louis Nègre. – Très bien !

M. Vincent Capo-Canellas. – ... de renforcer l'indépendance des opérateurs publics, ainsi que les pouvoirs de l'Araf, comme autorité de régulation indépendante; enfin d'améliorer la productivité et la qualité du service rendu, dans un esprit concurrentiel : quand on regarde les prix sur Internet, on désespère.

Votre projet de départ n'était pas le nôtre, monsieur le ministre, l'Assemblée nationale l'a amélioré mais il reste du chemin à faire. Nous avons de grandes réserves. Nous mesurons l'enjeu. Repousser la préparation à l'ouverture à la concurrence, c'est s'exposer à un réveil douloureux. Le droit européen existe. Il faudra réussir le quatrième paquet avec une Commission et un Parlement européens renouvelés. Nous nous engageons dans

cette discussion dans cet esprit constructif, tourné vers l'avenir.

N'oublions pas les voyageurs qui sont exaspérés en Ile-de-France. Hier encore, le RER B était bloqué à la station Luxembourg, monsieur le ministre. À 20 heures, j'attendais encore certains de mes conseillers municipaux qui y étaient coincés.

Il faut revenir à l'obligation de service public et d'égalité qui doit animer notre système ferroviaire. Nous avons un rapporteur de talent, vous êtes à l'écoute, monsieur le ministre. Cette réforme, mal engagée, et qui a failli dérailler à cause de la grève, a été réaiguillée à l'Assemblée nationale : espérons que, remise sur les bons rails au Sénat, elle arrivera à quai et à temps. (*Applaudissements au centre*)

Mme Mireille Schurch. – Maintenance inexistante, délabrement jamais vu : les mots du procureur d'Évry sont durs. Pourtant, les cheminots eux-mêmes nous le disaient. Quel gâchis pour les usagers !

La SNCF est une entreprise publique, que les gouvernements successifs ont tendu à assimiler à une entreprise comme les autres. Nous n'avons cessé de dénoncer les lacunes de la réforme de 1997, la perte d'énergie dans les relations entre deux entreprises publiques qui devaient logiquement travailler ensemble, le manque d'égard envers les cheminots.

Nous saluons vos efforts, monsieur le ministre, pour que ce texte soit inscrit à l'ordre du jour de notre assemblée, d'autant qu'une course de vitesse est engagée avec la Commission européenne. Les États ont une marge de manœuvre dans la transposition des directives. Monsieur le ministre, pas de double discours, national et européen ! « La France, avez-vous dit, est une grande nation ferroviaire et européenne, qui a un poids certain dans les négociations ». Donc n'invoquez pas de contraintes réelles ou imaginaires.

Il convient de répondre aux exigences des usagers. Le service public le peut parfaitement, s'il englobe les réseaux, l'offre de services, ainsi que la gestion des gares et du patrimoine ferroviaire.

RFF a hérité de la dette de la SNCF, qui devient colossale, et n'apparaît plus comme de la dette publique. Dans la plupart des grands pays européens, comme en Allemagne, l'État a repris la dette de l'opérateur historique. Ce projet de loi n'apporte pas de réponse à cette question cruciale.

Monsieur le ministre, vous en appelez à des gains de performance et à l'optimisation de l'offre : la logique d'abaissement des coûts, de suppression d'emplois dégrade les conditions de travail des cheminots et la qualité du service public, réduite par le recours systématique à la sous-traitance, ce qui entraînera peut-être d'autres Brétigny...

Seuls sont privilégiés les projets entraînant les meilleures retours sur investissement. Les travaux

d'entretien du réseau ne seront réalisés que lorsqu'ils seront jugés « utiles », et financés, autant dire jamais sur certaines lignes. Il faudra l'expliquer à nos concitoyens, monsieur le ministre.

Votre réforme ne répond pas aux attentes des cheminots, en termes d'efficacité. L'unique objectif de l'Araf est de faire de la place aux nouveaux entrants, à la concurrence. La régulation est du ressort de l'État.

Parmi les termes que vous utilisez pour promouvoir votre réforme, celui d'unicité est trompeur, puisque vous créez trois entités. Les directives européennes ne l'imposent pas. Pourquoi ne pas avoir externalisé les fonctions dites essentielles auprès de la Direction générale des infrastructures des transports et de la mer (DGITM) et regroupé le système ferroviaire public autour d'un seul Epic ? Il y aura trois présidents, la complexité est loin d'avoir disparu.

« Économies » ? Pouvez-vous les préciser, au regard de cet empilement de structures et d'instances si diverses. « Pérennité » ? La Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) a des suspicions sur le statut de l'Epic. L'exemple de La Poste est éclairant. La gauche s'était battue, à l'époque, contre cette transformation. La séparation entre filiales est le plus sûr chemin vers la privatisation. D'ailleurs, les articles 10 et suivants organisent un transfert d'actifs. « Unicité du système et simplification » ? Depuis plusieurs années, les régions souhaitent être reconnues comme Autorités organisatrices de transport (AOT) de plein exercice. Le texte qui nous vient de l'Assemblée nationale entraîne une véritable régionalisation des transports : ces collectivités auront la maîtrise de la politique tarifaire des services d'intérêt général, elles pourront être propriétaires des infrastructures et faire appel à des sous-traitants.

Au vrai, ce texte, loin de faire l'unité du réseau, organise la concurrence entre les différents acteurs du ferroviaire.

Nos amendements iront dans le sens d'une réelle unification du système, de financements renforcés, la reprise de la dette par l'État, l'unité du réseau et la préservation des conditions de travail des cheminots. Le groupe CRC vous le disait il y a un an, libéralisation, régionalisation et maîtrise publique ne sont pas compatibles. Nous attendons des engagements précis de la part du Gouvernement.

Le traitement médiatique de la grève a été violent et lamentable, alors que les cheminots défendent avant tout le service public. Renforcer le groupe public ferroviaire est bien l'enjeu décisif. (*Applaudissements sur les bancs CRC*)

Mme Anne-Marie Escoffier. – Ce texte est nourri par l'actualité : pêle-mêle, le terrible accident de Brétigny, les embarras de la dernière grève, le problème de la largeur des quais... Sur l'accident de Brétigny, les premières analyses, terrifiantes, font froid dans le dos et blessent notre conscience. Face à cela,

le problème des quais ne pèse guère : on ne saurait reprocher à la SNCF d'avoir voulu renouveler son matériel, le problème était maîtrisé. On ne saurait non plus faire grief aux cheminots de faire grève, ni aux usagers de s'en agacer.

J'ai reçu les cheminots de l'Aveyron, qui m'ont fait part de leurs préoccupations : la dette - ils consacraient un jour sur sept de leur activité à la rembourser ; la durée d'amortissement des investissements ; le cloisonnement des activités, la baisse du nombre des agents ; l'ouverture à la concurrence qui se profile... Sans compter le maintien du train de nuit Rodez-Paris et celui de la ligne Rodez-Millau. Ces interrogations témoignent d'un certain désarroi.

Je salue la qualité du travail de nos rapporteurs. Le texte issu de la commission corrige les méfaits de la loi de 1997, qui avait strictement séparé SNCF et RFF dans le but plus ou moins avoué de réduire la dette. Après dix-sept ans, l'objectif n'a pas été atteint et un mur d'incompréhension s'est élevé entre les deux opérateurs.

Les réunifier dans le respect des règles européennes relève du bon sens. On est allé aussi loin que possible dans la voie de l'intégration. L'État assume désormais pleinement sa mission stratégique grâce à sa majorité au sein du conseil de surveillance de l'Épic mère. La création d'un Haut Comité du ferroviaire traduit la volonté de fédérer toutes les forces.

Le cadre social est modernisé, les règles étendues à tous les salariés, le nivellement par le bas écarté : le pari, difficile, est tenu.

L'ampleur de la dette SNCF est connue : vous voulez la stabiliser à 60 milliards en 2025 ; la réduire serait plus ambitieux... Deux aléas demeurent : la baisse du trafic et la dépréciation des actifs TGV. On peut aussi craindre une hausse des taux d'intérêt, qui, selon M. Pepy, ferait tomber la SNCF dans le surendettement.

Une autre préoccupation porte sur l'ouverture à la concurrence. Il est raisonnable de s'y préparer, alors que les négociations sur le « quatrième paquet » ferroviaire vont bon train. Je vous fais confiance, monsieur le ministre, pour soutenir notre modèle.

Je salue les progrès de la régionalisation ferroviaire. Les régions ont dû se substituer à RFF au prix de lourds efforts ; je me réjouis qu'elles puissent acquérir des infrastructures ferroviaires, voire du matériel, prenant ainsi toute leur part à l'aménagement du territoire. Autorités organisatrices de transport, elles seront désormais parties prenantes à tous les débats.

Le RDSE, conscient des fragilités qui demeurent, est confiant dans la détermination de tous les partenaires à aller vers un meilleur service public.

Nous voterons le texte. (*Applaudissements sur les bancs socialistes et du RDSE*)

M. Ronan Dantec. – Les écologistes sont très attentifs au ferroviaire et à sa gouvernance. Pour certains, le train est synonyme de grande vitesse et de confort ; pour beaucoup d'autres, il est le symbole d'une France délaissée, confrontés qu'ils sont à la détérioration rapide du réseau, voire à son « usure sévère »...

Défaut d'entretien, organisation déficiente de la maintenance, manque de coordination entre SNCF et RFF : les maux sont connus. Il faut nous interroger sur les priorités : si les écologistes s'opposent au tout-TGV, ce n'est pas pour faire obstacle au développement des chemins de fer, mais pour les sauver. Nous défendons le train à haut niveau de service, roulant déjà à 220 km/h, et la priorité donnée à la rénovation des lignes existantes.

La dette ferroviaire, de plus de 40 milliards d'euros, augmente de 1,5 milliard par an ; l'objectif du Gouvernement est de la contenir à 60 milliards en 2025. Des chiffres qui donnent le vertige... Comment éviter la paralysie avec une dette aussi lourde, alors que le trafic baisse et que les LGV déjà lancées - ces bijoux français, dit le rapporteur de l'Assemblée nationale - plombent les comptes ?

Face à cette situation, priorité doit être donnée à la rénovation de l'existant. Le Gouvernement a lancé un plan de 410 millions, mais le tunnel Lyon-Turin coûte plus de 14 milliards d'euros. Ce n'est pas raisonnable !

L'absence de rénovation, le manque de financements empêchent de développer la nécessaire stratégie de report modal. La France adore rappeler que sa production d'électricité émet peu de gaz à effet de serre mais oublie que son système de transport, lui, pollue beaucoup !

Les péages poids lourds, enfin sur les rails, pardonnez-moi ce mauvais jeu de mots, restent trop bas pour financer des investissements : il faudra les rehausser rapidement. Les régions ont besoin de nouvelles recettes, surtout à la veille de la loi Lebranchu : il faudra discuter d'un élargissement du réseau taxable. À la part régionale de versement transport intersticielle proposée par Roland Ries, nous proposerons d'ajouter une part additionnelle à un taux maîtrisé - ce pourrait être 0,2 %, dès maintenant - j'y insiste - un plafond à 2 %. Mme Schurch parlait de régionalisation du système ferroviaire, c'est un peu exagéré. Régionalisation ne rime pas avec démembrement du service public ; l'action publique en sera à mon sens renforcée. Les régions doivent prendre toute leur part dans la gouvernance du système ferroviaire : trois de leurs représentants au conseil de surveillance ne seraient pas de trop.

L'État sera conforté dans son rôle stratégique, c'est essentiel alors que des choix déterminants doivent être faits. Une loi d'orientation quinquennale en

matière de mobilité serait utile ou, à défaut, une programmation pluriannuelle validée par le Parlement qui s'imposerait à l'opérateur historique. Nous devrions parler de transition des mobilités comme nous parlons de transition énergétique.

Les chemins de fer sont notre patrimoine. Mme Schurch parlait de valeurs qui cimentent le territoire, elle a raison - sinon que je parlerais plutôt d'irrigation du territoire. (*Sourires*)

On parle de concurrence. Il faudra être vigilant pour écarter le *dumping* social. Et ne pas oublier que le premier concurrent du fer, c'est le transport routier. Là aussi, il faut éviter le *dumping* social.

Des garanties ont été apportées aux cheminots par l'Assemblée nationale sur la gestion de la nouvelle entité. La place des usagers et des associations n'est pas moins importante.

Le groupe écologiste votera ce texte plus que nécessaire, qui peut encore être amélioré. (*Applaudissements sur les bancs écologistes et socialistes*)

Hommage à une délégation parlementaire éthiopienne

Mme la présidente. – (*Mmes et MM. les sénateurs*) J'ai le plaisir de saluer, dans la tribune d'honneur du Sénat, une délégation de quatre parlementaires du groupe d'amitié Éthiopie-France de la Chambre des Représentants de la République d'Éthiopie, conduite par son président, Son Excellence M. Bashir Ali Mahdi. Elle est accompagnée par les membres du groupe d'amitié France-Pays de la Corne de l'Afrique, présidé par notre collègue M. Louis Duvernois.

La délégation est en France, jusqu'au 14 juillet, pour une visite d'étude, centrée sur le développement des transports ferroviaires et urbains et les politiques applicables à la gestion des ressources en eau.

La délégation a rencontré hier certains de nos collègues de la commission du développement durable sur ces sujets. Elle a également effectué une visite des équipements des sociétés Aéroports de Paris et RATP DEV.

À la fin de la semaine, la délégation se rendra dans le Var, à l'invitation de nos collègues MM. Pierre-Yves Collombat et François Trucy, pour découvrir l'expertise française dans le domaine de la gestion des ressources en eau de la Société du Canal de Provence.

Le Sénat français entretient d'excellentes relations de confiance et d'amitié avec la Chambre des Représentants d'Éthiopie, qui a accueilli à plusieurs reprises des délégations sénatoriales pour des sessions d'échanges interparlementaires.

Mes chers collègues, permettez-moi de souhaiter, en votre nom à tous, à nos homologues du Parlement éthiopien, une cordiale bienvenue, ainsi qu'un excellent et fructueux séjour. (*Applaudissements*)

Avis sur des nominations

Mme la présidente. – J'informe le Sénat que la commission des lois a, d'une part, émis un avis favorable (16 voix pour, 14 voix contre, 5 bulletins blancs) sur le projet de nomination de M. Jacques Toubon aux fonctions de défenseur des droits et, d'autre part, émis un avis favorable (18 voix pour, 13 voix contre, 4 bulletins blancs) sur le projet de nomination de M. Adeline Hazan aux fonctions de contrôleur général des lieux de privation de liberté.

Engagements de procédure accélérée

Mme la présidente. – En application de l'article 45, alinéa 2, de la Constitution, le Gouvernement a engagé la procédure accélérée pour l'examen du projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement des États-Unis d'Amérique en vue d'améliorer le respect des obligations fiscales à l'échelle internationale et de mettre en œuvre la loi relative au respect des obligations fiscales concernant les comptes étrangers (dite « loi Fatca »), déposé sur le Bureau du Sénat le 9 juillet 2014, et du projet de loi renforçant les dispositions relatives à la lutte contre le terrorisme, déposé sur le Bureau de l'Assemblée nationale le 9 juillet 2014.

SNCF (*Procédure accélérée - Suite*)

Discussion générale commune (*Suite*)

M. Jean-Jacques Filleul. – Dans un climat social compliqué, l'Assemblée nationale a largement couvert le champ de ce projet de loi ferroviaire. C'est un texte majeur. Je salue l'engagement de Michel Teston : ce n'était pas facile de mettre sa griffe à un texte déjà riche ; il l'a fait. François Patriat a précisé la « règle d'or », avec l'objectif de ne pas augmenter le déficit de SNCF Réseau. Stabiliser la dette autour de 2020 est primordial mais c'est un objectif *a minima* ; pourquoi ne pas envisager une caisse d'amortissement de la dette ferroviaire afin d'organiser la reprise par l'État de tout ou partie de la dette historique ? L'Insee en a requalifié 10,8 milliards d'euros en dette publique. Nous le proposerons par amendement.

Le modèle proposé est intelligent. Nous revenons de loin... La séparation entre SNCF et RFF n'a plus d'avocats. Décidée en 1997, elle allait bien au-delà de

la directive de 1991, et s'inscrivait dans une vague de réformes libérales partout en Europe. À l'époque, les dirigeants allemands voulaient faire entrer la Deutsche Bahn à la bourse de Francfort...

Cette séparation ambiguë et coûteuse, qui n'existe dans aucun autre secteur, a nui à l'efficacité de notre système ferroviaire. Dès 2001, M. Gayssot notait que la répartition des rôles entre maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre n'était pas claire. La double expertise consommait du temps et de l'énergie, le climat social se dégradait déjà.

Le TGV aurait-il pu voir le jour avec cette organisation éclatée ? Une organisation sur laquelle vous vous interrogez, monsieur le ministre, lors du drame de Brétigny : ayons une pensée pour les victimes. Désormais, les responsabilités seront claires.

En 2001, le Conseil supérieur du service public ferroviaire préconisait plus d'intégration, l'apurement de la dette - 5 milliards d'intérêts annuels -, le rétablissement d'un lien contractuel avec l'État sous forme d'un contrat de plan de cinq ans, une harmonisation des conditions de concurrence au sein du secteur des transports et la mise en place d'une instance d'arbitrage sous le contrôle du Parlement, chargée du choix des investissements multimodaux. Je me réjouis que le Gouvernement aille dans ce sens.

Je salue le combat du ministre face à une Commission européenne toujours réticente lorsqu'il est question d'intégration. Vous n'avez pas reproduit le modèle allemand. La nouvelle architecture en trois Épic renforce les moyens du gestionnaire d'infrastructure et est plus rationnelle. Le Gouvernement présentera d'ici deux ans un rapport sur les conditions d'une reprise de la dette historique.

Grâce à cette réforme, la SNCF pourra entamer sa mutation et, demain, en 2019 ou 2023, faire face à la concurrence. Après avoir bataillé contre la loi Pons, j'ai émotion et plaisir à le dire. J'apprécie que le Parlement soit consulté sur les contrats d'objectifs et j'espère qu'il sera représenté à l'Araf - nous aurons des amendements en ce sens.

La commission a adopté un amendement dont je me félicite sur le versement transport interstitiel. Même modeste, c'est un pas dans la bonne direction.

Le groupe socialiste votera ce texte avec enthousiasme et résolution. (*Applaudissements sur les bancs socialistes, écologistes et du RDSE*)

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Merci !

M. Roger Karoutchi. – Monsieur le ministre, vous avez du courage de faire cette réforme dans un climat social, politique et international difficile. Ce n'est pas la révolution attendue. Droite et gauche se sont refusé depuis 25 ans à prendre de vraies décisions, à faire de vrais choix. On a laissé la SNCF développer les TGV pour faire pièce à Air Inter : résultat, Air Inter a disparu, la SNCF s'est endettée, Air France est en difficulté.

Même absence de choix en matière de transport routier...

Monsieur le ministre, vous n'avez pas pu, pas voulu ouvrir davantage la concurrence. Le quatrième paquet ferroviaire arrivera pourtant... Si nous ne nous y préparons pas, ce sera brutal et ravageur.

Peut-être la loi de 1997 n'était-elle pas idéale, peut-être faut-il regrouper les opérateurs, mais SNCF Réseau n'aura pas plus de moyens de RFF... La maison mère aura-t-elle les moyens de lui apporter des concours ? J'en doute. Les difficultés financières perdureront.

Dans un autre contexte budgétaire l'État aurait pu reprendre une partie de la dette. Ce n'est pas possible aujourd'hui. Sans moyens, vous ne faites qu'une demi-réforme. Vous vous refusez à confier de vraies responsabilités et des moyens aux régions, à les autoriser à expérimenter l'ouverture de leur réseau à la concurrence ou à avoir un pouvoir de tarification. Nous restons dans un système très contraint, très réglementé - et sans ressources supplémentaires.

Je suis de ceux qui défendent le service public et sa modernisation. Sa défense suppose-t-elle de ne modifier ni règles ni statuts ? J'ai grandi, moi aussi, en un temps où les trains français incarnaient la modernité, la régularité, le confort. Ce n'est plus le cas.

Pas d'ouverture à la concurrence, pas de pouvoirs suffisants à l'Araf, pas de moyens supplémentaires pour SNCF Réseau, pas de reprise de la dette, pas de modification du statut des personnels : les lignes ne bougent guère même si je reconnais, monsieur le ministre que vous avez plutôt bien négocié à Bruxelles... Les contraintes étant si fortes, fallait-il faire pareille réforme maintenant ?

Je ne finirai pas sans un mot sur l'Ile-de-France. (*M. Frédéric Cuvillier, ministre, sourit*) La région représente 60 % du trafic de voyageurs, le versement transport interstitiel sera loin de suffire. La région n'en peut plus. Pensons à Brétigny. N'en déplaise à Mme Escoffier, j'ai beaucoup d'estime pour le président Pepy. Je reprochais à son prédécesseur de délaisser l'Ile-de-France : même l'amortissement de notre matériel roulant allait au TGV ; les usagers voyagent dans des trains improbables, irréguliers, dans des conditions de transport inhumaines...

Mme Nicole Bricq. – Quand il y en a !

M. Roger Karoutchi. – C'est insupportable. Pendant vingt ans, les gouvernements successifs n'ont pas investi en Ile-de-France, préférant le TGV. Quand M. Pepy rassure sur l'état du réseau en Ile-de-France, il prend un risque considérable... Je prêche un peu dans le désert, y compris dans mon camp... Il faut rapprocher la RATP et la SNCF, unifier la gestion du RER... Si l'on ne fait rien, incidents et retards ne feront que se multiplier.

Monsieur le ministre, vous avez essayé de rationaliser les choses, sans aller au bout, faute de moyens financiers et d'un climat social plus favorable. Je ne voterai pas ce texte. (*Applaudissements sur les bancs UMP*)

M. Roland Ries. – Après 2017, peut-être l'UMP poursuivra-t-elle dans la voie que nous avons ouverte, avec de l'argent tiré d'on ne sait où ! (*Sourires*)

Je me réjouis que le Sénat ait enfin l'occasion de discuter de l'avenir du système ferroviaire - enfin, parce que nous en parlons depuis des années. Le rapport Bianco-Auxiette a été remis en avril 2013. L'actualité démontre l'urgence de cette réforme. Surtout, la présidence italienne souhaite accélérer la négociation du quatrième paquet ferroviaire : au-delà de la date couperet, toute réforme serait impossible. Le *statu quo* n'est pas tenable, tout le monde s'accorde à le dire.

Ce texte vise à résoudre la question de la gouvernance, mise en évidence de façon consensuelle lors des Assises du ferroviaire. Comme on le dit en patois bruxellois, nous aurons un groupe verticalement intégré avec trois Épic, un Épic de tête plus SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

Lors des grèves, on a beaucoup agité le chiffon rouge d'une disparition de l'Épic de tête, le seul à garantir l'unicité du système. La mise en concurrence, qui interviendra en 2022, ne saura aboutir qu'à une concurrence régulée, comme il en existe une pour les transports urbains depuis la Loi d'orientation des transports intérieurs (Loti).

M. Vincent Capo-Canellas. – Allons-y ! (*M. Louis Nègre renchérit*)

M. Roland Ries. – Il faudra, *mutatis mutandis* - disait-on quand on faisait de la rhétorique - adapter au rail ce modèle qui fonctionne.

Ce texte s'attaque à la dette avec une règle d'or : pas d'investissement supplémentaire qui ne soit adossé à des recettes prévisionnelles.

Enfin, la question sociale, cruciale, n'est pas éludée : à l'article 6, est prévu un décret-socle qui définira un cadre social commun garanti par une convention collective. C'est le seul moyen de se prémunir contre le *dumping* social, des salaires et des conditions de travail, qui sévit dans le transport routier.

Il y a urgence. La présidence italienne veut accélérer le quatrième paquet si bien que, dans quelque temps, nous ne pourrions plus créer ce groupe verticalement intégré. Je vous invite à voter ce texte ou, tout au moins, à vous abstenir afin qu'il puisse entrer en vigueur à temps. (*Applaudissements sur les bancs socialistes ; M Louis Nègre applaudit aussi*)

M. Francis Grignon. – La SNCF, champion du ferroviaire. J'y suis très attaché ; néanmoins, ce champion doit désormais composer avec la concurrence, à commencer par la Deutsche Bahn

avec qui il faudra toujours compter pour influencer sur les règles européennes. Je ne crois pas à un cordon sanitaire.

Comment faire ? D'abord, instaurer l'équité. Après le passage à l'Assemblée nationale, l'Araf dispose de prérogatives claires. Sur le temps de travail, j'espère davantage d'équité pour le fret ferroviaire et que le financement de 40 % des péages sera assuré après 2015, sans quoi le routier remporterait la mise.

Deuxième enjeu, l'efficacité. J'ai voté sans état d'âme la création de RFF. Avec du recul, considérant les effets peu raisonnables de cette séparation, je tiens la réunification de la gouvernance pour une très bonne chose, même si elle n'est pas parfaite. Pour l'heure, la directive gouvernance, adoptée en première lecture en février 2004 par le Parlement européen, autorise la *holding* ferroviaire à l'allemande. Espérons qu'il en sera de même pour notre groupe.

Je me réjouis de l'article 13 qui abroge l'article premier de la loi du 13 octobre 1940. J'espère que la commission mixte paritaire composée de représentants du personnel et des entités ferroviaires sera raisonnable sur le fond et n'opèrera pas, comme trop souvent, un nivellement par le haut. Le coût des trajets en TER est payé à 30 % par les usagers et à 70 % par les contribuables ; il faut réduire la part de ceux-ci, afin de stabiliser les finances.

Troisième enjeu, la compétitivité. La sous-traitance à la SNCF de milliers de petits marchés de travaux, la séparation des fonctions d'étude et de dévolution des sillons entre la direction de la circulation ferroviaire de la SNCF et une partie de RFF, sans système informatique compatible, posent problème et demandent beaucoup de compréhension entre les deux entités. La réorganisation de la gouvernance est, à cet égard, très positive ; elle implique une billetterie et un système d'information interopérables.

La compétitivité dépend aussi de la dette - celle de la Deutsche Bahn n'est que de 17 milliards d'euros - et du statut. Conservons le *statu quo* pour les employés à statut.

À titre personnel, je m'abstiendrai. (*Applaudissements sur quelques bancs au centre, à droite et sur quelques bancs socialistes*)

Mme Delphine Bataille. – Les conclusions d'expertise sur l'accident de Brétigny-sur-Orge démontrent la nécessité de la réforme. Le constat est partagé : la séparation entre RFF et SNCF par la loi de 1997 a conduit à l'impasse. Dysfonctionnements, une dette allant jusqu'à 44 milliards d'euros qui s'est enflée du fait des stratégies d'optimisation des deux opérateurs. Cela a fini par peser sur les voyageurs.

Les régions se sont attachées à financer les lignes locales : en 2012, leur part s'élevait à 14 %. La région Nord-Pas-de-Calais a le réseau de trains régionaux le plus dense. Elle y a consacré 218 millions d'euros en 2012. Elle a été la première à conventionner avec la

SNCF ; la voici maintenant défavorisée par la suppression de dessertes TGV qui entravent la mobilité des familles et freinent le développement de la région. À elle de compenser par des correspondances avec les TER qui coûteront 800 000 euros. Je me réjouis donc que le chef de filat des régions soit conforté.

Après avoir salué la création d'un gestionnaire unifié, la création d'un cadre social commun, je veux saluer l'implication du ministre. Avec ce texte, nous redonnerons fierté à nos cheminots dont l'histoire et le savoir-faire sont partout connus. (*Applaudissements sur les bancs socialistes*)

Mme Marie-Françoise Gaouyer. – Projet de loi débattu depuis deux ans, projet de loi attendu, face aux difficultés de gestion des deux Epic, face à l'insoutenable poids de la dette, face à l'Europe.

La Fédération nationale des associations d'usagers des transports craint pour les lignes les plus fragiles. Je ne crois pas au sacrifice de ces lignes au nom de l'intérêt général. Quand la figure du client remplace celle de l'usager, le service public n'y est plus. La ligne Azincourt-Le Tréport, a servi à transporter la silice, à développer la flaconnerie de luxe dans la vallée de la Bresle, à lier les deux régions de la Picardie et de la Haute-Normandie. Ligne de loisirs aujourd'hui, elle constitue aussi une ouverture vers la mer. C'est la seule ligne normande qui n'aboutisse pas à Saint-Lazare, mais à la gare du Nord.

Souvenons-nous que notre territoire s'est construit autour des chemins vicinaux puis du chemin de fer. Vecteur d'égalité des territoires et de développement durable, le rail est notre force ; ne l'affaiblissons pas ! (*Applaudissements sur les bancs socialistes*)

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Merci au rapporteur de son travail dont je saluerai la qualité tout au long de ces débats qui seront longs, passionnants et riches. Merci à tous les intervenants qui ont clairement affirmé leur soutien à la réforme. Oui, il y a un enjeu de calendrier avec la négociation du quatrième paquet ferroviaire.

Les autres, tel M. Capocanellas, m'ont encouragé à améliorer le texte. Peut-être faut-il se souvenir que celui-ci a déjà beaucoup évolué : dix-huit mois de dialogue social avec toutes les organisations représentatives, l'intégration des exigences européennes. Beaucoup n'osent pas franchir le Rubicon, tout en reconnaissant, en utilisant un ton négatif, comme M. Karoutchi, que la réforme ne va pas dans le mauvais sens. J'ai même cru un moment que vous vous absteniez.

Ce texte réforme profondément le système ferroviaire. À court terme, l'État ne pourra cependant pas reprendre les 10 milliards d'euros de dette que l'Insee vient de qualifier de publique sur un total de 37 milliards. Nous nous attachons néanmoins à résoudre cette question et à y associer le Parlement.

La concurrence n'est pas la priorité de ce texte, comme d'aucuns l'ont regretté. Faut-il pour autant nier la réalité de la concurrence future ? L'arrivée de celle-ci est inéluctable. Comment s'y préparer ? Voilà la question posée ; ce disant, je me tourne vers la gauche de l'hémicycle.

Le Conseil économique, social et environnemental, dans son avis de juillet 2012, sous la plume d'un rapporteur devenu depuis le secrétaire général de la CGT, écrivait : « Une concertation devrait être engagée avec l'ARF pour définir un calendrier plus normal d'ouverture à la concurrence des TER » et de préconiser de « lancer assez rapidement les premières expérimentations pour le début 2015 ». C'était sur l'ouverture à la concurrence que devaient porter ces expérimentations.

Pour ma part, instruit par l'expérience du fret ferroviaire, je n'ai pas voulu anticiper la libéralisation. Je pense en revanche, que nous devons nous y préparer avec une nouvelle gouvernance, l'élaboration d'un cadre social commun et une définition précise des obligations de service public. Sans quoi, il y aura privatisation des bénéfices et nationalisation des pertes. Voyez l'effondrement du fret SNCF ! Harmonisation des règles, implication de l'État et des régions dans le Haut Comité du ferroviaire dessineront un nouveau paysage pour parer à une concurrence à tout crin. Au reste, la perspective de la libéralisation ne cesse d'être repoussée, de 2019 à 2022 et peut-être plus loin, preuve que j'ai eu raison de convaincre Bruxelles qu'il n'existait pas un modèle unique quand d'autres s'avouaient déjà vaincus.

Trois Epic, ce serait trop ? Notez bien l'emploi du conditionnel ! M. Nègre en a même rajouté et évoqué l'Établissement public de sécurité ferroviaire.

M. Louis Nègre. – Je me suis contenté de lire.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Vous brouillez les cartes et tentez de démontrer l'indémontrable.

M. Louis Nègre. – Mais vous avez résisté !
(Sourires)

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Il ne s'agit pas de trois groupes, mais d'un seul, composé de trois Epic. Certes, il est difficile de renoncer à des slogans qui font mouche même si la réalité est tout autre. À Marseille, des syndicalistes CGT m'ont traité, à propos de la SNCM, de « menteur liquidateur » alors même que je n'avais jamais parlé de liquidation, mais de redressement, de chance pour l'entreprise. De même, Mme Schurch répète que « 3, c'est pire que 2 ». Slogan facile mais faux ! Pourquoi ce qui est simple pour la Deutsche Bahn serait-il trop compliqué pour la SNCF ?

Un environnement évolutif pour le ferroviaire justifie la présence des régions au sein du Haut Comité du ferroviaire, du conseil de surveillance de la SNCF. Augmenter le nombre de représentants ferait obstacle

à la présence de l'État et de SNCF Réseau. Les régions sont confirmées dans leur chef de filat ; elles passent des conventions avec la SNCF, laquelle leur soumettra une comptabilité séparée pour les TER.

Affirmation des régions, donc, qui va de pair avec le renforcement du rôle de l'État, d'une stratégie nationale. Parfaitement, madame Schurch.

J'en viens à l'accident de Brétigny-sur-Orge, drame terrible. Aussitôt, j'avais commandé l'étude au Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) sur la chaîne des causalités qui avait mené à la catastrophe. Le coordinateur national pour l'aide aux victimes et les associations ont réalisé un travail tout à fait remarquable, dans leur accompagnement. L'abandon et la médiatisation provoquent souvent de nouvelles blessures qui s'ajoutent à la perte. Cette mission n'est pas achevée. Très vite, la SNCF et le RFF avaient reconnu leur responsabilité.

Avant Brétigny, nous avons lancé un plan de 2,5 milliards d'euros pour la modernisation du réseau. Il faisait suite au rapport de l'École polytechnique de Lausanne. La situation difficile d'alors résultait du lancement concomitant de quatre lignes à grande vitesse non financées. La grande vitesse est l'un des fleurons de l'industrie française ; il n'empêche, l'économiquement raisonnable doit nous guider.

Après Brétigny, nous avons engagé le plan Vigirail de 410 millions d'euros pour la période 2014-2017. Le tout, sous contrôle de l'EPSF. Tous les boulonnages, tous les aiguillages, tous les cœurs de voie ont été vérifiés ; les élus locaux peuvent se rassurer.

Le matériel roulant des TER est financé, bien sûr, par les régions. Cependant, voici comment se décompose le financement d'un réseau : 5,4 milliards par les péages, 1,3 milliard par les AOT et le Stif, 2 milliards par l'État et 2,1 milliards par les entreprises ferroviaires. Le tableau est donc plus nuancé que ne le décrit M. Dantec. Quant aux services, ils sont financés à hauteur de 10 milliards d'euros par les voyageurs et chargeurs, de 5 milliards par l'État et les régions. Les régions elles-mêmes gagneront en coordonnant leurs interventions pour optimiser l'investissement public.

J'ai été bien trop long ; je serai plus bref, madame la présidente, lors de la discussion des articles.
(Applaudissements sur les bancs socialistes et du RDSE)

La discussion générale commune est close.

Discussion des articles du projet de loi

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE PREMIER

Mme la présidente. – Amendement n°41, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Avant l'article premier

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La France, par l'intermédiaire du secrétaire d'État chargé des transports, demande aux instances européennes la réalisation d'un bilan contradictoire sur l'impact en termes d'emplois, d'aménagement du territoire et de la qualité du service rendu de la libéralisation du transport ferroviaire.

Le secrétaire d'État demande également la réalisation d'un bilan carbone des politiques de libéralisation du transport ferroviaire.

Dans l'attente, le Gouvernement s'engage, par un moratoire, à ne pas transposer de nouvelles directives.

Mme Mireille Schurch. – Face à la libéralisation annoncée du transport de voyageurs, le service public risque d'être mis à mal, les expériences d'autres pays montrant combien ces deux notions sont antinomiques, de même que la libéralisation passée du fret ferroviaire. Il importe que la France obtienne des institutions européennes un moratoire sur les trois premiers paquets ferroviaires tant que toutes les leçons de ces expériences n'auront pas été tirées.

Cet absence de bilan est dommageable et explique le mouvement social contre cette réforme. Nous avons tout notre temps pour l'établir d'ici à 2022 ou 2023.

M. Michel Teston, rapporteur. – La commission considère qu'il est légitime de vouloir disposer d'un tel bilan, qui en effet n'a jamais été réalisé. En revanche, il est impensable, comme vous le suggérez aussi, de demander au Gouvernement un moratoire sur la transposition de nouvelles directives. Pour cette raison, avis défavorable.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Des contraintes juridiques impliquant des délais de transposition des règles européennes s'imposent à nous, faute de quoi nous sommes exposés à des procédures en manquement par la Commission. Nous avons une discussion exigeante avec certains pays partenaires et la Commission sur la mise en concurrence. Ainsi, avec l'Allemagne nous nous sommes opposés à la séparation absolue de la *holding* et des opérations voulues par le Commissaire. Désormais, le système intégré est bel et bien reconnu comme euro-compatible par la Commission.

C'est ainsi que nous voulons avancer dans la lutte contre le *dumping* social dans tous les secteurs des transports, qui n'a que trop tardé précédemment. Avis défavorable.

M. Louis Nègre. – Je me réjouis de cet amendement que je ne voterai pourtant pas. Ce moratoire est excessif. En revanche, il serait intéressant de connaître la réalité du terrain. J'insiste à mon tour, monsieur le ministre, pour que l'on saisisse la Commission européenne, pour qu'une véritable étude contradictoire dresse le bilan réel de l'ouverture à la concurrence. J'ai ma petite idée. En Allemagne, l'ouverture à la concurrence, sans aucun *dumping*

social, a produit davantage de services. Allez dans les gares allemandes !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Et en Angleterre ?

M. Louis Nègre. – Oui, bonne idée ! On vient d'y gagner grâce à la SNCF Keolis, un grand marché. Ce qu'on est capable d'y faire, comme à Melbourne, on doit le faire en France aussi, cela coûtera moins cher à la collectivité, au contribuable. (*Applaudissements à droite*)

Mme Mireille Schurch. – Je porte un regard moins idyllique sur la concurrence. Si le rapporteur veut bien donner un avis favorable au bilan, je rectifie mon amendement pour supprimer le dernier alinéa.

Monsieur le ministre, on est content d'apprendre que vous discutez, mais nous voulons en savoir davantage.

M. Michel Teston, rapporteur. – Le Parlement ne peut donner d'injonction au Gouvernement. Je maintiens l'avis défavorable.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Également.

L'amendement n°41 rectifié n'est pas adopté.

ARTICLE PREMIER

M. Marc Laménie. – Cet article est l'un des plus importants, comme l'a souligné le rapporteur, dont je salue le travail, qui a abouti à un rapport de plus de 450 pages. Cette réforme porte sur la gouvernance, et je l'apprécie en ce sens, même si je partage bien des réserves qui ont été exprimées.

Je me suis muni d'un atlas de RFF, adressé aux parlementaires. Pour l'économie, l'histoire, la géographie de notre pays, pour les femmes et les hommes qui se déplacent quotidiennement, cette réforme est indispensable.

Je reviens sur le constat des limites de RFF, de la dette accumulée : faisons quelque chose, ne rien faire serait suicidaire. Oui, cette réforme est nécessaire.

Cependant, je nourris bien des regrets : l'aménagement du territoire est ignoré. Des lignes sont encore supprimées. Le fret a disparu de certaines lignes. Les infrastructures sont sous-utilisées, malheureusement. L'entretien, cela a été dit, laisse à désirer. L'investissement doit être une priorité.

Je regrette que des décisions de remplacement des TER par des bus soient prises, en Champagne-Ardenne, sans guère de concertation avec les élus. L'instance de coordination et de concertation est bienvenue. Je ne suis donc pas contre ce texte. Je penche plutôt pour l'abstention.

Mme Natacha Bouchart. – Je veux dire à mon tour l'importance de cet article premier, et ma déception face à ce projet de loi. Le système ferroviaire français

doit être réformé. Il est dans l'impasse. Je doute que ce projet de loi l'en sorte.

Cet article pose les principes généraux de la réforme, qui réunit les deux entités créées par la loi de 1997.

Nous sommes témoins des difficultés, des tensions entre les deux entités. Créer trois Epic n'améliorera pas les choses. Pourquoi n'anticipe-t-on pas davantage l'ouverture à la concurrence européenne ? Les entreprises y sont favorables, pour le fret, mais elle entraînera aussi des bienfaits pour le trafic des voyageurs. Certaines entreprises européennes veulent prendre des parts de notre marché, on le voit sur la Côte d'Opale, où va s'installer Eurocargorail. Plusieurs pays européens en tirent déjà bénéfice. Cette nouvelle réforme n'en est pas une. Je suis déçue. J'appelais de mes vœux un projet plus ambitieux, qui aurait pu rassembler.

M. Christian Poncelet. – Dans les débats à l'Assemblée nationale, certains députés ont affirmé que cette réforme démantèlerait le service public ; d'autres qu'elle n'ouvrirait pas suffisamment le secteur à la concurrence ; d'autres encore la jugent trop technocratique.

Technocratique, cette réforme ne l'est pas. J'ai assisté au gâchis dû à l'absence de dialogue entre RFF et la SNCF, qui a entraîné des décisions contraires à l'intérêt général, je veux parler du TGV Est européen.

Après une demi-heure de discussion avec le ministre des transports de l'époque, M. Gayssot, nous sommes retrouvés avec deux gares lorraines ! Actuellement seule existe la gare de Louvigny. La gare de Vandières est devenue l'Arlésienne du rail, alors qu'elle était seule garante de l'intérêt général, pour l'interconnexion entre la ligne TVG Est européen et le TER. Des intérêts personnels et locaux, visant à favoriser l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine, ont prévalu. Ce projet de loi remet de la cohérence, afin que l'État puisse imposer des schémas de transports favorables à l'aménagement du territoire. (*Applaudissements sur la plupart des bancs*)

La séance est suspendue à 19 heures.

PRÉSIDENCE DE MME CHRISTIANE DEMONTÈS,
VICE-PRÉSIDENTE

La séance reprend à 21 h 30.

Conférence des présidents

Mme la présidente. – Je vais vous donner lecture des conclusions de la Conférence des présidents.

JEUDI 10 JUILLET 2014,

VENDREDI 11 JUILLET 2014

À 9 heures 30, à 14 heures 30 et le soir :

- Suite du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, portant réforme ferroviaire et de la proposition de loi organique, adoptée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relative à la nomination des dirigeants de la SNCF

MARDI 15 JUILLET 2014

À 14 heures 30 et le soir :

1°) Débat sur l'orientation des finances publiques et, sous réserve de sa transmission, projet de loi de règlement du budget et d'approbation des comptes de l'année 2013 (Procédure accélérée)

2°) Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, de financement rectificative de la sécurité sociale pour 2014

MERCREDI 16 JUILLET 2014

À 14 heures 30 et le soir :

Discussion des articles du projet de loi de financement rectificative de la sécurité sociale pour 2014

JEUDI 17 JUILLET 2014

À 9 heures 30 :

1°) Suite éventuelle du projet de loi de financement rectificative de la sécurité sociale pour 2014

2°) Conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi relatif à l'individualisation des peines et à la prévention de la récidive

À 15 heures :

3°) Questions d'actualité au Gouvernement

À 16 heures 15 :

4°) Suite éventuelle de l'ordre du jour du matin

5°) Sous réserve de leur dépôt, conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi relatif à l'économie sociale et solidaire

6°) Sous réserve de sa transmission, deuxième lecture du projet de loi relatif à la sécurisation des contrats de prêts structurés souscrits par les personnes morales de droit public

Le soir :

7°) Sous réserve de sa transmission, deuxième lecture du projet de loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt

VENDREDI 18 JUILLET 2014

À 10 heures 30 et à 14 heures 30 :

- Suite de la deuxième lecture du projet de loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt

LUNDI 21 JUILLET 2014

À 15 heures et le soir :

1°) Conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi de finances rectificative pour 2014 ou nouvelle lecture

2°) Suite éventuelle de la deuxième lecture du projet de loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt

MARDI 22 JUILLET 2014

À 9 heures 30 :

1°) Questions orales

À 14 heures 30 et le soir :

2°) Conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi de financement rectificative de la sécurité sociale pour 2014 ou nouvelle lecture

3°) Conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi de règlement du budget et d'approbation des comptes de l'année 2013 ou nouvelle lecture

4°) Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement des États-Unis d'Amérique en vue d'améliorer le respect des obligations fiscales à l'échelle internationale et de mettre en œuvre la loi relative au respect des obligations fiscales concernant les comptes étrangers (dite « loi Fatca »)

5°) Sous réserve de leur dépôt, conclusions des commissions mixtes paritaires sur le projet de loi portant réforme ferroviaire et sur la proposition de loi organique relative à la nomination des dirigeants de la SNCF

MERCREDI 23 JUILLET 2014

À 14 heures 30 et le soir :

1°) Sous réserve de leur dépôt, conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi pour l'égalité réelle entre les femmes et les hommes

2°) Sous réserve de sa transmission, proposition de loi relative à la sécurisation des transactions relatives à la zone d'aménagement concerté du quartier de Gerland à Lyon

3°) Sous réserve de sa transmission, proposition de loi relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur

JEUDI 24 JUILLET 2014

À 9 heures 30 :

- Sous réserve de leur dépôt, conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt.

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Mme la présidente. – Conformément à l'article 48 de la Constitution et à l'article 29 *bis*, alinéa 2 et 3, du Règlement, la Conférence des présidents a réparti les semaines de séance d'octobre à décembre 2014 entre le Gouvernement et le Sénat. Le calendrier des semaines de séance sera communiqué aux sénatrices et aux sénateurs et mis en ligne sur le site internet du Sénat.

CMP (Candidatures)

Mme la présidente. – La commission des affaires économiques m'a fait connaître qu'elle a procédé à la désignation des candidats qu'elle présente à la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif à l'économie sociale et solidaire.

La commission des lois, pour sa part, m'a fait connaître qu'elle a procédé à la désignation des candidats qu'elle présente à la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi pour l'égalité réelle entre les femmes et les hommes.

Ces listes ont été affichées et la nomination des membres de ces commissions mixtes paritaires aura lieu conformément à l'article 12 du Règlement.

SNCF (Procédure accélérée – Suite)

Mme la présidente. – Nous reprenons l'examen du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, portant réforme ferroviaire et de la proposition de loi organique, adoptée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relative à la nomination des dirigeants de la SNCF.

Discussion des articles du projet de loi
(Suite)

ARTICLE PREMIER (SUITE)

Mme la présidente. – Amendement n°179, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable.

Alinéa 10

1° Première phrase

Supprimer les mots :

et d'aménagement équilibré du territoire

2° Après la première phrase

Insérer deux phrases ainsi rédigées :

Il participe à la dynamique, à l'irrigation et à l'aménagement des territoires. Il concourt au maintien et au développement de la filière industrielle ferroviaire et des bassins d'emploi sur l'ensemble du territoire.

M. Michel Teston, rapporteur. – Cet amendement précise le rôle du système de transport ferroviaire en matière d'aménagement du territoire, comme de développement de la filière industrielle ferroviaire.

L'amendement n°179, accepté par le Gouvernement, est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°28, présenté par M. Nègre.

Alinéa 15

Après le mot :

accroître

insérer les mots :

la capacité à l'exportation,

M. Louis Nègre. – La filière ferroviaire doit avoir, entre autres objectifs tels que la sécurité, l'efficacité économique et environnementale, de favoriser l'exportation. Nous fabriquons parfois des produits franco-français qui ne se vendent pas...

M. Michel Teston, rapporteur. – Avis favorable à ce très utile amendement.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Merci, monsieur Nègre, de souligner les efforts du Gouvernement. (*Sourires*) La filière se structure.

L'exportation, cela va sans dire mais cela va mieux en le disant.

L'amendement n°28 est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°181, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable.

Alinéa 17

Rédiger ainsi le début de cet alinéa :

« 6° La complémentarité entre les services de transport ferroviaire à grande vitesse, d'équilibre du territoire et d'intérêt régional, en vue de ...

L'amendement rédactionnel n°181, accepté par le Gouvernement, est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°1, présenté par M. Nègre.

Après l'alinéa 18

Insérer six alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 2100-2-... – Une loi d'orientation et de programmation ferroviaire est présentée par le Gouvernement devant le Parlement tous les cinq ans.

« Cette loi doit comprendre notamment :

« 1° La définition du périmètre du réseau ferroviaire maintenu de façon pérenne par le gestionnaire d'infrastructure ;

« 2° L'allocation des moyens budgétaires consacrés par l'État à la politique ferroviaire nationale ;

« 3° La déclinaison de la politique nationale en matière de fret ferroviaire et les moyens qui y sont alloués ;

« 4° La programmation des infrastructures.

M. Louis Nègre. – La politique ferroviaire est un enjeu national, un maillon essentiel de la transition énergétique et de la politique d'aménagement du territoire. Elle ne peut être seulement définie par les opérateurs ferroviaires.

Une loi d'orientation et de programmation ferroviaire, tous les cinq ans, permettrait d'associer le Parlement, c'est-à-dire la nation.

Mme la présidente. – Amendement n°124 rectifié, présenté par Mme Escoffier, MM. Vall, Alfonsi, Baylet, Bertrand, C. Bourquin, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mme Laborde et MM. Mézard, Requier, Tropeano et Vendasi.

Après l'alinéa 18

Insérer six alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 2100-2-... – Une loi d'orientation et de programmation de la politique ferroviaire est examinée par le Parlement tous les cinq ans. Elle comprend :

« 1° Les objectifs assignés au secteur ferroviaire dans une perspective intermodale ;

« 2° La définition du périmètre du réseau ferroviaire national maintenu de façon pérenne par le gestionnaire d'infrastructure ;

« 3° La déclinaison de la politique nationale en matière de fret ferroviaire et les moyens qui lui sont consacrés ;

« 4° Les orientations en matière d'investissements dans les infrastructures de transports ferroviaires ;

« 5° La programmation de l'ensemble des moyens en fonctionnement et en investissement affectés par l'État à la politique ferroviaire.

Mme Anne-Marie Escoffier. – Monsieur le ministre, vous donnerez sans doute aussi un avis favorable à cet amendement un peu plus précis. La perspective doit en effet être intermodale. Par une loi de programmation, le Gouvernement s'engagerait sur cinq ans. C'est l'esprit même de la Lolf, qui prévoit le contrôle du Parlement sur l'application des lois.

M. Michel Teston, rapporteur. – La commission a souhaité revenir sur cette question en séance. J'étais plutôt favorable à une loi de programmation, mais ces amendements constituent une injonction au Gouvernement : le Conseil constitutionnel a déjà censuré de semblables dispositions. Renforçons plutôt le rapport d'orientation stratégique avec l'amendement

n°186, pour ne pas priver le Parlement des informations qu'il attend. Retrait ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Le risque d'inconstitutionnalité est réel. Mme la ministre Escoffier, vous ne souhaitez sans doute pas adresser d'injonction au ministre des transports... Or M. Bussereau a déjà annoncé à l'Assemblée nationale qu'il saisirait le Conseil constitutionnel. Mieux vaut se rabattre sur l'amendement n°186.

J'ajoute que la matière n'est pas régaliennne et que le financement du système ferroviaire relève de divers acteurs. Nous ne saurions porter atteinte à la libre administration des collectivités territoriales.

Nous proposons plutôt un dispositif qui associe tous les acteurs et une information régulière du Parlement.

M. Louis Nègre. – J'ai à peu près tout compris. Mais ne votons-nous pas une loi de programmation militaire ? Si le Conseil constitutionnel le dit...

Notre amendement évoquait les moyens budgétaires alloués par l'État, ce que l'on ne retrouve pas dans l'amendement de Mme Escoffier. Les régions ne sont donc pas en cause.

L'amendement n°1 est retiré.

Mme Anne-Marie Escoffier. – Nous aurions pu déposer un amendement commun. Je retire le mien bien volontiers, au bénéfice de l'amendement n°186.

L'amendement n°124 rectifié est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°147, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Après l'alinéa 18

Insérer huit alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 2100-2-... – Une loi d'orientation sur la mobilité intermodale est présentée par le Gouvernement devant le Parlement tous les cinq ans.

« Cette loi comprend notamment :

« 1° La déclinaison de la politique nationale en matière de mobilité et d'interopérabilité entre les différents modes de transports ;

« 2° Les orientations en matière d'investissements dans les infrastructures de transport ;

« 3° Les modalités de coordination des différents services de transports de voyageurs et de marchandises ;

« 4° Le déploiement des systèmes de transport intelligents ;

« 5° Les priorités de l'État concernant le réseau ferroviaire.

« Les stratégies d'investissement de la SNCF et de Voies navigables de France sont en cohérence avec la loi d'orientation.

M. Ronan Dantec. – Le sort de cet amendement est scellé... Nous proposons plus largement une loi d'orientation sur la mobilité intermodale. Mais je ne veux pas croiser le fer sur des arguments d'ordre constitutionnel...

L'amendement n°147 est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°148 rectifié, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Après l'alinéa 18

Insérer onze alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 2100-2-... - I. – La programmation pluriannuelle de la mobilité établit les priorités d'action des pouvoirs publics pour l'ensemble des politiques de mobilité intermodale sur le territoire. Elle est soumise au Parlement par décret puis fixée par décret. Elle est compatible avec les principes fixés au chapitre I^{er} du livre I^{er} du titre I^{er} du code des transports et à l'article L. 229-1 du code de l'environnement et avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre mentionnés à l'article 2 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

« II. – La programmation pluriannuelle de la mobilité contient notamment des volets relatifs :

« - aux orientations en matière de mobilité et d'interopérabilité entre les différents modes de transport ;

« - aux investissements dans les infrastructures de transport ;

« - aux modalités de coordination des différents services de transport de voyageurs et de marchandises ;

« - au déploiement des systèmes de transport intelligents ;

« - aux priorités de l'État concernant le réseau ferroviaire.

« III. – Les investissements de la SNCF et de Voies navigables de France sont en cohérence avec la programmation pluriannuelle de la mobilité.

« IV. – Le document de programmation pluriannuelle de la mobilité est révisé au moins tous les cinq ans.

« Chaque nouvelle programmation est approuvée avant l'échéance de la programmation précédente, après avis des commissions des deux assemblées compétentes en matière de transports, d'infrastructures, de développement durable et d'aménagement du territoire.

« La programmation peut faire l'objet d'une révision simplifiée à l'initiative du Gouvernement, pour intégrer des modifications techniques qui ne modifient pas l'économie générale de la programmation. Les conditions et les modalités de cette révision simplifiée sont précisées par voie réglementaire.

M. Ronan Dantec. – Cet amendement est la réponse à tous nos problèmes... Une loi d'orientation n'étant pas possible, une programmation pluriannuelle l'est peut-être ? Le Parlement doit avoir une vision cohérente de la stratégie conduite. Ce n'est rien de plus que ce que prévoit le projet de loi de transition énergétique ; les principes étant fixés, aux opérateurs publics de prévoir leurs investissements en cohérence avec eux.

Le Haut Comité ferroviaire ne saurait être en charge de la stratégie de l'intermodalité, comme le prévoit l'amendement n°186 - ou alors il serait juge et partie. C'est au Parlement de dire son mot.

M. Michel Teston, rapporteur. – Retrait, sinon avis défavorable : la commission préfère l'amendement n°186, qui renforce le rapport stratégique. Le groupe écologiste de l'Assemblée nationale en était d'accord.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Un document de programmation n'est pas une loi de programmation, qui doit être fondée sur une loi organique. Un débat de programmation ne donne pas lieu à un schéma. Mieux vaut le cadre fourni par le rapport, dans une logique intermodale - mais évitons un Snit *bis*, c'est-à-dire des engagements non financés.

M. Ronan Dantec. – Je ne suis pas convaincu. Nous trouverons un équilibre en CMP. J'insiste sur le rôle stratégique de l'État, renforcé par l'amendement.

M. Louis Nègre. – Je soutiens philosophiquement cet amendement, qui fixe un cadre d'ensemble. Certes, on va bien au-delà des missions du Haut Comité, mais il est bon d'insister sur l'intermodalité et sur les investissements dans les infrastructures de transport : c'est le Snit. Je n'avais pas réussi à obtenir du gouvernement que je soutenais un débat au Parlement sur le Snit. M. Dantec le propose : excellente idée !

*Après une épreuve à main levée déclarée douteuse,
l'amendement n°148 rectifié, mis aux voix
par assis et levé, n'est pas adopté.*

Mme la présidente. – Amendement n°180, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable.

Alinéa 20, première phrase

Après le mot :

maritimes,

insérer les mots :

des opérateurs de transport combiné de marchandises,

M. Michel Teston, rapporteur. – Cet amendement impose des représentants des opérateurs de transport combiné de marchandises au sein du Haut comité du système de transport ferroviaire, compte tenu du rôle essentiel qu'ils exercent dans le domaine du fret ferroviaire.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Avis favorable.

M. Louis Nègre. – Quand on voit les autoroutes ferroviaires d'aujourd'hui, c'est une bonne idée.

L'amendement n°180 est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°115, présenté par M. Filleul et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Alinéa 20, première phrase

Après les mots :

de l'État,

rédigé ainsi la fin de cette phrase :

ainsi que deux députés et deux sénateurs et des personnalités choisies en raison de leur connaissance du système de transport ferroviaire national.

M. Jean-Jacques Filleul. – Ce projet de loi bâtit une nouvelle gouvernance du système ferroviaire. Le Haut Comité du système de transport ferroviaire, qui s'inspire du Conseil supérieur créé en 1999, associera toutes les parties prenantes : ce sera une sorte de conseil économique et social ferroviaire à la composition pluraliste, et dont les missions ont été élargies à l'intermodalité.

Le Comité des opérateurs du réseau, placé auprès du gestionnaire, aura quant à lui pour mission de coordonner les usages du réseau et d'en définir les bonnes pratiques.

Le groupe socialiste est très favorable à cette architecture. Il estime cependant que le Parlement doit être représenté au sein du Haut Comité.

Mme la présidente. – Amendement n°116, présenté par M. Filleul et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Après l'alinéa 21

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Le Haut Comité du système de transport ferroviaire peut décider, à la majorité de ses membres, de se saisir de toute question relevant de son domaine de compétence.

M. Jean-Jacques Filleul. – Cet amendement accorde une faculté d'autosaisine au Haut Comité.

Mme la présidente. – Amendement n°117, présenté par M. Filleul et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Après l'alinéa 21

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« En tant que de besoin, le Haut Comité du système de transport ferroviaire peut créer des commissions spécialisées pour l'exercice de ses missions.

M. Jean-Jacques Filleul. – Cet amendement, enfin, autorise le Haut Comité du système de transport ferroviaire à créer des commissions spécialisées.

M. Michel Teston, rapporteur. – Avis extrêmement favorable à l'amendement n°115, évidemment, comme aux deux autres.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – De même.

M. Louis Nègre. – Je propose de préciser que majorité et opposition seront également représentées, à parité.

Mme la présidente. – Vous n'avez pas déposé d'amendement.

M. Michel Teston, rapporteur. – Ni de sous-amendement : je ne puis donc donner l'avis de la commission sur une proposition qu'elle n'a pas examinée.

Mme la présidente. – On ne saurait répéter en séance le travail de commission, je ne dis pas cela pour vous brimer... Il y aura une CMP.

M. Alain Richard. – Le Règlement autorise à déposer un sous-amendement en séance, à condition qu'il soit écrit. Mais définir la majorité et l'opposition, cela relève au moins du Règlement des assemblées, qui a valeur organique, et non d'une loi ordinaire...

M. Louis Nègre. – Soit.

Les amendements n^{os} 115, 116 et 117 sont adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°186, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable.

Alinéas 22 à 29

Remplacer ces alinéas par treize alinéas ainsi rédigés :

« L'année précédant la conclusion ou l'actualisation des contrats prévus aux articles L. 2102-3, L. 2111-10 et L. 2141-3, le Haut Comité du système de transport ferroviaire est saisi par le Gouvernement d'un rapport stratégique d'orientation, qui présente, dans une perspective pluriannuelle :

« 1° Les évolutions intervenues depuis le précédent rapport stratégique d'orientation ;

« 2° La politique nationale en matière de mobilité et d'intermodalité ;

« 3° Les orientations en matière d'investissements dans les infrastructures de transport ;

« 4° Les actions envisagées pour favoriser la complémentarité entre les différents services de transport de voyageurs ;

« 5° L'avancement du déploiement des systèmes de transport intelligents ;

« 6° La stratégie ferroviaire de l'État concernant le réseau existant et les moyens financiers qui lui sont consacrés ;

« 7° La situation financière du système de transport ferroviaire national et ses perspectives d'évolution ;

« 8° La politique nationale en matière de fret ferroviaire ;

« 9° Les enjeux sociétaux et environnementaux du système de transport ferroviaire national ;

« 10° Les actions envisagées pour améliorer la compétitivité du mode ferroviaire par rapport aux autres modes de transport ;

« 11° L'articulation entre les politiques ferroviaires nationale et européenne.

« Ce rapport, après avis du Haut Comité du système de transport ferroviaire, est transmis au Parlement. Il est rendu public.

M. Michel Teston, rapporteur. – Cet amendement inscrit expressément le rapport stratégique d'orientation dans une perspective pluriannuelle et complète son contenu, afin de donner davantage de visibilité sur la situation financière du système de transport ferroviaire et les moyens financiers consacrés au réseau. Il ajoute en outre plusieurs volets relatifs à la politique nationale en matière de fret ferroviaire, aux actions envisagées pour améliorer la compétitivité du mode ferroviaire par rapport aux autres modes de transport et à l'articulation entre les politiques ferroviaires nationale et européenne. Cela devrait répondre aux préoccupations de nos collègues.

Mme la présidente. – Amendement n°77, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC.

Après l'alinéa 23

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Les orientations en matière d'adaptation du système ferroviaire aux réglementations européennes ;

M. Vincent Capo-Canellas. – Le rapport stratégique doit être aussi exhaustif et prospectif que possible, et prendre en compte les évolutions permanentes de la réglementation européenne.

Mme la présidente. – Amendement n°78, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC.

Après l'alinéa 28

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ...° L'allocation des moyens budgétaires consacrés par l'État à la politique ferroviaire nationale.

M. Vincent Capo-Canellas. – Cet amendement complète le rapport par une analyse des moyens budgétaires que l'État consacre à sa politique

ferroviaire, à défaut d'une loi d'orientation ou de programmation.

Mme la présidente. – Amendement n°29 rectifié *bis*, présenté par M. Nègre.

Alinéa 29, première phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

Ce rapport, après avis du Haut Comité du système de transport ferroviaire, est soumis aux commissions du Parlement compétentes en matière de transport et fait l'objet d'un débat.

M. Louis Nègre. – L'amendement n°186 est une ouverture qui va dans le bon sens. Mais je propose de soumettre le rapport au vote du Parlement : si on le transmet, ce n'est pas pour qu'il prenne la poussière sur une étagère !

M. Michel Teston, rapporteur. – L'amendement n°77 est satisfait par celui de la commission, tout comme l'amendement n°78. Quant au troisième, puisqu'il a été rectifié, avis favorable.

Mme la présidente. – Il faut transformer l'amendement n°29 rectifié *bis* en sous-amendement, faute de quoi il tombera.

M. Louis Nègre. – Parfait.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Avis favorable à l'amendement n°186, très attendu. Retrait des amendements n°77 et 78, ainsi satisfaits. Quant au sous-amendement de M. Nègre, le Gouvernement ne saurait se prononcer sur les obligations que le Parlement souhaite s'imposer : sagesse.

M. Vincent Capo-Canellas. – Je m'incline volontiers, d'autant que l'amendement de M. Nègre est conservé.

Les amendements n°77 et 78 sont retirés.

M. Charles Revet. – Nous ne sommes pas très portés à demander des rapports : voilà quatre ou cinq ans que nous attendons le schéma du littoral... Je voterai cependant l'amendement, pourvu que le rapport, comme l'a dit M. Nègre, ne reste pas sur une étagère après avoir alourdi la charge de l'administration.

M. Ronan Dantec. – Nous soutenons le sous-amendement de M. Nègre. Si le rapport est soumis au vote, il sera écrit plus soigneusement... Nous sauvons ainsi les meubles, même si je regrette de n'avoir pas soumis le précédent amendement au scrutin public.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Monsieur Revet, mon ministère est celui de la mer, du ciel, de la terre... Le schéma stratégique de la mer et du littoral sera voté dès le début de l'année prochaine et sera décliné par façade maritime.

M. Charles Revet. – Je m'en réjouis !

M. Alain Richard. – Quel serait le sens, l'autorité du vote du Parlement sur le rapport ? Ce sous-

amendement n'a pas de sens. Nous devrions nous contraindre à ne pas légiférer de cette façon...

Le sous-amendement n°29 rectifié ter est adopté, ainsi que l'amendement n°186 ainsi sous-amendé.

Mme la présidente. – Amendement n°24 rectifié, présenté par Mme Primas et M. Nègre.

Alinéas 30 à 35

Supprimer ces alinéas.

Mme Sophie Primas. – Je ne me fais pas d'illusion sur le sort de cet amendement, que je qualifierai de « provocation » : il supprime le « Comité des opérateurs de réseaux », en quoi je vois un doublon de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf)

Mme la présidente. – Amendement n°25 rectifié, présenté par Mme Primas et M. Nègre.

I. – Alinéa 30

Après les mots :

transports ferroviaires,

insérer les mots :

de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires,

II. – Alinéa 31

Remplacer les mots :

SNCF Réseau

par les mots :

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires

Mme Sophie Primas. – Amendement de repli.

Mme la présidente. – Amendement n°183, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable.

Alinéa 30

Remplacer les mots :

diverses catégories de candidats autorisés

par les mots :

personnes autorisées à demander des capacités d'infrastructure ferroviaire

M. Michel Teston, rapporteur. – Amendement de clarification.

Mme la présidente. – Amendement n°174, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable.

Alinéa 32, deuxième phrase

Après le mot :

stratégiques

rédiger ainsi la fin de cette phrase :

effectués par les gestionnaires d'infrastructure mentionnés au dernier alinéa de l'article L. 2111-1, dont SNCF Réseau, relatifs à l'accès au réseau ferré national et à son optimisation opérationnelle.

M. Michel Teston, rapporteur. – Amendement rédactionnel.

Mme la présidente. – Amendement n°30, présenté par M. Nègre.

Alinéa 34

Supprimer cet alinéa.

M. Louis Nègre. – Cet amendement supprime la possibilité du HCSTF de régler à l'amiable des litiges, suppléant ainsi au rôle du régulateur. Le Comité des opérateurs de réseau composé de l'ensemble des parties prenantes, saisi à fin de règlement amiable, se retrouve juge et partie. Le règlement des litiges entre les parties doit être confié exclusivement à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, seul acteur indépendant et impartial du système ferroviaire.

Mme la présidente. – Amendement identique n°79, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC.

M. Vincent Capo-Canellas. – Même objet. L'Araf engage souvent un dialogue avec les opérateurs, avant tout recours. La cantonner à l'instruction des litiges serait revenir en arrière. Ce texte doit sanctuariser son rôle d'Autorité de régulation.

M. Michel Teston, rapporteur. – Le Comité des opérateurs du réseau est une instance utile de concertation entre les gestionnaires du réseau et leurs clients. Son existence est conforme à la directive de 2012 qui prévoit une consultation des entreprises ferroviaires sur le contrat signé entre les gestionnaires du réseau et l'État. Ce dispositif est encadré. Il s'agit d'une procédure de règlement amiable, à laquelle les entreprises pourront recourir ou non. Il n'y a donc aucune inquiétude à avoir sur une possible concurrence entre cette instance et l'Araf. Avis défavorable à l'amendement n°24 rectifié.

Le Comité des opérateurs, je l'ai dit, est une instance de concertation. L'Araf doit rester en dehors. Avis défavorable à l'amendement n°25 rectifié. Quant à l'amendement n°30, même avis, ainsi que sur l'amendement n°79, identique.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Nous sommes en effet, avec cette instance de concertation, dans un registre radicalement différent de ce qui relève de l'Araf, chargée de la régulation. Celle-ci s'adresse aux parlementaires pour obtenir quelques garanties, très bien, mais elle n'a pas à dicter les relations entre opérateurs industriels, qui sont libres de se retrouver au sein du Comité des opérateurs du réseau, pour échanger entre eux. L'Araf doit trancher des litiges et donc on comprendrait mal qu'elle soit liée à ce comité opérationnel. Elle doit s'en tenir à la régulation. Elle se prononcera d'ailleurs sur la charte.

Avis défavorable aux amendements n°24 rectifié et 25 rectifié. Avis défavorable également aux amendements n°30 et 79. Avis favorable aux amendements n°183 et 174.

M. Jean-Jacques Filleul. – Le comité des opérateurs permettra un dialogue permanent entre la SNCF gestionnaire du réseau et ses clients. Il n'empiète en rien sur les compétences de régulation reconnues à l'Araf. Ce type de structure est prévu par l'article 7 *quinquies* de la directive de 2012. Il est donc eurocompatible.

M. Alain Richard. – Instance de consultation et de concertation, soit. Mais la charte implique, si je comprends bien, des obligations et des interdictions, qui seraient définies par les concurrents eux-mêmes ? Si l'on doit entrer dans le droit dur, j'ai du mal à penser qu'il s'agit du rôle d'un comité amiable : c'est plutôt celui du régulateur. En cas de litige entre deux personnes privées, il n'est besoin d'aucun texte de loi pour qu'elles se mettent d'accord.

Mme Sophie Primas. – Je reste peu convaincue par les explications qui nous sont données. J'ai du mal à comprendre la différence entre les missions de ce comité et celles de l'Araf, ainsi que M. Richard vient de le souligner brillamment.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Monsieur Richard, ce texte a recueilli l'avis du Conseil d'État, lequel a considéré que cette charte n'avait pas de portée réglementaire. Elle ne crée pas de droits et d'obligations, tout au plus des indications, de la déontologie. Madame Primas, je comprends vos préoccupations de limiter la comitologie mais cette structure est utile aux industriels. Ce lieu d'échange, ils le souhaitent, et il n'existe pas.

M. Vincent Capo-Canellas. – S'agit-il de contourner l'Araf au sujet de certains différends ? Cette instance s'en saisira en effet, qu'on le veuille ou non. L'emboîtement de ces institutions n'est pas clair. Il faudrait être plus solide juridiquement.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Soyons précis. Nous débattons du rôle de l'Araf, que j'ai souhaité renforcer, je l'ai dit en discussion générale : il faut un régulateur fort, mais il n'est pas un opérateur. Je comprends le caractère expansionniste de l'Araf et de son président.

Mme Sophie Primas. – Il est brillant !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Oui, mais distinguons les rôles de chacun.

M. Louis Nègre. – L'explication de M. Richard en effet nous interpelle. La charte n'est pas réglementaire, soit. Toutefois, si l'application de la charte peut susciter des différends, c'est qu'elle comporte des contraintes et obligations. Cela mériterait un examen approfondi.

L'amendement n°24 rectifié n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°25 rectifié.

*L'amendement n°183 est adopté,
ainsi que l'amendement n°174.*

*Les amendements identiques n°s 30 et 79
ne sont pas adoptés.*

Mme la présidente. – Amendement n°46, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

I. Alinéa 43

Après le mot :

peuvent

insérer les mots :

, de manière dérogatoire,

II. – Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Ces dérogations sont soumises à l'avis conforme de la Commission nationale mixte instituée par l'arrêté du 12 décembre 2000.

Mme Mireille Schurch. – Le groupe public ferroviaire pourrait employer des salariés sous statut et d'autres sous convention collective. Ainsi il pourrait pourvoir des emplois hors statut. Encore faudrait-il préciser que ce recrutement hors statut doit être l'exception. Cette exigence est d'autant plus légitime que le rail continue de perdre des emplois statutaires au détriment de la sécurité et de la qualité du service public.

L'emploi précaire se développe à la SNCF. Celle-ci a même depuis 2011 sa propre agence d'intérim, appelée SNCF Interservices ! Notre amendement pose des limites sans empiéter sur les prérogatives des partenaires sociaux.

M. Michel Teston, rapporteur. – Un accord collectif pluriannuel doit prévoir les modalités de recrutement ; les partenaires sociaux y ont toute leur place. Ne remettons pas en cause l'équilibre trouvé par les députés. Avis défavorable.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – En effet, ne dessaisissons pas les partenaires sociaux. Tenons-nous en à cette règle du dialogue social, que l'État doit respecter.

Le projet de loi confie à la SNCF une compétence qui ne doit pas lui être déniée. N'affaiblissons pas l'Épic de tête, ce qui serait perçu comme une atteinte à l'unité du groupe public intégré.

L'amendement n°46 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°44, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

I. – Alinéa 50

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 2101-5. – I. – En vue d'assurer la mission dévolue à la SNCF en application des dispositions du 3° de l'article L. 2102-1, il est constitué auprès de la SNCF, par dérogation aux dispositions de l'article

L. 2327-1 du code du travail, un comité central du groupe public ferroviaire commun à la SNCF, à SNCF Réseau et à SNCF Mobilités. Les dispositions de l'article L. 2327-2 s'appliquent au comité central du groupe public ferroviaire.

« Il est constitué une instance d'information et de consultation auprès de chacun des établissements publics du groupe public ferroviaire lorsqu'ils sont dotés de plusieurs comités d'établissement. Ces instances sont dotées des attributions prévues à l'article L. 2327-2.

II. – Alinéa 51

Supprimer les mots :

À l'exception de l'article L. 2327-14-1, qui ne s'applique qu'au comité central du groupe public ferroviaire

III. – Alinéa 52

Supprimer cet alinéa.

IV – Alinéa 53

Rédiger ainsi cet alinéa :

« I bis. – Par dérogation aux dispositions des articles L. 2323-83 à L. 2323-86 et L. 2327-16 du code du travail, la gestion des activités sociales et culturelles des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire est mutualisée, dans des conditions et selon des modalités fixées par accord collectif de groupe public ferroviaire ou, à défaut de la conclusion d'un tel accord dans les six mois suivant la date de mise en œuvre des transferts visés aux articles 10 et 11 de la loi n° du portant réforme ferroviaire, par décret en Conseil d'État.

M. Michel Billout. – Nous proposons des instances d'information et de consultation au niveau de chaque Épic lorsqu'ils sont dotés de plusieurs comités d'entreprise. Ces instances ont des prérogatives similaires à un comité central d'entreprise et non à une simple « commission économique » d'un CCE, selon la rédaction actuelle.

Nous proposons la mutualisation totale de la gestion de l'ensemble des activités sociales et culturelles des Épic du groupe public ferroviaire au niveau du comité central de groupe, afin d'obtenir une véritable égalité de traitement et une solidarité sociale pour l'ensemble des cheminots.

M. Michel Teston, rapporteur. – L'amendement confie les mêmes attributions aux trois comités d'entreprise des trois Épic. Mieux vaut les donner au comité central du groupe.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Même avis défavorable. Cet amendement revient à interdire au comité de groupe de SNCF Réseau de gérer une partie des activités sociales et culturelles. Je tiens à préserver l'intégration du groupe sur ce plan-là aussi.

L'amendement n°44 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°43, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Alinéas 56 à 58

Remplacer ces alinéas par sept alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 2101-6. – Les dispositions relatives à l'exercice du droit syndical et la négociation collective prévues au sein des livres I^{er} et II de la deuxième partie du code du travail s'appliquent à la SNCF, à SNCF Réseau et à SNCF Mobilités sous réserve des dispositions suivantes :

« 1° La représentativité des organisations syndicales au niveau du groupe public ferroviaire est appréciée conformément aux règles définies aux articles L. 2122-1 à L. 2122-3 du code du travail relatifs à la représentativité syndicale au niveau de l'entreprise, par addition de l'ensemble des suffrages obtenus dans les établissements concernés ;

« 2° Par dérogation aux deux premiers alinéas de l'article L. 2143-5 du code du travail, le délégué syndical central est désigné au niveau de l'ensemble des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire. Ce délégué syndical central peut être désigné par chaque syndicat représentatif au niveau du groupe public ferroviaire ;

« 3° Les négociations obligatoires prévues par le chapitre II du titre IV du livre II de la deuxième partie du code du travail, ainsi que celles prévues aux articles L. 2144-2 et L. 2281-5, aux 1° et 2° des articles L. 3312-5 et L. 3322-6 et aux articles L. 5121-8 et L. 5121-9 du même code se déroulent au niveau de la SNCF, pour l'ensemble du groupe public ferroviaire.

« 4° Les conventions ou accords collectifs concernant tout ou partie du groupe public ferroviaire sont négociés et conclus entre :

« – d'une part, la SNCF, pour le compte des établissements publics composant le groupe public ferroviaire ;

« – d'autre part, les organisations syndicales représentatives au niveau du groupe public ferroviaire. Ces conventions ou accords collectifs sont soumis au régime des conventions et accords d'entreprise.

Mme Mireille Schurch. – Cet amendement revient sur les règles de représentativité syndicale, même si beaucoup a déjà été fait, en la matière, à l'Assemblée nationale. Nous regrettons le caractère limitatif des négociations concernées ; devraient être visées les négociations collectives et pas seulement obligatoires.

Mme la présidente. – Amendement n°175, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable.

Après l'alinéa 57

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les accords collectifs négociés au niveau de la SNCF pour l'ensemble des établissements publics du groupe

public ferroviaire sont soumis au régime des accords d'entreprise.

M. Michel Teston, rapporteur. – Amendement de précision.

Quant à l'amendement n°43, préservons l'équilibre atteint à l'Assemblée nationale, et l'indépendance de SNCF Réseau. Avis défavorable.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – L'amendement n°43 pose problème : il n'adapte pas les dispositions du code du travail aux spécificités d'un groupe public ferroviaire. Il laisse au niveau de l'Épic de tête les négociations sur l'intéressement, ce qui n'est pas eurocompatible. Avis défavorable.

Avis favorable à l'amendement du rapporteur.

L'amendement n°43 n'est pas adopté.

L'amendement n°175 est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°80, présenté par M. Capocanellas et les membres du groupe UDI-UC.

I. – Alinéa 63

Avant les mots :

L'établissement public

insérer les mots :

Dans le respect de l'indépendance des fonctions essentielles de SNCF Réseau mentionnées au 1° de l'article L. 2111-9,

II. – Alinéa 65

1° Supprimer les mots :

de gestion de crise et

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Compte tenu de son rôle, la SNCF ne peut pas exercer de missions opérationnelles relevant de SNCF Réseau ;

M. Vincent Capocanellas. – L'imprécision quant aux missions de l'Épic de tête SNCF rend peu clair le rôle qui lui est confié pour la gestion des situations perturbées. On risque ainsi que les prérogatives de gestion de l'infrastructure soient exercées par l'Épic de tête et que SNCF Réseau perde son autonomie décisionnelle, d'autant que le président du directoire de l'Épic de tête est le président de SNCF Mobilités.

La gestion opérationnelle du réseau, notamment en situation de crise, doit être exercée uniquement par le gestionnaire d'infrastructure.

Mme la présidente. – Amendement n°2, présenté par M. Nègre.

Alinéa 65

1° Supprimer les mots :

de gestion de crise et

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Compte tenu de son rôle, la SNCF ne peut pas exercer de missions opérationnelles relevant de SNCF Réseau.

M. Louis Nègre. – Même objet. Cet amendement met l'accent sur un risque qui n'a rien de virtuel. Des crises surviennent et, si l'Epic de tête les gère, on risque un conflit d'intérêts. À qui supprimera-t-on des sillons ?

M. Michel Teston, rapporteur. – La commission considère que le I de l'amendement n°80 est satisfait par l'alinéa 75 du précédent article. Quant au 1° du II, il convient de conserver la compétence de la SNCF en matière de gestion des crises, celles-ci ayant une répercussion sur l'ensemble du système. Sur le 2° du II, l'alinéa 69 prévoit déjà que l'Epic de tête ne peut exercer aucune des missions opérationnelles de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités. L'amendement est donc satisfait, de même que l'amendement n°2, même si ses termes ne sont pas exactement identiques. Même avis défavorable aux deux amendements.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Je comprends que certains partisans du séparatisme absolu aillent jusque dans ces détails. Mais enfin, de quoi s'agit-il ? De la gestion de crises graves. C'est un peu comme l'article 16 de la Constitution ! L'Epic de tête doit s'en occuper.

Je vois que vous en doutez, madame Primas. Mais, à Brétigny, allais-je me demander qui était compétent ? Il s'agit bien de situations extraordinaires. Retrait ou rejet.

M. Louis Nègre. – Oui, quand il y a une crise et vous en avez géré plusieurs, le Gouvernement prend ses responsabilités, c'est parfait. Mais ici, le ministère n'est point en cause. Il s'agit de conflits d'intérêts entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités. Votre réforme n'est à cet égard pas satisfaisante.

M. Vincent Capo-Canellas. – En cas de crise, les textes doivent être appliqués intelligemment. C'est déjà le cas. Mais le principe doit être que la gestion de crise relève du gestionnaire du réseau. À quoi bon changer les textes existants ? Quant aux redevances que comprend mon amendement, elles ne sont, on le voit, pas inutiles.

*L'amendement n°80 n'est pas adopté,
non plus que l'amendement n°2.*

Mme la présidente. – Amendement n°75, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Alinéa 66

Après la seconde occurrence du mot :

ferroviaire

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

ainsi que la négociation sociale d'entreprise, en veillant au respect de l'article L. 2101-2, dans le cadre de

l'accord pluriannuel ou de la décision du conseil de surveillance prévus au dernier alinéa du même article L. 2101-2 ;

Mme Mireille Schurch. – Nous revenons au texte dans sa rédaction issue de l'Assemblée nationale. Notre commission est revenue sur l'intégration sociale du groupe ferroviaire. Nous préférons la notion de négociation sociale d'entreprise.

Mme la présidente. – Sous-amendement n°193 à l'amendement n°75 de Mme Schurch et les membres du groupe CRC, présenté par le Gouvernement.

Amendement n° 75, alinéa 5

Après la première occurrence de la référence :

L. 2101-2

supprimer la fin de cet alinéa.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Clarification rédactionnelle.

M. Michel Teston, rapporteur. – Je rassure Mme Schurch. L'amendement adopté en commission du développement durable est strictement rédactionnel, il ne remet nullement en cause les acquis de l'Assemblée nationale. Il s'agissait au contraire d'éviter toute ambiguïté quant à leur interprétation. L'amendement du Gouvernement n'a pas été examiné en commission, mais comme il est rédactionnel, je crois pouvoir lui donner un avis favorable.

Le sous-amendement n°193 est adopté.

*L'amendement n°75, ainsi sous-amendé,
est adopté.*

Mme la présidente. – Amendement n°3, présenté par M. Nègre et les membres du groupe UMP.

Alinéa 68

Supprimer les mots :

exercées au bénéfice de l'ensemble du groupe public ferroviaire,

M. Louis Nègre. – Il importe que des fonctions telles que les services informatique et juridique ne soient pas exercées au niveau de l'Epic de tête en ce qui concerne l'activité des filiales. Comment ce service pourrait-il gérer un différend entre un opérateur et l'opérateur historique ou une plainte contre le gestionnaire du réseau, si les chargés d'affaires sont, en même temps, au service de SNCF Réseau et de la SNCF ?

Cet amendement restreint les fonctions mutualisées de la SNCF au dispositif adopté par l'Assemblée nationale, ce qui n'est déjà pas mal.

M. Michel Teston, rapporteur. – Les risques que vous craignez ne sont pas avérés. Le Gouvernement devra déterminer ce qu'il est pertinent de mutualiser, après dialogue avec les Epic filles. Avis défavorable.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Même avis. L'esprit même de cette réforme conduit à mutualiser tout ce qui peut l'être. Vous recherchez de petites économies...

Mme Sophie Primas. – Des grandes aussi !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Oui, elles peuvent l'être, justement ! Cela ne porte nulle atteinte aux missions de l'Araf. Nous pouvons garantir qu'il n'y aura ni conflit ni difficultés opérationnelles.

M. Jean-Jacques Filleul. – Cet amendement supprime *de facto* le caractère mutualisé de certaines fonctions, que le groupe socialiste considère nécessaire. En effet, le rôle pivot de l'Epic de tête est nécessaire pour constituer un groupe public fort.

Mme Sophie Primas. – Je salue les efforts en faveur de la compétitivité de notre opérateur. Si ce texte ne prépare pas l'ouverture à la concurrence, il ne doit pas l'empêcher. La mutualisation de certaines fonctions, dont l'informatique, les services juridiques, les achats pourront donner un avantage à Réseau et Mobilités par rapport à d'autres opérateurs. Prenons garde aux risques de recours de la Cour de justice de l'Union européenne.

M. Louis Nègre. – Bref, tout va très bien, madame la marquise. J'aimerais en être sûr ! Je prends acte de votre engagement, monsieur le ministre. Je maintiens cet amendement et je veillerai à ce que nous maintenions l'indépendance de SNCF Réseau.

L'amendement n°3 n'est pas adopté.

La séance, suspendue à 23 h 30, reprend à 23 h 35.

Mme la présidente. – Amendement n°31, présenté par M. Nègre.

Alinéa 75

Après le mot :

Mobilités

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

s'apparentent à celles d'une société détentrice au sens de l'article L. 233-1 du code de commerce. Dans le cadre de missions mentionnées à l'article L. 2102-1 du présent code, SNCF exerce ces attributions dans le respect des exigences d'indépendance des fonctions de SNCF Réseau mentionnées à l'article L. 2111-9 en vue de garantir en toute transparence un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et aux installations de service.

M. Louis Nègre. – Comme l'a souligné l'Autorité de la Concurrence, les missions de l'Epic de tête SNCF doivent être clarifiées afin d'assurer l'indépendance effective de SNCF Réseau. Le premier ne doit pas pouvoir imposer au second des décisions remettant en cause des dispositions du contrat entre l'État « stratège » et SNCF Réseau. En outre, les garanties d'indépendance de SNCF Réseau doivent s'appliquer.

Mme la présidente. – Amendement n°125 rectifié, présenté par Mme Escoffier, MM. Vall, Alfonsi, Baylet, Bertrand, C. Bourquin, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mme Laborde et MM. Mézard, Requier, Tropeano et Vendasi.

Alinéa 75, seconde phrase

Après les mots :

mentionnées au 1°

insérer les mots :

et au 2°

Mme Anne-Marie Escoffier. – Même objet : l'indépendance de SNCF Réseau doit aussi être garantie en ce qui concerne la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national.

M. Michel Teston, rapporteur. – La directive n'impose d'indépendance stricte que pour les missions essentielles. N'allons pas plus loin. L'Araf peut d'ailleurs être saisie de tout litige.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Nous ne souhaitons pas non plus aller au-delà de la directive. Ne soyez pas plus kalassien que Siim Kallas, qui soutient notre projet ! Il m'a gentiment envoyé un *tweet*, pour le confirmer : « plein soutien à Frédéric Cuvillier pour sa réforme ». Mme Schurch m'en voudrait de vous donner un avis favorable... Je pense avoir convaincu les députés UMP. Si le commissaire européen a évolué, nous n'y sommes pas pour rien.

M. Louis Nègre. – Vous avez reçu un SMS, soit. Mais quand j'ai rencontré Siim Kallas, sa position était tout autre... Quelle était la bonne ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Ce n'était pas un message individuel, mais un *tweet* adressé à l'Europe entière ! (*Rires*) Par ailleurs, nous nous voyons très souvent, et Siim Kallas m'écrit aussi... Notre réforme est bel et bien eurocompatible, nous avons fait bouger les lignes.

M. Louis Nègre. – Soit.

Mme Anne-Marie Escoffier. – Je m'incline.

L'amendement n°125 rectifié est retiré.

L'amendement n°31 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°47, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Alinéa 76, première phrase

Rédiger ainsi le début de cette phrase :

À l'exception des activités déjà exercées par elle-même, par SNCF Réseau ou par SNCF Mobilités, la SNCF...

M. Michel Billout. – Il faut mettre fin à la balkanisation des activités de la SNCF, qui comporte désormais près de 1 000 filiales, dont certaines concurrencent l'Epic lui-même. La diversification ne

doit servir qu'à améliorer l'offre aux usagers. D'où nos deux amendements de clarification.

Mme la présidente. – Amendement n°48, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Alinéa 76, première phrase

Après le mot :

filiales

rédigé ainsi la fin de cet alinéa :

non ferroviaires ou prendre des participations dans des sociétés, groupement ou organismes en vue de réaliser toute opération utile à ses missions. Les filiales, sociétés, groupements ou organismes mentionnés précédemment doivent avoir un objet connexe et complémentaire aux missions de l'ensemble du groupe public ferroviaire.

M. Michel Billout. – Défendu.

M. Michel Teston, rapporteur. – La possibilité pour le groupe public ferroviaire de constituer des filiales ne doit pas être excessivement restreinte, au risque de le désavantager par rapport à ses concurrents. Avis défavorable.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Le rayonnement du groupe est en jeu. La bataille du rail se joue à l'échelle du monde. La SNCF vient encore d'être choisie pour un projet important à Londres. La diversification est nécessaire et, pour des raisons de gouvernance, passe par la filialisation. Pensez à Sistra, leader mondial en matière d'ingénierie ferroviaire.

Dans un tissu de réseau urbain, il y a autant de filiales que de sites. Il est utile de disposer de modes de transport complémentaires, par exemple d'autocars, là où les dessertes ferroviaires n'existent plus, pour rabattre des clients. C'est un groupe industriel. Avis défavorable à ces amendements qui affaibliraient un opérateur à succès à l'étranger, et qui maintient de l'emploi en France.

Mme Mireille Schurch. – Diversifier, filialiser, oui, mais quand les activités sont déjà exercées, et quand il y a un risque de concurrence interne, attention !

M. Marc Laménie. – Je ne suis pas convaincu. On se perd parmi toutes ces filiales ! Trop de trains, d'autorails ont été remplacés par des bus, ce qui allonge les temps de parcours. Donc, on perd des clients. Je voterai, en conséquence, l'amendement CRC.

M. Vincent Capo-Canellas. – M. le ministre a exposé avec brio un paradoxe : la SNCF avec ses filiales remporte des appels d'offres à l'étranger, où elle aime la concurrence, mais pas en France...

Mme Sophie Primas. – CQFD !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – J'espérais un mot de soutien, pour clore notre débat.

Hélas, la chute ruine tout... (*Sourires*) C'est la loi qui régit le régime de la concurrence. Celle-ci existe dans le secteur ferroviaire, où il y a près d'une vingtaine d'opérateurs. L'enjeu, c'est de préparer le groupe public à une plus large ouverture à la concurrence.

L'amendement n°47 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°48.

Mme la présidente. – Amendement n°45, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Alinéa 77

1° Première phrase

Après les mots :

contrat-cadre

insérer le mot :

stratégique

2° Deuxième phrase

Après le mot :

contrats

insérer le mot :

opérationnels

Mme Mireille Schurch. – L'intégration du futur groupe public que le Gouvernement dit souhaiter, doit être renforcée, grâce à un contrat-cadre stratégique. Les contrats conclus avec SNCF Réseau et SNCF Mobilités peuvent alors être qualifiés d'opérationnels.

M. Michel Teston, rapporteur. – Avis favorable à cet amendement qui correspond à l'esprit du texte.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Alors que sonnent les douze coups de minuit, soyez contente, madame Schurch : avis favorable ! (*Sourires*)

Mme Mireille Schurch. – Je m'en réjouis !

L'amendement n°45 est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°123 rectifié, présenté par MM. Grignon et Mayet.

Alinéa 77, après la deuxième phrase

Insérer deux phrases ainsi rédigées :

Il détermine les objectifs assignés par l'État à l'entreprise et au groupe en termes de qualité de service au profit de l'ensemble des entreprises ferroviaires, des autorités organisatrices de transport et des usagers. Il consolide les trajectoires financières et le développement durable et humain des contrats prévus aux articles L. 2111-10 et L. 2141-3.

M. Francis Grignon. – Cet amendement ne bouleverse rien, mais se borne à préciser les objectifs du contrat-cadre en termes de qualité de service apporté aux clients.

M. Michel Teston, rapporteur. – Avis favorable.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – De même.

M. Charles Revet. – Il faut tout faire voter après minuit ! (*Sourires*)

L'amendement n°123 rectifié est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°49, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Alinéa 77, troisième phrase

Compléter cette phrase par les mots :

, au Parlement et au Conseil économique, social et environnemental

Mme Mireille Schurch. – Le contrat-cadre, outil stratégique de la politique ferroviaire, doit être soumis au droit de regard du Parlement et du Cese. C'est dans le même esprit que la commission a adopté de nouvelles règles sur la représentation des parlementaires au sein du conseil de surveillance de la SNCF.

Mme la présidente. – Amendement n°177, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable.

Alinéa 77, dernière phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

Le projet de contrat-cadre et les projets d'actualisation, ainsi que l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, sont transmis au Parlement.

M. Michel Teston, rapporteur. – Amendement de précision, qui prévoit la transmission de l'avis de l'Araf sur le projet de contrat-cadre au Parlement.

Le contrat-cadre sera transmis au Haut Comité, où seront représentés les partenaires sociaux. Inutile de le soumettre de surcroît au Cese. Avis défavorable à l'amendement n°49.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Même avis. Avis favorable à l'amendement du rapporteur.

M. Ronan Dantec. – Je voterai l'amendement car nous avons jusqu'ici oublié le Cese. Peut-être faudra-t-il l'inclure ailleurs ultérieurement.

L'amendement n°49 n'est pas adopté.

L'amendement n°177 est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°4, présenté par M. Nègre et les membres du groupe UMP.

Alinéa 82, seconde phrase

Supprimer cette phrase.

M. Louis Nègre. – Un représentant des usagers doit être nommé au conseil de surveillance.

M. Michel Teston, rapporteur. – Les usagers seront représentés au conseil d'administration de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités, ainsi qu'au Haut

comité. L'Epic de tête, lui, a moins affaire aux usagers ; son conseil de surveillance, auquel nous avons rajouté deux parlementaires, est d'ailleurs bien pourvu avec déjà 24 membres, alors qu'il en comportait initialement dix-huit. Avis défavorable.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Même avis.

L'amendement n°4 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°159, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Alinéa 84, après la première phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

Parmi les représentants de l'État, au moins un membre est choisi au sein du Conseil général de l'environnement et du développement durable, un membre au sein de la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature et un membre au sein de la direction générale de l'énergie et du climat.

M. Ronan Dantec. – L'État, avec la moitié des voix au conseil de surveillance, aura le contrôle de grandes orientations. Mais qui le représentera ? Nous proposons que soient représentées trois administrations du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

M. Michel Teston, rapporteur. – Ce n'est pas du domaine législatif. Avis défavorable.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Même avis.

L'amendement n°159 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°141, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Alinéa 84, après la deuxième phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

Le nombre de représentants des régions est au moins équivalent à un sixième du nombre de membres du conseil de surveillance.

M. Ronan Dantec. – Amendement de repli par rapport au combat mené à l'Assemblée nationale. Les régions, principaux contributeurs publics au financement du rail, doivent être convenablement représentées.

M. Michel Teston, rapporteur. – La commission ne conteste pas le rôle des régions, auxquelles sont déjà dévolus deux sièges au conseil de surveillance. Mais la SNCF reste une entreprise nationale. Avis défavorable.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Avec 24 membres, le conseil de surveillance se situe dans la fourchette haute de ce type d'organes... Votre

amendement impliquerait qu'il y en ait près de 30, puisque l'État reste majoritaire...

Mme Mireille Schurch. – Très bien !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – ... dans le cadre de la loi de 1983 sur la démocratisation du secteur public. Avis défavorable.

L'amendement n°141 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°142, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Alinéa 84, troisième phrase

Remplacer le mot :

deux

par le mot :

trois

M. Ronan Dantec. – Cet amendement de repli est condamné... (*Sourires*)

L'amendement n°142, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°161, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Alinéa 84

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Un représentant des associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement est membre du conseil de surveillance.

M. Ronan Dantec. – Je comprends les difficultés à définir la composition du conseil de surveillance sans le rendre pléthorique, encore faut-il qu'il soit réellement représentatif. Si les associations de protection de l'environnement n'y sont pas, comment fera-t-on ?

M. Michel Teston, rapporteur. – Elles seront représentées au Haut Comité. Avis défavorable.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Même avis.

M. Louis Nègre. – Moi qui fus rapporteur du Grenelle, je suis gêné que ces associations ne soient pas représentées. Je soutiens donc l'amendement.

M. Ronan Dantec. – Ma question était précise : par quel biais, à quel endroit les associations seront-elles associées à la gouvernance ? Le Haut Conseil, c'est autre chose.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Voir M. Nègre se rallier aux écologistes, c'est nouveau pour moi.

M. Louis Nègre. – Lisez ma fiche : le Grenelle !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Je ne savais pas que vous étiez, pour la gestion du domaine public maritime dans votre commune, par exemple, si sensible aux préoccupations des associations environnementales.

M. Louis Nègre. – Les vraies ! (*Sourires*)

M. Charles Revet. – Qu'est-ce à dire ?

M. Ronan Dantec. – Le code de l'environnement les définit.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Encore une fois, elles seront représentées au Haut Comité stratégique du ferroviaire.

M. Ronan Dantec. – Et SNCF Réseau ? Les associations d'usagers seront représentées à SNCF Mobilités, où seront évoquées les questions de service, mais les enjeux environnementaux sont concentrés chez SNCF Réseau.

M. Michel Teston, rapporteur. – J'avais prévu qu'il serait difficile de répondre à toutes les sollicitations. C'est pourquoi j'ai soutenu deux amendements pour qu'usagers et associations environnementales soient représentés au Haut Comité : voyez l'alinéa 20.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – À l'Assemblée nationale, le député écologiste M. Lambert nous a fait préciser que les usagers seraient représentés au conseil de surveillance. Là, c'est autre chose.

Le Haut Comité n'est pas un organe anecdotique.

Quant aux usagers, il importe qu'ils soient représentés. Il est à espérer que leur délégué aura la fibre environnementale...

L'amendement n°161 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°5, présenté par M. Nègre.

Après l'alinéa 84

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Au moins un des membres du conseil de surveillance est un représentant des consommateurs ou des usagers.

M. Louis Nègre. – Je ne désespère pas de recevoir l'aval du ministre... Un représentant des usagers au moins doit être nommé au sein du conseil de surveillance.

M. Michel Teston, rapporteur. – Avis défavorable, comme à l'amendement n°4 et pour les mêmes raisons.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Dommage que M. Nègre aille se coucher sur un avis défavorable du Gouvernement, mais je ne saurais me dédire... L'Epic de tête n'étant pas une entité opérationnelle, la présence d'usagers ne s'impose pas. Avis défavorable. Je suis d'ailleurs persuadé

qu'un avis contraire n'aurait rien changé à votre vote final...

M. Louis Nègre. – Vous anticipez !

L'amendement n°5 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Nous avons examiné 45 amendements, il en reste 137 à examiner.

CMP (Nominations)

Mme la présidente. – Il va être procédé à la nomination de sept membres titulaires et de sept membres suppléants de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif à l'économie sociale et solidaire.

La liste des candidats établie par la commission des affaires économiques a été affichée conformément à l'article 12 du Règlement. Je n'ai reçu aucune opposition. En conséquence, cette liste est ratifiée et je proclame représentants du Sénat à cette commission mixte paritaire, en tant que titulaires, MM. Daniel Raoul, Marc Daunis, Mme Marie-Noëlle Lienemann, M. Gérard Le Cam, Mme Valérie Létard, MM. Jean-Claude Lenoir et Jackie Pierre ; en tant que suppléants, MM. Michel Bécot, Gérard César, Mme Christiane Demontès, M. Joël Labbé, Mme Élisabeth Lamure, MM. Robert Tropeano et Yannick Vaugrenard.

Il va être procédé à la nomination de sept membres titulaires et de sept membres suppléants de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi pour l'égalité réelle entre les femmes et les hommes.

La liste des candidats établie par la commission des lois a été affichée conformément à l'article 12 du Règlement. Je n'ai reçu aucune opposition. En conséquence, cette liste est ratifiée et je proclame représentants du Sénat à cette commission mixte paritaire, en tant que titulaires, M. Jean-Pierre Sueur, Mmes Virginie Klès, Michelle Meunier, Cécile Cukierman, MM. Jean-Jacques Hyst, André Reichardt et Mme Muguet Dini ; en tant que suppléants, Mme Esther Benbassa, MM. Yves Détraigne, Patrice Gélard, Jacques Mézard, Jean-Pierre Michel, Thani Mohamed Soilihi et Mme Catherine Troendlé.

Prochaine séance aujourd'hui, jeudi 10 juillet 2014, à 9 h 30.

La séance est levée à minuit trente-cinq.

Jean-Luc Dealberto

Directeur des comptes rendus analytiques

**Ordre du jour
du jeudi 10 juillet 2014**

Séance publique

À 9 heures 30, 14 heures 30 et le soir

Présidence :

Mme Christaine Demontès, vice-présidente

M. Jean-Pierre Raffarin, vice-président,

M. Charles Guené, vice-président

Secrétaires :

M. Jacques Gillot – M. Gérard Le Cam

1. Suite du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, portant réforme ferroviaire (n° 650, 2013-2014)

Rapport de M. Michel Teston, fait au nom de la commission du développement durable (n° 681, 2013-2014)

Texte de la commission (n° 682, 2013-2014)

Avis de M. François Patriat, fait au nom de la commission des finances (n° 652, 2013-2014)

Suite de la proposition de loi organique, adoptée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relative à la nomination des dirigeants de la SNCF (n° 651, 2013-2014)

Rapport de M. Michel Teston, fait au nom de la commission du développement durable (n° 681, 2013-2014)

Texte de la commission (n° 683, 2013-2014)