

JEUDI 10 JUILLET 2014

SNCF (Procédure accélérée – Suite)

SOMMAIRE

SNCF (Procédure accélérée – Suite).....	1
<i>Discussion des articles du projet de loi (Suite)</i>	1
ARTICLE PREMIER (Suite)	1
ARTICLE ADDITIONNEL	4
ARTICLE 2	7
ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE	15
ÉCHEC EN CMP	15
SNCF (Procédure accélérée – Suite).....	16
<i>Candidatures à une éventuelle CMP</i>	16
<i>Discussion des articles du projet de loi (Suite)</i>	16
ARTICLE 2 (Suite)	16
ARTICLE ADDITIONNEL	18
ARTICLE 2 BIS A	20
ARTICLE 2 BIS B	20
ARTICLE ADDITIONNEL	20
ARTICLE 2 BIS	21
ARTICLE 2 TER	22
ARTICLE 3	24
ARTICLE 4	25
ARTICLE 5	27
ARTICLES ADDITIONNELS	30
ARTICLE 5 BIS	31
ARTICLE 5 TER	36
ARTICLE 6	37
ARTICLE 6 BIS A	38
ARTICLE 6 TER A	38
ARTICLE 6 TER	38
ARTICLE 8	39
ARTICLES ADDITIONNELS	39
ARTICLE 10	39
ARTICLE 11	40
ARTICLE 11 BIS	40
ARTICLES ADDITIONNELS	41
ARTICLE 12	42
ARTICLE 16	42
ARTICLE 18 BIS	42
ARTICLE 19	43

<i>Interventions sur l'ensemble</i>	43
M. Jean-Jacques Filleul	43
M. Ronan Dantec	43
Mme Mireille Schurch	43
Mme Anne-Marie Escoffier	43
M. Marc Laménie	43
M. Vincent Capo-Canellas	44
<i>Discussion des articles de la proposition de loi organique</i>	44
ARTICLE PREMIER	44
<i>Interventions sur l'ensemble</i>	44
M. Michel Teston, rapporteur	44
M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État	45
<i>Nomination à une éventuelle CMP</i>	45
ORDRE DU JOUR DU MARDI 15 JUILLET 2014	46
ANALYSE DES SCRUTINS PUBLICS	46

SÉANCE du jeudi 10 juillet 2014

8^e séance de la session extraordinaire 2013-2014

PRÉSIDENCE DE MME CHRISTIANE DEMONTÈS,
VICE-PRÉSIDENTE

SECRÉTAIRES :

M. JACQUES GILLOT, M. GÉRARD LE CAM.

La séance est ouverte à 9 h 30.

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

SNCF (Procédure accélérée – Suite)

Mme la présidente. – L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, 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. Dans la discussion des articles du projet de loi, nous en sommes parvenus à l'amendement n°143 au sein de l'article premier.

Discussion des articles du projet de loi
(Suite)

ARTICLE PREMIER (Suite)

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. – Hier, M. Capo-Canellas m'a interpellé sur l'état du réseau à Noisy-le-Sec. Le procureur de la République, le 11 février 2014, a adressé un courrier au président de la SNCF dans le cadre des investigations sur l'accident de Brétigny. Le jour même, un contrôle de tous les appareils de voie a été diligenté. Le 25 février 2014, le président de la SNCF a répondu au procureur de la République, soulignant que l'inspection n'avait mis en évidence aucun risque pour la sécurité ferroviaire et que les anomalies seraient corrigées dans le cadre des travaux de maintenance.

En ce qui concerne la gare de Vandières, évoquée hier par le président Poncelet, l'État a tenu l'ensemble

de ses engagements sur le projet de LGV Est. Il est prêt à mobiliser 30 millions d'euros. Si je partage certaines des remarques du président Poncelet, je note qu'il y a eu un accord entre cofinanceurs sur le choix de Louvigny. Ce projet de loi est de nature à améliorer la coordination entre gestionnaire du réseau et transporteur.

M. Louis Nègre. – Le rapport sur Brétigny a relevé près de 200 anomalies dans le même secteur restreint. Combien va-t-on en trouver sur 30 000 kilomètres ? Quels sont les résultats des expertises menées par la SNCF ?

Mme la présidente. – Je propose au ministre de vous répondre un peu plus tard. Reprenons l'examen des amendements.

L'amendement n°143 n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°81, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC.

Alinéa 86

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les membres du directoire de la SNCF ne peuvent être nommés président du conseil de surveillance de la SNCF.

M. Vincent Capo-Canellas. – Merci, monsieur le ministre, pour ces précisions.

Les trois amendements que je vais présenter maintenant ont pour objet de conforter l'indépendance des dirigeants du groupe public. Le premier interdit de nommer les membres du directoire de la SNCF à la présidence du conseil de surveillance. Ainsi, ni le président de SNCF Réseau ni celui de SNCF Mobilités ne pourrait devenir président du conseil de surveillance de la SNCF.

M. Michel Teston, rapporteur de la commission du développement durable. – La commission a considéré que cet amendement est satisfait par l'alinéa 86.

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

M. Vincent Capo-Canellas. – En effet.

L'amendement n°81 est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°85, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC.

Alinéas 87 à 89

Remplacer ces alinéas par deux alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 2102-6. – Par dérogation au deuxième alinéa de l'article 10 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 précitée, le directoire de la SNCF comprend deux membres, nommés par décret hors des membres du conseil de surveillance et sur proposition de celui-ci. L'un d'eux est nommé en qualité de membre du conseil

d'administration de SNCF Mobilités et en qualité de président de ce conseil d'administration. L'autre membre du directoire est nommé en qualité de membre du conseil d'administration de SNCF Réseau et en qualité de président de ce conseil d'administration.

« Le conseil de surveillance de la SNCF nomme parmi ces deux membres le président et le vice-président du directoire.

M. Vincent Capo-Canellas. – Cet amendement et le suivant posent la même question -pourquoi créer une hiérarchie entre le président et le vice-président du conseil de surveillance ?- mais apportent deux réponses différentes. Celui-ci a pour objet de donner tout le pouvoir d'organisation de l'Épic de tête au conseil de surveillance de la SNCF sans que la présidence du directoire doive automatiquement revenir au président du conseil d'administration de SNCF Mobilités.

Mme la présidente. – Amendement n°82, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC.

I. – Alinéa 87, seconde phrase, et alinéa 88

Remplacer les mots :

président du directoire

par les mots :

coprésident en charge des questions de mobilités

II. – Alinéa 87, seconde phrase

Remplacer les mots :

vice-président

par les mots :

coprésident en charge des questions du réseau

III. Alinéa 89, première et seconde phrases

Remplacer les mots :

vice-président du directoire

par les mots :

coprésident en charge des questions du réseau

M. Vincent Capo-Canellas. – Cet amendement tire les conclusions du principe d'égalité auquel nous sommes attachés, en proposant de désigner les deux membres du directoire sous la même appellation de « coprésidents ».

Mme la présidente. – Amendement n°6, présenté par M. Nègre.

I. - Alinéa 88

Remplacer les mots :

président du directoire

par les mots :

vice-président du directoire

II. - Alinéa 89, première et seconde phrases

Remplacer les mots :

vice-président du directoire

par les mots :

président du directoire

M. Louis Nègre. – Il va un peu dans le même sens que les précédents, mais en diffère légèrement. Les infrastructures sont un bien national, la logique voudrait que le président du directoire de la SNCF fût le président du conseil d'administration de SNCF Réseau.

M. Michel Teston, rapporteur. – Ces amendements changent assez profondément l'organisation actuelle. La commission a estimé qu'il fallait demander l'avis du Gouvernement avant de s'en remettre à la sagesse de la Haute assemblée. J'aurais préféré, à titre personnel, conserver le dispositif du projet de loi, car le président de SNCF Mobilités sera à la tête d'un établissement employant deux fois plus d'agents. Les décisions du directoire seront prises à l'unanimité ; en cas de désaccord, il appartiendra au président du conseil de surveillance de statuer. Il n'en demeure pas moins que des interrogations subsistent. Monsieur le ministre, je crois que vous avez beaucoup réfléchi à la question...

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – En effet, même si la nuit fut courte... Notre architecture est claire. Notre volonté est d'avoir un groupe ferroviaire unique. En effet, monsieur le rapporteur, il y a une égalité de pouvoir de décision. Et nous ne pouvons être favorables, monsieur Capo-Canellas, à cette coprésidence.

SNCF Mobilités compte 100 000 cheminots et SNCF Réseau 1 500 agents, sans doute 50 000 demain, ce qui représente une évolution très importante. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf) -chaque fois que je l'évoque, M. Capo-Canellas sourit...- intervient dans le processus de nomination et garantit l'indépendance des responsables. Un directoire avec un président et un vice-président, c'est clair. Peut-être pourrait-on trouver une autre formule, avec un président délégué plutôt qu'un vice-président.

Je ne puis être favorable à l'amendement de M. Nègre qui n'épouse pas la logique de la réforme.

M. Vincent Capo-Canellas. – Le sujet n'est pas que symbolique. L'avis de sagesse de la commission permet de faire prospérer le dialogue. Monsieur le ministre, je comprends que vous vous interrogiez sur la coprésidence et que vous preniez en compte les évolutions internes à l'entreprise. J'entends votre appel à une nouvelle formulation. Je suis votre suggestion d'un président du directoire et d'un président délégué. C'est déjà une amélioration substantielle, à laquelle mon groupe est disposé à se

rallier. Je suis prêt à rectifier mon amendement en ce sens.

Mme Anne-Marie Escoffier. – J'apprécie le ton mesuré de notre débat. La proposition de M. le ministre d'un président délégué me paraît honnête. À égalité de compétences et d'autorité, des responsables sont en charge d'entités de taille très différente, ainsi le président du conseil général de l'Aveyron et celui de Loire-Atlantique, qui portent le même titre. Le critère des effectifs ne me paraît pas très pertinent.

M. Roger Karoutchi. – Je partage en partie ce qu'a dit M. Capo-Canellas. Une présidence déléguée me paraît plus cohérente. Très exceptionnellement, je ne suis pas d'accord sur l'amendement de M. Nègre. (*On s'en amuse sur divers bancs*) Le patron de SCNF Mobilités devra assurer la responsabilité du transport des voyageurs, la régularité du trafic. Le réseau est là pour servir le transport, il n'est pas très logique de donner la main au patron des infrastructures. On peut craindre que, sous couvert de ne pouvoir faire les efforts nécessaires sur le réseau, on n'impose beaucoup de contraintes à l'entité chargée du transport.

M. Louis Nègre. – Voilà le Sénat : liberté de parole et de pensée...

M. Roger Karoutchi. – Et d'action !

M. Louis Nègre. – Oui. Mais cet argumentaire, monsieur le rapporteur, ne me convainc pas. Même votre ancien collègue du Gouvernement n'est pas d'accord avec votre critère quantitatif. Je suis pour un critère qualitatif. Le réseau est à la disposition non seulement de SNCF Mobilités mais aussi, demain, et le plus tôt sera le mieux, à d'autres opérateurs. Le rapporteur lui-même a parlé de sagesse...

M. Roger Karoutchi. – Il est sage, le rapporteur.

M. Jean-Jacques Filleul. – J'ai apprécié ce dialogue entre M. Capo-Canellas et le ministre. Nommer un président délégué, c'est aussi reconnaître toutes les femmes et les hommes qui travaillent dans le réseau. Je m'y rallie.

Mme Mireille Schurch. – Je ne suis pas d'accord, monsieur Nègre, avec votre amendement. Ce n'est pas que de la sémantique mais de la gouvernance. Nous sommes pour une intégration maximale et contre l'ouverture à la concurrence. Votre amendement va dans un sens qui ne nous convient pas, nous ne le voterons pas. Président et président délégué, cette formulation ne pose pas de difficulté ; je m'y rangerai sans doute...

M. Michel Teston, rapporteur. – Je laisse au ministre la primeur de l'amendement.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Je ne voudrais pas vous priver de ce plaisir... (*Sourires*) Monsieur Nègre, je n'ai pas entendu beaucoup de

réserves dans les propos de Mme Escoffier, en tout cas moins que dans ceux de M. Karoutchi...

M. Louis Nègre. – C'est vrai !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Une présidence déléguée ne me choque pas dès lors qu'on ne revient pas sur la séparation chère à l'Araf. Je remercie M. Capo-Canellas d'avoir lancé la discussion.

Je vous propose, par amendement, de remplacer le mot « vice-président » par les mots « président délégué ».

Mme la présidente. – Je suspens la séance quelques instants pour vous laisser le temps de mettre au point l'amendement.

La séance, suspendue à 10 h 5, reprend à 10 h 10.

Mme la présidente. – Je suis saisie d'un amendement n°194.

Amendement n°194, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 87, seconde phrase, et alinéa 89, première et seconde phrases

Remplacer les mots :

vice-président

par les mots :

président délégué

M. Vincent Capo-Canellas. – Je retire les miens au profit de celui-ci.

Les amendements n^{os} 85 et 82 sont retirés.

M. Louis Nègre. – Je maintiens le mien !

M. Michel Teston, rapporteur. – Nous avons eu l'avis du Gouvernement, plus un amendement. Avis favorable.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – C'est une co-écriture...

L'amendement n°194 est adopté.

L'amendement n°6 devient sans objet.

M. Philippe Marini. – Quelle tristesse !

Mme la présidente. – Il y aura des coordinations à prévoir.

Amendement n°32, présenté par M. Nègre.

Alinéa 99

1° Deuxième phrase

Remplacer les mots :

du conseil de surveillance

par les mots :

du directoire

2° Troisième et dernière phrases

Supprimer ces phrases.

M. Louis Nègre. – Dans ce cadre, tout arbitrage entre les présidents des deux entités SNCF Mobilités et SNCF Réseau ne peut être effectué qu'à la faveur du président du conseil d'administration de SNCF Réseau, seul garant de l'indépendance d'un réseau ouvert, j'y insiste, à l'ensemble des entreprises ferroviaires.

M. Michel Teston, rapporteur. – Cet amendement est contraire à l'esprit du texte : je rappelle que l'unanimité doit prévaloir et qu'en cas de désaccord, le président du conseil de surveillance tranche. Avis défavorable.

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

L'amendement n°32 n'est pas adopté.

L'article premier, modifié, est adopté.

ARTICLE ADDITIONNEL

Mme la présidente. – Amendement n°114, présenté par M. Marini.

Après l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après la section 1 du chapitre III du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports, il est inséré une section ... ainsi rédigée :

« Section ...

« Contributions locales temporaires

« *Art. L. 2123-3-1.* – Afin de financer les aménagements intérieurs ou extérieurs d'une gare de voyageurs, il peut être institué une contribution locale temporaire due par les voyageurs en provenance ou à destination de ladite gare.

« *Art. L. 2123-3-2.* – I. – La contribution locale temporaire finance en tout ou partie des dépenses d'investissement à condition qu'elles présentent un intérêt direct et certain pour les usagers du transport ferroviaire et que le gestionnaire de la gare, personne morale attributaire, par la loi ou par contrat, de la gestion de gares de voyageurs ou des infrastructures liées, ne soit pas tenu par la loi ou les dispositions de son cahier des charges de les exécuter pour satisfaire aux besoins du trafic ou pour permettre une amélioration de ses accès.

« II. – Les investissements financés peuvent concerner :

« - les aménagements intérieurs de la gare, dont la liste est fixée par arrêté du ministre chargé des transports ;

« - les aménagements extérieurs de la gare réalisés dans le périmètre d'un ou plusieurs pôles d'échanges multimodaux.

« *Art. L. 2123-3-3.* – I. – La contribution locale temporaire est instituée à l'initiative du gestionnaire de la gare concernée lorsqu'elle a vocation à financer exclusivement les aménagements intérieurs de la gare.

« Le gestionnaire de la gare fixe le taux et la durée de la contribution locale temporaire. Elle est perçue à son profit.

« Les autorités organisatrices de transport dont les réseaux desservent directement la gare ainsi que la commune d'implantation de la gare sont consultées sur l'institution de la contribution locale temporaire. Leur avis est réputé favorable à l'expiration d'un délai de soixante jours suivant la réception de la demande d'avis. Si l'une d'entre elles émet un avis défavorable, la contribution locale temporaire ne peut être instituée.

« II. – Lorsque la contribution locale temporaire a vocation à financer les aménagements extérieurs de la gare, elle peut être instituée à l'initiative du gestionnaire de la gare, de la commune, de l'établissement public de coopération intercommunale, du département ou de la région sur le territoire desquels la gare est implantée.

« Les différents organes financeurs des aménagements envisagés signent une convention, qui précise le taux et la durée de la contribution locale temporaire ainsi que les modalités de répartition de son produit entre eux.

« Les autorités organisatrices de transport dont les réseaux desservent directement la gare ainsi que la commune d'implantation de la gare, si elle n'est pas partie à la convention mentionnée à l'alinéa précédent, sont consultées sur l'institution de la contribution locale temporaire. Leur avis est réputé favorable à l'expiration d'un délai de soixante jours suivant la réception de la demande d'avis. Si l'une d'entre elles émet un avis défavorable, la contribution locale temporaire ne peut être instituée.

« *Art. L. 2123-3-4.* – I. – La contribution locale temporaire est assise sur le prix de base du titre de transport défini par décret. Son taux ne peut être supérieur à 4 %. Elle ne peut excéder 2 euros par trajet.

« Les voyageurs en correspondance ne sont pas soumis au paiement de la contribution locale temporaire.

« La durée de perception ne peut excéder trente ans.

« II. – Un arrêté du ministre chargé des transports fixe la date d'entrée en vigueur de la contribution locale temporaire. Il mentionne le taux, la durée et l'initiateur de la contribution locale temporaire ainsi que les parties à la convention mentionnée au II de l'article L. 2123-3-3.

« L'arrêté est affiché en gare pendant toute la durée de la contribution locale temporaire.

« III. – La contribution locale temporaire est collectée par les entreprises ferroviaires et reversée, chaque mois, sur un compte spécialement tenu par le gestionnaire de la gare.

« Lorsqu'elle a vocation à financer les aménagements extérieurs de la gare, la contribution locale temporaire est reversée aux différents organes financeurs mentionnés au II de l'article L. 2123-3-3, dans les conditions prévues par la convention mentionnée au même alinéa.

« IV. – Lorsque le gestionnaire de la gare ou les organes financeurs mentionnés au II de l'article L. 2123-3-3 constatent que les aménagements sont intégralement financés avant l'échéance de la contribution locale temporaire, celle-ci est supprimée au cours du mois suivant cette constatation.

« L'excédent collecté ne peut servir qu'au financement d'autres investissements.

« Art L. 2123-3-5. – Le ministère chargé des transports est compétent pour contrôler l'application des dispositions de la présente section. »

II. – La loi n° 866 du 15 septembre 1942 relative à la perception de surtaxes locales temporaires sur les chemins de fer d'intérêt général, les voies ferrées d'intérêt local, les voies ferrées des quais des ports maritimes ou fluviaux et les services de transports routiers en liaison avec les chemins de fer est abrogée.

III. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Le 9° de l'article L. 2331-8 est ainsi rédigé :

« 9° Des contributions locales temporaires mentionnées à l'article L. 2123-3-1 du code des transports » ;

2° Le 10° de l'article L. 3332-3 est ainsi rédigé :

« 10° Des contributions locales temporaires mentionnées à l'article L. 2123-3-1 du code des transports » ;

3° Au 10° de l'article L. 5215-32, le mot : « surtaxes » est remplacé par le mot : « contributions ».

IV. – Les contributions locales temporaires sont soumises à la taxe sur la valeur ajoutée mentionnée aux articles 256 et suivants du code général des impôts.

V. – Les surtaxes locales temporaires existantes à la date d'entrée en vigueur du présent article demeurent soumises aux dispositions de la loi n° 866 du 15 septembre 1942 relative à la perception de surtaxes locales temporaires sur les chemins de fer d'intérêt général, les voies ferrées d'intérêt local, les voies ferrées des quais des ports maritimes ou fluviaux et les services de transports routiers en liaison avec les chemins de fer.

M. Philippe Marini. – Un peu d'histoire : créées en 1897, les surtaxes locales temporaires (SLT) consistent en une majoration minimale du prix du billet de train en vue de financer des investissements dans une gare déterminée ; elles ne sont acquittées que par les voyageurs au départ ou à destination de cette gare.

Leur régime juridique a été réécrit par un acte dit loi de 1942, puis revu en 1977 et en 1993. Les SLT

étaient alors exclusivement affectées au remboursement des annuités d'un emprunt contracté par une collectivité territoriale en vue de réaliser des investissements dans la gare. C'est pourquoi les SLT sont dites temporaires : elles ne sont appliquées que pendant la période d'amortissement de l'emprunt. Ainsi, une SLT a été instituée pour la gare de Biarritz en 2009 et jusqu'en 2022.

Ce régime juridique est devenu désuet au regard du droit communautaire et ne prend pas en compte l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs. En conséquence, le transfert de la gestion de la grande majorité des gares à une branche autonome de la SNCF doit être pris en considération. Le régime ne prend pas non plus en compte la multiplication des autorités organisatrices de transport (AOT) utilisant une même gare.

Cet amendement l'actualise afin que les gestionnaires de gare et les collectivités territoriales concernées puissent à nouveau utiliser ce mode de financement. Je suggère de renommer le dispositif « contributions locales temporaires », toujours exclusivement affectées à des investissements. Elles ne serviraient plus directement au remboursement des intérêts d'emprunts mais s'inscriraient dans un plan de financement global des investissements.

L'enjeu de l'aménagement des quartiers de gare se renforce dans beaucoup d'agglomérations. Une partie de ces travaux pourraient être ainsi financée. La taxe serait perçue, selon des termes fixés par convention, au profit des différents financeurs ; sa création serait soumise à l'approbation des AOT utilisant la gare.

Il faut en outre en limiter l'impact sur l'utilisateur : je propose que la contribution ne puisse être supérieure à 4 % du prix du billet ou à 2 euros. Pour la gare de Biarritz, la SLT actuellement en vigueur est de 2 % du prix du billet ou un maximum 1,3 euro. Le gestionnaire de la gare serait l'agent collecteur auprès des entreprises ferroviaires.

Ce dispositif résulte d'un travail approfondi de près d'un an avec la SNCF.

M. Michel Teston, rapporteur. – La commission du développement durable avait émis un avis défavorable, estimant que votre amendement augmenterait le prix des billets pour les usagers. Il serait intéressant d'entendre l'avis du Gouvernement afin que la commission puisse éventuellement revoir sa position.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Cet amendement est partiellement satisfait par des dispositions réglementaires pour l'intérieur des gares. Il est vrai que l'enjeu des gares est un enjeu d'intermodalité et d'aménagement urbain. De plus en plus d'AOT sont saisies des problèmes de compétences qui en découlent. Qui est chef de file ? Vous avez évoqué Biarritz, vous auriez pu parler de Saint-Quentin...

Il faut qu'il y ait un lien direct entre les aménagements dont il s'agit et la gare. Je pense au stationnement par exemple. Votre amendement peut contribuer à la réflexion, en particulier pour les gares patrimoniales, des monuments abandonnés ou posant des problèmes de sécurité dont la valorisation pourrait être utile au territoire mais dont l'équilibre économique est impossible à trouver en l'état. Les dispositions réglementaires actuelles ne suffisent pas.

Cette question est sans lien avec l'ouverture à la concurrence. Il est bon de trouver les moyens d'assurer l'attractivité des pôles ferroviaires urbains. Le pourcentage de 4 % est élevé ; 2 % paraît plus acceptable. Votre amendement est un amendement d'appel, utile à la réflexion du Gouvernement qui peut se poursuivre afin de mieux définir les travaux éligibles et de limiter le coût pour l'usager. Un euro pour disposer d'un stationnement adapté, pas nécessairement payant, cela se conçoit. Il faut trouver des solutions pour des gares qui sont des joyaux du patrimoine ferroviaire.

Je suggère que la Haute assemblée adopte cet amendement de sorte que la réflexion se poursuive jusqu'à la CMP. (*M. Philippe Marini remercie*)

M. Louis Nègre. – Il ne s'agit pas de concurrence, en effet. Cet amendement est très intéressant, d'abord parce qu'il ne crée pas une taxe nouvelle. (*M. Philippe Marini le confirme*) Elle a été utilisée pour moderniser la gare de Cagnes-sur-Mer, commune dont je suis maire... Je me réjouis que nous ayons pu l'améliorer au profit de tous les usagers. L'extension possible du financement au pôle d'intermodalité de la gare, le sauvetage du patrimoine, voilà des idées qui me conviennent. La gare de Tende, construite par Mussolini, ressemble un peu à la gare de Lyon ; elle est en mauvais état. Je souhaite que cet ensemble remarquable soit sauvé.

M. Michel Teston, rapporteur. – La commission n'avait pas pris en compte tous ces aspects, patrimoniaux et intermodaux. Ayant consulté les membres présents dans l'hémicycle, je peux dire que nous ne sommes pas opposés à l'amendement mais souhaitons l'encadrer davantage. Je propose de plafonner la taxe à 2 %.

M. Philippe Marini. – Merci à M. le ministre de son approche positive. L'enjeu est considérable et je reste assez attaché aux financements croisés pour ce genre de projets.

Je préférerais 3 % mais je m'en remets à l'avis du ministre, sachant que la navette se poursuit.

Mme Mireille Schurch. – Nous regardons avec bienveillance cette taxe qui, le cas n'est pas si courant, sert directement à son objet. Mais peut-on encore ponctionner les usagers alors que le pouvoir d'achat est en berne ? Nous nous abstenons.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Le travail doit se poursuivre jusqu'en CMP, à supposer bien sûr

que le projet de loi soit voté. Sinon, bien évidemment, l'amendement tomberait...

Madame Schurch, ce qui n'est pas payé par l'usager l'est par le contribuable. Un cadre doit être fixé, c'est vrai, pour que tous types de travaux ne puissent être financés par cette voie. Cette taxe sera cependant utile.

Mme la présidente. – Je mets aux voix l'amendement n°114 rectifié.

Amendement n°114 rectifié, présenté par M. Marini.

Après l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après la section 1 du chapitre III du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports, il est inséré une section ... ainsi rédigée :

« Section ...

« Contributions locales temporaires

« *Art. L. 2123-3-1.* – Afin de financer les aménagements intérieurs ou extérieurs d'une gare de voyageurs, il peut être institué une contribution locale temporaire due par les voyageurs en provenance ou à destination de ladite gare.

« *Art. L. 2123-3-2.* – I. – La contribution locale temporaire finance en tout ou partie des dépenses d'investissement à condition qu'elles présentent un intérêt direct et certain pour les usagers du transport ferroviaire et que le gestionnaire de la gare, personne morale attributaire, par la loi ou par contrat, de la gestion de gares de voyageurs ou des infrastructures liées, ne soit pas tenu par la loi ou les dispositions de son cahier des charges de les exécuter pour satisfaire aux besoins du trafic ou pour permettre une amélioration de ses accès.

« II. – Les investissements financés peuvent concerner :

« - les aménagements intérieurs de la gare, dont la liste est fixée par arrêté du ministre chargé des transports ;

« - les aménagements extérieurs de la gare réalisés dans le périmètre d'un ou plusieurs pôles d'échanges multimodaux.

« *Art. L. 2123-3-3.* – I. – La contribution locale temporaire est instituée à l'initiative du gestionnaire de la gare concernée lorsqu'elle a vocation à financer exclusivement les aménagements intérieurs de la gare.

« Le gestionnaire de la gare fixe le taux et la durée de la contribution locale temporaire. Elle est perçue à son profit.

« Les autorités organisatrices de transport dont les réseaux desservent directement la gare ainsi que la commune d'implantation de la gare sont consultées sur l'institution de la contribution locale temporaire. Leur avis est réputé favorable à l'expiration d'un délai de soixante jours suivant la réception de la demande d'avis.

Si l'une d'entre elles émet un avis défavorable, la contribution locale temporaire ne peut être instituée.

« II. – Lorsque la contribution locale temporaire a vocation à financer les aménagements extérieurs de la gare, elle peut être instituée à l'initiative du gestionnaire de la gare, de la commune, de l'établissement public de coopération intercommunale, du département ou de la région sur le territoire desquels la gare est implantée.

« Les différents organes financeurs des aménagements envisagés signent une convention, qui précise le taux et la durée de la contribution locale temporaire ainsi que les modalités de répartition de son produit entre eux.

« Les autorités organisatrices de transport dont les réseaux desservent directement la gare ainsi que la commune d'implantation de la gare, si elle n'est pas partie à la convention mentionnée au deuxième alinéa du présent II, sont consultées sur l'institution de la contribution locale temporaire. Leur avis est réputé favorable à l'expiration d'un délai de soixante jours suivant la réception de la demande d'avis. Si l'une d'entre elles émet un avis défavorable, la contribution locale temporaire ne peut être instituée.

« Art. L. 2123-3-4. – I. – La contribution locale temporaire est assise sur le prix de base du titre de transport défini par décret. Son taux ne peut être supérieur à 2 %. Elle ne peut excéder 2 € par trajet.

« Les voyageurs en correspondance ne sont pas soumis au paiement de la contribution locale temporaire.

« La durée de perception ne peut excéder trente ans.

« II. – Un arrêté du ministre chargé des transports fixe la date d'entrée en vigueur de la contribution locale temporaire. Il mentionne le taux, la durée et l'initiateur de la contribution locale temporaire ainsi que les parties à la convention mentionnée au II de l'article L. 2123-3-3.

« L'arrêté est affiché en gare pendant toute la durée de la contribution locale temporaire.

« III. – La contribution locale temporaire est collectée par les entreprises ferroviaires et reversée, chaque mois, sur un compte spécialement tenu par le gestionnaire de la gare.

« Lorsqu'elle a vocation à financer les aménagements extérieurs de la gare, la contribution locale temporaire est reversée aux différents organes financeurs mentionnés au II de l'article L. 2123-3-3, dans les conditions prévues par la convention mentionnée au même alinéa.

« IV. – Lorsque le gestionnaire de la gare ou les organes financeurs mentionnés au II de l'article L. 2123-3-3 constatent que les aménagements sont intégralement financés avant l'échéance de la contribution locale temporaire, celle-ci est supprimée au cours du mois suivant cette constatation.

« L'excédent collecté ne peut servir qu'au financement d'autres investissements.

« Art L. 2123-3-5. – Le ministère chargé des transports est compétent pour contrôler l'application des dispositions de la présente section. »

II. – La loi n°866 du 15 septembre 1942 relative à la perception de surtaxes locales temporaires sur les chemins de fer d'intérêt général, les voies ferrées d'intérêt local, les voies ferrées des quais des ports maritimes ou fluviaux et les services de transports routiers en liaison avec les chemins de fer est abrogée.

III. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Le 9° de l'article L. 2331-8 est ainsi rédigé :

« 9° Des contributions locales temporaires mentionnées à l'article L. 2123-3-1 du code des transports » ;

2° Le 10° de l'article L. 3332-3 est ainsi rédigé :

« 10° Des contributions locales temporaires mentionnées à l'article L. 2123-3-1 du code des transports » ;

3° Au 10° de l'article L. 5215-32, le mot : « surtaxes » est remplacé par le mot : « contributions ».

IV. – Les contributions locales temporaires sont soumises à la taxe sur la valeur ajoutée mentionnée aux articles 256 et suivants du code général des impôts.

V. – Les surtaxes locales temporaires existantes à la date d'entrée en vigueur du présent article demeurent soumises aux dispositions de la loi n°866 du 15 septembre 1942 relative à la perception de surtaxes locales temporaires sur les chemins de fer d'intérêt général, les voies ferrées d'intérêt local, les voies ferrées des quais des ports maritimes ou fluviaux et les services de transports routiers en liaison avec les chemins de fer.

L'amendement n°114 rectifié est adopté et devient un article additionnel.

M. Philippe Marini. – C'est un progrès.

L'amendement n°162 rectifié n'est pas défendu.

L'article premier bis est adopté.

Les articles premier ter et premier quater sont successivement adoptés.

ARTICLE 2

Mme la présidente. – Amendement n°50, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Supprimer cet article.

Mme Laurence Cohen. – La structuration en trois Épic ne doit pas être maintenue. L'efficacité exige une architecture unifiée, comme nous le disions dès 1997. Les directives en vigueur ne l'interdisent pas. La France, grande nation ferroviaire, peut imposer son modèle.

La remise en cause de la notion d'Épic par la cour de justice de l'Union européenne ne semble pas vous inquiéter. On peut pourtant craindre une privatisation !

Ce que vous réunifiez, ce n'est pas le système mais la gestion de l'infrastructure destinée à être sans cesse « optimisée ». Or, le chemin de fer doit être appréhendé comme un système intégré.

M. Michel Teston, rapporteur. – Avis défavorable. La Commission européenne n'acceptera pas une réunification totale. M. le ministre a déjà eu du mal à convaincre le commissaire Kallas...

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Même avis défavorable à cet amendement euro-incompatible. J'ai dit les progrès accomplis. Avant 2012, la France ne faisait pas entendre sa voix. Jointe à celle de mon homologue allemand, elle porte désormais. Notre logique est en quelque sorte celle de la subsidiarité. Selon nous, la concurrence ne doit pas réduire les obligations de service public. C'est avec fierté que je vous présente un groupe public unifié qui rassemblera les métiers, avec un statut garanti, dans le respect du principe de séparation des fonctions essentielles et sous le contrôle du régulateur -dont M. Capo-Canellas sera peut-être un jour le président. (*Sourires*)

M. Louis Nègre. – On voit combien nos philosophies sont différentes.

Mme Laurence Cohen. – En effet !

M. Louis Nègre. – Avec vous, ce n'est pas la SNCF de papa mais de grand-papa. (*Protestations sur les bancs CRC*) L'ouverture à la concurrence arrive. Préparez-vous au lieu de vous retrancher derrière une ligne Maginot ! Ce n'est pas l'immobilisme qui nous fera gagner la guerre.

Mme Laurence Cohen. – M. Nègre assène des dogmes. Pour nous, le transport public est un bien commun (*M. Louis Nègre le concède*) et non une marchandise comme une autre. Ce n'est pas être ringard que de voir les atouts de notre système ferroviaire.

Le vote de notre amendement vous renforcerait, monsieur le ministre, dans les négociations européennes. Nous restons sur notre ligne, qui est d'avenir.

L'amendement n°50 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°33, présenté par M. Nègre.

Alinéa 2

Supprimer cet alinéa.

M. Louis Nègre. – La disparition du sigle RFF est vécue comme un désaveu par son personnel et signe le retour d'une SNCF toute puissante. Les syndicats font déjà état d'un malaise social lié au « rouleau compresseur » de la SNCF.

M. Michel Teston, rapporteur. – Je rends hommage à l'excellent travail accompli par RFF.

M. Louis Nègre. – Enfin !

M. Michel Teston, rapporteur. – Évidemment ! Nul n'a contesté la qualité du travail accompli par le personnel de RFF, comme d'ailleurs par celui de la SNCF. L'organisation française est exemplaire ; ce n'est pas une raison pour ne pas agir. Puisque l'architecture est réunifiée, il est logique que les entités du groupe public portent le même nom.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Quand M. Nègre se présente comme le porte-parole des syndicats, cela sonne faux. (*Sourires*) Nous n'avons visiblement pas rencontré les mêmes agents. La réforme passée était artificielle : séparation et ligotage des fonctions. Notre projet de loi évitera une condamnation de la France à cause des malfaçons du gouvernement que vous souteniez, monsieur Nègre. Le malaise, il est là : 1 500 personnes qui n'ont pas vraiment les moyens de travailler. Ah oui, RFF a mené de belles campagnes de communication, des pages entières de publicité dans les journaux et à la télévision, dont je ne vois d'ailleurs pas très bien l'intérêt puisqu'il gère des infrastructures sans retombées commerciales directes.

Une jeune ingénieure de RFF m'a dit : « Nous ne sommes pas considérés comme faisant partie de la famille cheminote ». Cela m'a marqué. Et, comme je le lui ai promis, cela changera.

Mme Mireille Schurch. – M. Nègre défend un modèle dépassé et inefficace.

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

Mme Mireille Schurch. – Nous souhaitons, pour notre part, que le groupe soit aussi intégré que possible. Depuis quinze ans, les salariés de RFF ne savent plus où ils sont.

M. Louis Nègre. – Merci au rapporteur d'avoir rendu hommage au personnel de RFF, mis sur la touche : ce n'est pas de leur fait.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Mais du vôtre !

M. Louis Nègre. – Je ne m'attendais pas à de telles réactions à gauche... C'est à croire qu'avec cet amendement, j'ai touché juste.

M. Jean-Jacques Filleul. – Votre vision, vous qui parlez d'avenir, reste passéiste, arc-boutée sur 1997. SNCF Réseau jouera son rôle : avec 1 800 salariés provenant de RFF, 45 000 de la SNCF, 13 850 de la direction de la circulation ferroviaire, il est important que l'établissement ait un nouveau nom, pour l'avenir, car c'est bien lui qui importe et non le passé.

L'amendement n°33 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°86, présenté par M. Capocanellas et les membres du groupe UDI-UC.

Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... ° La gestion patrimoniale et opérationnelle des gares de voyageurs raccordées à l'infrastructure du réseau ferré national ;

M. Vincent Capocanellas. – Monsieur le ministre, si je suis attaché à une régulation stricte, c'est que je crois à une économie de marché bien encadrée. Cet amendement étend le périmètre de compétence du gestionnaire d'infrastructures unifié à la pleine propriété et à la gestion complète des gares de voyageurs qui relèvent aujourd'hui de SNCF Gares et connexions. Confier la gestion des gares à SNCF Mobilités n'est pas la meilleure façon de nous préparer au quatrième paquet. Comment garantir l'accès aux gares de tous les opérateurs ? Les meilleures places risquent fort d'être prises avant l'arrivée des concurrents.

Mme la présidente. – Amendement n°7 rectifié, présenté par M. Nègre.

Alinéa 9

Après le mot :

gestion

insérer les mots :

des gares et

M. Louis Nègre. – Il est inimaginable que les gares soient rattachées à SNCF Mobilités alors que l'ouverture à la concurrence est en marche.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – C'est une obsession.

M. Louis Nègre. – Non, une réalité à laquelle nous devons nous préparer. Et personne n'en parle ! En Allemagne, elle permet une économie de 30 % sur le coût de production du kilomètre, ce qui permet d'offrir aux usagers de nouveaux services et entraîne des économies pour le contribuable. Ici, on parle de tout sauf des usagers ! J'aime le comité central (*sourires*) mais ce n'est pas le principal... L'Autorité de la concurrence fait la même recommandation.

M. Michel Teston, rapporteur. – La question s'est posée à l'Assemblée nationale, où a été demandé un rapport d'ici deux ans. Il y aura donc une revoyure. Ne bouleversons pas dès à présent l'architecture du système ; SNCF Réseau n'est pas encore armée pour assumer la gestion des gares. M. Nègre est un défenseur ardent de l'ouverture à la concurrence, même anticipée...

M. Louis Nègre. – Maîtrisée !

M. Michel Teston, rapporteur. – Mais elle ne sera totale qu'en 2022 ou 2023. Les députés ont d'ailleurs

prévu un avis conforme de l'Araf sur les redevances pour les prestations offertes dans les gares.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Même avis défavorable. La gestion des gares n'est pas un métier unique et ne relève pas de la gestion d'infrastructures. Il s'agit de métiers d'accueil, de conseil, d'information. Des évolutions sont cependant envisageables. Lesquelles ? Nous n'en savons encore rien. Le Gouvernement, sans être fermé, n'entend pas se précipiter : il y a déjà beaucoup à faire. Attendons le rapport, dans deux ans.

M. Louis Nègre. – Nous avons le droit de penser librement différemment des députés ! Si le Gouvernement n'est pas fermé, c'est qu'il y a un vrai problème. Ne travaillez-vous pas à cette réforme depuis dix-huit mois ?

SNCF Réseau ne serait pas armée, avec 50 000 employés ? L'ouverture à la concurrence n'est pas pour demain, certes, mais ce n'est pas une raison pour ne pas nous y préparer, nous mettre en ordre de bataille dès aujourd'hui.

M. Vincent Capocanellas. – S'il y a un rapport, c'est qu'il y a un problème... L'avis conforme de l'Araf ne concerne que les redevances qui financent les prestations offertes en gare. Rien ne garantit l'équité entre opérateurs. Oui la gestion des gares est un autre métier que la gestion des infrastructures. Elle implique le contact avec le public, l'information, l'orientation. Confie-t-on à Air France la gestion des aéroports, des correspondances, des bagages, etc. ?

Un Épic de plus ne serait peut-être pas inutile...

L'amendement n°86 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°7 rectifié.

Mme la présidente. – Amendement n°126 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 10, seconde phrase

Après les mots :

mentionnées au 1°

insérer les mots :

et au 2°

Mme Anne-Marie Escoffier. – Compte tenu du débat précédent, je crains le pire...

L'amendement n°126 rectifié est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°53, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Alinéa 11

Supprimer cet alinéa.

Mme Mireille Schurch. – La possibilité offerte à SNCF Réseau de confier la gestion des lignes à faible

trafic à d'autres opérateurs porte atteinte à l'unicité du réseau. Le système n'a pas tenu ses promesses : il n'existe que neuf opérateurs de proximité. C'est le moyen pour le gestionnaire de se débarrasser de lignes peu rentables...

Mme la présidente. – Amendement n°127 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 11

Après les mots :

à toute personne,

insérer les mots :

y compris pour permettre la circulation des trains touristiques,

Mme Anne-Marie Escoffier. – Mon amendement va en sens contraire. L'alinéa 11 corrige des dispositions imprécises. Tout le monde connaît Capdenac-Gare : un petit train touristique y circule. Il y a là aussi un enjeu économique considérable. Vous défendiez notre patrimoine, monsieur le ministre : eh bien, ce sont aussi tous ces paysages à valoriser et tous ces trains touristiques qui les traversent !

M. Michel Teston, rapporteur. – J'ai toujours défendu l'unicité du réseau national, d'où mon amendement voté en commission. Mais la délégation à des tiers n'a qu'une portée limitée ; elle a permis le développement d'opérateurs de proximité, dont le rôle n'est pas négligeable pour le fret. SNCF Réseau restera propriétaire des lignes. Avis défavorable à l'amendement n°53.

Quant à l'amendement n°127 rectifié, il nous paraît superflu, l'alinéa étant assez explicite.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Les opérateurs de proximité permettent de sauver des réseaux capillaires, touristiques... le site Capdenac-Gare méritait toute notre attention. Sans les opérateurs, beaucoup de lignes seraient déjà fermées : Avallon-Autun, et bien d'autres. Fleur Pellerin et moi-même voulons promouvoir les trains touristiques pour valoriser le patrimoine français. Je souhaite aussi inciter les gestionnaires de ports à utiliser des faisceaux aujourd'hui à l'abandon.

L'amendement de Mme Escoffier est satisfait. Avis défavorable à l'amendement n°53.

Mme Anne-Marie Escoffier. – Je suis heureuse que notre débat ait permis de confirmer que ces trains pourront bénéficier du dispositif.

L'amendement n°127 rectifié est retiré.

Mme Éliane Giraud. – SNCF Réseau doit mesurer l'importance de toutes les lignes, y compris classées de 7 à 9. Je pense par exemple à Valence-Digne. Les collectivités territoriales sont prêtes à y travailler dans

le cadre du contrat de plan. Veillons à l'impact économique pas seulement touristique.

M. Louis Nègre. – Je suis heureux que M. le ministre se soit converti aux opérateurs de proximité, après que la SNCF leur a mis tant de bâtons dans les roues.

Sur la ligne Nice-Turin, une ligne internationale, on roule sur certains tronçons à 40 km/heure... Tel est l'état du chemin de fer en France !

Je rends hommage à la région Paca, qui a pris en charge la ligne Nice-Digne, sauvée grâce aux investissements des collectivités. Laissez-leur la liberté d'intervenir, sachant que le réseau national n'est pas affecté.

Mme Mireille Schurch. – La ligne qui dessert Montluçon, à faible trafic, est en déshérence. Nous aurions pu retirer cet amendement si un dispositif spécial était réservé aux trains touristiques. Nous ne pouvons l'accepter pour toutes les lignes à faible trafic car il y en a beaucoup et nous sommes inquiets.

L'amendement n°53 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°51, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

I. – Alinéa 12, première phrase

Remplacer les mots :

l'État un contrat

par les mots :

la SNCF un contrat opérationnel

II. – Alinéas 19 à 28

Supprimer ces alinéas.

Mme Mireille Schurch. – Amendement de cohérence avec l'amendement visant à prévoir un contrat stratégique entre l'État et SNCF et deux contrats opérationnels : SNCF-SNCF Réseau, SNCF-SNCF Mobilités.

Nous ne souhaitons pas que le contenu du contrat passé avec SNCF Réseau revête une dimension purement comptable et financière, bien loin des objectifs de service public, sur fond de libéralisation des transports, soumis à des impératifs de compétitivité et de rentabilité financière. Le niveau des péages est déjà bien trop lourd pour l'entreprise historique. Nous sommes extrêmement sceptiques sur l'objectif de stabilisation d'ici dix ans, ajouté par amendement de la commission des finances. Nous entendons faire prévaloir les motifs politiques d'intérêt général.

Mme la présidente. – Amendement n°8, présenté par M. Nègre.

I. – Alinéa 16, première phrase

Après le mot :

développement

insérer les mots :

et d'investissement

II. – Alinéa 22

Remplacer cet alinéa par trois alinéas ainsi rédigés :

« c) L'ensemble des dépenses de gestion de l'infrastructure, comprenant les dépenses d'exploitation, d'entretien, de renouvellement, de modernisation et de développement ;

« ...) L'ensemble des ressources commerciales, subventions et emprunts, permettant d'assurer l'équilibre financier du compte de résultats, du tableau de financement ainsi que la couverture du coût complet par des ressources définitives ;

« (...) Les objectifs de productivité retenus ainsi que les actions conduites pour les réaliser ; »

M. Louis Nègre. – Nous avons deux visions différentes de l'intérêt général. Le contrat de performance de SNCF Réseau n'a de portée que s'il comporte les éléments requis pour assurer l'équilibre financier de manière durable. D'où l'ajout proposé par mon amendement.

Mme la présidente. – Amendement identique n°88, présenté par M. Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. – Même objet.

Mme la présidente. – Amendement n°154, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Après l'alinéa 24

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ...° La pérennité du réseau ferré national, notamment la liste des lignes dont SNCF Réseau doit assurer la totalité du financement des investissements de renouvellement.

M. Ronan Dantec. – La pérennité du réseau ferré national nécessite de préserver les investissements de renouvellement du réseau existant. Les budgets alloués au développement du réseau, relevant de choix politiques, ne doivent pas amputer le budget dédié au financement du réseau existant qui s'appuie essentiellement sur les redevances d'infrastructure.

Mme la présidente. – Amendement n°138, présenté par M. Nègre.

Alinéa 26

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Pour l'application du présent article, le coût complet correspond, pour un état donné du réseau, à l'ensemble des charges de toute nature effectivement supportées par SNCF Réseau liées à l'exploitation, à la maintenance et à l'aménagement de l'infrastructure, incluant

l'amortissement économique des investissements et la rémunération des capitaux investis par SNCF Réseau.

M. Louis Nègre. – L'objectif d'équilibre financier du gestionnaire d'infrastructure est indispensable à la santé économique du système ferroviaire. La définition du coût complet du réseau appelle néanmoins quelques clarifications pour éviter toute éventualité de double compte d'un même coût.

Cet amendement vise à ne pas recouvrer deux fois les dépenses liées à la construction qui font déjà l'objet d'un amortissement.

Mme la présidente. – Amendement n°137, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC.

Alinéa 26

Compléter cet alinéa par les mots :

, dans la mesure où ces charges correspondent à celles d'un gestionnaire d'infrastructures efficace

M. Michel Teston, rapporteur. – Le contrat entre SNCF Réseau et l'État est un outil important qu'il convient de conserver. Avis défavorable à l'amendement n°51. Franchement, il paraît difficile, monsieur Nègre, de déterminer les ressources de SNCF Réseau pour dix ans. Avis défavorable à votre amendement n°8, ainsi qu'à l'amendement identique n°88 de M. Capo-Canellas.

Quant à l'amendement n°154, la rédaction de l'Assemblée nationale distingue déjà les investissements du renouvellement du réseau existant des investissements de développement du réseau, soumis à la règle d'or. Votre amendement pourrait entraîner une forte augmentation des péages d'infrastructure, qui serait répercutée sur les prix des transports. Avis défavorable.

Il importe que les charges liées à la construction du réseau soient incluses dans le coût complet sinon il serait ... incomplet : avis défavorable à l'amendement n°138 de M. Nègre. L'amendement n°137 me paraît dangereux, car il remet en cause les efforts réalisés par le gestionnaire d'infrastructures pour enrayer l'augmentation des coûts. Avis défavorable.

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

*L'amendement n°51 n'est pas adopté,
non plus que les amendements
n°8, 88, 154, 138 et 137.*

Mme la présidente. – Amendement n°52, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Alinéas 29 à 36

Supprimer ces alinéas.

Mme Laurence Cohen. – Il s'agit de la fameuse « règle d'or » appliquée au financement des infrastructures, limitant les engagements de SNCF

Réseau. Or il convient non de réduire les marges, mais de trouver d'autres modalités de financement. Cet amendement découle du refus de l'État de reprendre la dette de RFF et de la SNCF, qui n'est pas acceptable.

Selon les projections de l'École polytechnique de Lausanne, à défaut d'investissements, le réseau deviendra vite impraticable et même dangereux. L'accident de Brétigny a déjà montré son état lamentable. Nous demandons la suppression de cette absurde « règle d'or », qui accélère la spirale du déclin de l'action publique.

Mme la présidente. – Amendement n°113, présenté par M. Capocanellas et les membres du groupe UDI-UC.

Alinéas 30 à 32

Rédiger ainsi ces alinéas :

« Art. L. 2111-10-1. – Les règles de financement des investissements de SNCF Réseau sont établies en vue de maîtriser sa dette, selon les principes suivants :

« 1° Les investissements de renouvellement du réseau ferré national sont financés selon des modalités prévues par le contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10 ;

« 2° Les investissements de développement du réseau ferré national sont évalués au regard de ratios définis chaque année en loi de finances.

M. Vincent Capocanellas. – Cet amendement renforce le rôle du Parlement, en prévoyant que les ratios, notamment le ratio dette sur marge opérationnelle, permettant d'évaluer les projets d'investissements de développement du réseau ferré national, seront définis chaque année en loi de finances, plutôt que par un décret. Le débat parlementaire est utile.

M. Michel Teston, rapporteur. – On ne peut accepter cette déclaration selon laquelle le réseau serait dans un état lamentable. Il y a eu des sous-investissements dans la période précédente. Des efforts ont été accomplis après les études de l'École polytechnique de Lausanne : un plan de 15 milliards d'euros en six ans a été lancé par le Gouvernement. Il y a des améliorations à poursuivre, après l'accident de Brétigny, mais je ne peux accepter, en tant que rapporteur, que l'on prétende que tout le réseau serait dans un état lamentable. Ne laissons pas de côté la question de l'endettement. Avis défavorable à l'amendement n°52.

Sur l'amendement n°113, le calcul des ratios est très technique ; ils peuvent être fixés pour plusieurs années. Leur présentation en loi de finances n'est donc pas adéquate. Avis défavorable.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Le projet de loi témoigne que l'on a enfin pris pleine conscience des difficultés de financement de nos infrastructures

ferroviaires, afin d'éviter les travers précédemment constatés.

Sous prétexte qu'il s'agit d'opérateurs publics, on ne peut s'affranchir de toute rigueur financière en transférant le financement des infrastructures sur les générations suivantes, comme cela s'est fait pour les quatre LGV. Nous réorientons cela, en ligotant le dispositif par cette fameuse « règle d'or ». SNCF Réseau doit se consacrer au réseau existant, le financement de lignes nouvelles étant conditionné par la capacité à lever les ressources correspondantes. Il ne s'agit pas d'interdire l'investissement. S'il est d'intérêt national, l'État doit prendre la part qui lui revient de la dette nouvelle qu'il entraîne. Sinon, aux collectivités qui les demandent de financer. Nous faisons œuvre de responsabilité face aux générations à venir. Il fallait redresser une trajectoire financière victime de l'inconséquence de certains choix politiques et qui nuit tant à la sécurité qu'à la qualité de service. *(M. Jean-Jacques Filleul et Mme Éliane Giraud applaudissent)*

Mme Laurence Cohen. – Je ne visais pas tout le réseau mais certaines lignes, qui ne sont pas dans un état florissant à cause du désengagement de l'État à certaines époques. Certes, un effort est fourni mais ne nous méprenons pas sur celui qui reste à accomplir. La rénovation, l'amélioration du service public exigent des moyens très importants. Il est indispensable de trouver à cette fin de nouveaux financements. Ne pas y réfléchir, c'est agir à courte vue.

M. Louis Nègre. – J'aurais aimé qu'au lieu des « y a qu'a, faut qu'on », vous nous disiez quelles nouvelles ressources vous visez.

Mme Laurence Cohen. – On va vous le dire.

M. Louis Nègre. – La dégradation du réseau ne date pas d'aujourd'hui. Dès 2005...

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Quel aveu ! *(On renchérit sur les bancs CRC)*

M. Louis Nègre. – ...l'École polytechnique de Lausanne nous a alertés, en 2012 derechef. On a soutenu à fond le TGV, en oubliant le réseau classique. La CGT fait grève à tout bout de champ, pourquoi ne l'entendit-on pas pour alerter l'opinion sur l'effondrement du réseau classique ? *(Protestations sur les bancs CRC)*

Mme Laurence Cohen. – Incroyable ! Auriez-vous été en tête des manifestations ?

M. Louis Nègre. – On a enfin réagi : mille chantiers ont été ouverts, jamais on n'a autant investi.

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

M. Louis Nègre. – Mais le réseau va continuer à se dégrader jusqu'en 2018.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – C'est pourquoi le Gouvernement doit rester...

M. Louis Nègre. – Le peuple décidera, on verra bien ! La suspension de l'écotaxe, face à la levée de fourches bretonnes, est bien malheureuse : on a perdu 800 millions d'euros par an pour les infrastructures, 1,6 milliard en deux ans.

Quelles ressources nouvelles ? La fraude : 400 millions d'euros pour deux opérateurs ! Pourquoi ? Il faut y travailler davantage.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – C'est ce que nous faisons.

M. Louis Nègre. – Dans d'autres pays, il n'y a pas de fraude.

Mme la présidente. – Concluez, je vous prie !

M. Louis Nègre. – J'y viens : il faut développer la clientèle et augmenter la productivité, aussi.

M. Vincent Capo-Canellas. – L'amendement n°113 donne au Parlement la capacité de débattre du fameux ratio dette sur investissement. S'il relève d'un décret de Bercy, nous regarderons passer les trains ! Que la commission nous invite à priver le Parlement d'un tel débat me laisse pantois. C'est technique, financier...

M. Louis Nègre. – Trop compliqué pour nous !

M. Vincent Capo-Canellas. – Et la loi de finances ? Ne l'est-elle point ? Le Parlement la vote après débat, que je sache ! Redonnons au Parlement toute sa puissance de détermination de la politique ferroviaire.

M. Louis Nègre. – Très bien.

Mme Évelyne Didier. – Nous nous soucions de l'état du réseau depuis bien avant 2005 et c'est parce que certains collègues, comme François Gerbaud, ont sonné l'alarme et relayé les inquiétudes des cheminots que l'on en a débattu ici. Cette responsabilité incombe à tous les gouvernements depuis très longtemps.

M. Louis Nègre. – Et aux syndicats !

Mme Évelyne Didier. – L'Aftif n' jamais eu de moyens suffisants.

M. Ronan Dantec. – Je suis d'accord avec M. Teston : l'approche pluriannuelle s'impose. J'ai du mal à faire le deuil de l'amendement d'hier soir. Cependant, grâce à l'amendement de repli de M. Capo-Canellas, le Parlement jouera son rôle et l'État fera son office de stratège. Aussi je le soutiens.

Mme Mireille Schurch. – Je ne peux laisser passer ce qui a été dit sur la CGT : la grève est un acte responsable et grave. Lorsque les cheminots se mettent en grève, c'est pour défendre l'entreprise publique à laquelle ils tiennent plus que tout.

La taxe poids lourds suspendue nous prive effectivement de 750 millions d'euros et nous le regrettons. C'est pourquoi nous avons déposé une proposition de loi de renationalisation des autoroutes.

Vous avez voté contre. Une partie des ressources ainsi obtenues par la nation pourrait servir au report modal au bénéfice du rail.

L'amendement n°52 n'est pas adopté.

À la demande du groupe UDI-UC, l'amendement n°113 est mis aux voix par scrutin public.

Mme la présidente. – Voici le résultat du scrutin n°218 :

Nombre de votants345
Nombre de suffrages exprimés323

Pour l'adoption.....177
Contre146

Le Sénat a adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°54, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

I. – Après l'alinéa 45

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° L'article L. 2111-13 est ainsi rédigé :

« Art. L. 2111-13 – SNCF Réseau peut créer des filiales 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. » ;

II. – Alinéa 92

Remplacer les mots :

aux articles L. 2111-13 et L. 2111-14

par les mots :

à l'article L. 2111-14

Mme Évelyne Didier. – Le système ferroviaire est divisé en un nombre important de filiales, ce que nous déplorons. Pourquoi continuer à multiplier les filiales de droit privé, pour les travaux de voie et de maintenance, employant des salariés moins bien formés à la sécurité ? Il serait intéressant d'analyser de ce point de vue l'accident de Brétigny.

M. Michel Teston, rapporteur. – Avis défavorable, pour les raisons que j'ai exposées hier soir.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Oui, nous avons eu une longue discussion à ce sujet. Même avis.

L'amendement n°54 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°128 rectifié bis, présenté par Mme Escoffier, MM. Vall, Alfonsi, Barbier, Baylet, Bertrand, C. Bourquin, Chevènement, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et

Hue, Mme Laborde et MM. Mézard, Plancade, Requier, Tropeano et Vendasi.

Après l'alinéa 45

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...) Il est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Par dérogation au I de l'article 18 de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, SNCF Réseau peut confier par contrat, à un groupement de personnes de droit privé ou à une personne de droit privé, une mission portant à la fois sur l'établissement des études et l'exécution des travaux. »

Mme Anne-Marie Escoffier. – C'est l'usager de la ligne Rodez-Paris qui parle et qui doit s'arrêter à Capdenac-Gare, à cause des travaux insuffisamment coordonnés.

Cet amendement réduit les difficultés concrètes rencontrées à cette occasion. Il autorise SNCF Réseau à recourir à des contrats de conception et construction, c'est-à-dire à des personnes de droit privé, des études et des travaux. Il faut pour cela déroger au principe de la loi du 12 juillet 1985 sur la maîtrise d'ouvrage publique.

M. Michel Teston, rapporteur. – Compte tenu des contraintes auxquelles sont soumis les travaux sur le réseau, il est nécessaire de faciliter, en effet, le recours de SNCF Réseau à cette procédure, par ailleurs strictement encadrée par la loi MOP. Avis favorable.

M. René Garrec. – Très bien !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Sensibilisés à la situation de Capdenac-Gare, nous ne pouvons pas ne pas donner un avis favorable à cette libération des procédures...

M. Louis Nègre. – J'en suis content. Nous nous retrouvons sur tous les bancs autour de l'efficacité du système et de la qualité du service, en plaçant l'usager au centre de tout.

L'amendement n°128 rectifié bis est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°9, présenté par M. Nègre.

Alinéa 47

Supprimer les mots :

par dérogation à l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public

M. Louis Nègre. – Amendement de cohérence rédactionnelle avec l'alinéa 53 de cet article.

Selon le dernier alinéa de l'article 5 de la loi du 26 juillet 1983, au moins un représentant des usagers doit être nommé au sein du conseil d'administration de SNCF Réseau. Le système ne doit pas travailler pour

lui-même, mais d'abord pour les usagers qui pourraient être aussi des clients.

M. Michel Teston, rapporteur. – Cette dérogation, que vous voulez supprimer, ne concerne pas seulement la représentation des usagers à laquelle elle ne fait nullement obstacle. Elle permet aussi la représentation de la SNCF. Avis défavorable.

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

L'amendement n°9 n'est pas adopté.

L'amendement n°83 est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°144, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Après l'alinéa 53

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Au moins un des membres désignés en application du 1° est choisi parmi les représentants des associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement.

M. Ronan Dantec. – Cet amendement fait suite à celui que j'ai défendu hier. Les associations de protection de l'environnement étaient présentes au conseil d'administration de la SNCF jusqu'en 2013.

L'article L. 141-2 du code de l'environnement prévoit que « Les associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 ainsi que les associations mentionnées à l'article L. 433-2 sont appelées, dans le cadre des lois et règlements en vigueur, à participer à l'action des organismes publics concernant l'environnement ».

J'ai entendu le ministre objecter qu'il s'agit de l'Épic de tête, où il n'y a pas de place pour tout le monde mais si les associations de protections de l'environnement étaient absentes de SNCF Réseau, cela poserait un énorme problème parce que ses investissements ont une incidence environnementale. Pourquoi s'en tenir à dix-huit membres ? L'Assemblée nationale a bien ajouté la représentation des usagers : il faut trouver une solution. (*M. André Gattolin applaudit*)

M. Michel Teston, rapporteur. – Cette demande n'est pas illégitime en soi.

M. André Gattolin. – Elle est même légitime.

M. Michel Teston, rapporteur. – Nulle opposition de principe. Mais outre le tiers de représentants de l'État, il y aura déjà deux représentants des régions et du Stif et un représentant des usagers. Il faut que l'État stratège joue son rôle.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – J'entends vos arguments, monsieur Dantec. Il faudrait garder les usagers, ajouter les associations ; nous voulons en rester à dix-huit membres pour que le

conseil soit gouvernable... Vous nous dites : débrouillez-vous. Je vous réponds la même chose !

Je vous propose de rectifier votre amendement pour que soient représentés soit les usagers soit les associations agréées de protection de l'environnement. Les deux, je ne sais pas faire.

M. Louis Nègre. – Nous sommes tous d'accord pour que les associations soient entendues en amont. Mais la décision n'est pas la concertation.

Quand je vois les difficultés rencontrées pour la LGV en Paca... Il vaut mieux consulter les associations agréées, entendre leur message, avant de décider. Elles ne sont pas les décideurs !

M. Ronan Dantec. – N'est-ce pas plutôt au ministre de trouver des solutions ? Il y a une contradiction dans ses propos. Avec plus de dix-huit membres, on rencontrerait des problèmes de gouvernance. Je lui en promets si les associations ne sont pas représentées !

Mme la présidente. – Vous refusez donc la rectification ?

M. Ronan Dantec. – En effet !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – L'État doit rester majoritaire. Sur la représentation des salariés, la loi de 1983 est claire. Tout ajout dans un collège supposerait de créer de nouveaux membres dans les autres collèges. Les proportions doivent être respectées.

M. Ronan Dantec. – Vous pouvez monter jusqu'à trente !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Ce n'est pas sérieux. Nous n'allons pas créer des monstres ! Je ne laisserai pas dire que le Gouvernement refuse que les associations soient représentées. Vos collègues écologistes de l'Assemblée nationale auraient dû défendre une position cohérente. À vous de présenter un amendement acceptable.

Monsieur Nègre, vous avez tort. Les membres du conseil seront de vrais administrateurs, décisionnaires. Si vous ne voulez pas que ce soit le cas des associations, assumez !

M. Louis Nègre. – Nous n'avons jamais dit cela. Il s'agit d'une seule voix sur dix-huit !

Mme Laurence Cohen. – On ne peut pas bricoler, instituer des administrateurs aux pouvoirs inégaux... Il faut respecter les équilibres.

L'environnement, c'est extrêmement important, nous en sommes tous d'accord. Mais n'opposons pas usagers et associations. L'État doit conserver tout son rôle.

M. Ronan Dantec. – Ce n'est pas l'un contre l'autre !

Mme Laurence Cohen. – Fatalement, si. Nous ne voterons donc pas l'amendement.

M. Vincent Capo-Canellas. – Il existe des entreprises publiques où, au sein du conseil d'administration, il y a des administrateurs et des censeurs. J'ai été, comme élu local, censeur du conseil d'administration d'Aéroports de Paris. Il n'y a rien là de dégradant.

À la demande du groupe écologiste, l'amendement n°144 est mis aux voix par scrutin public.

Mme la présidente. – Voici le résultat du scrutin n°219 :

Nombre de votants345
Nombre de suffrages exprimés323

Pour l'adoption.....177
Contre146

Le Sénat a adopté.

M. Raymond Vall, président de la commission du développement durable. – La commission se réunira à 14 h 30.

Organisme extraparlamentaire

Mme la présidente. – Par lettre en date du 9 juillet 2014, M. le Premier ministre a demandé à M. le président du Sénat de bien vouloir lui faire connaître le nom d'un sénateur appelé à siéger, en remplacement de M. René-Paul Savary, au sein de la commission nationale d'agrément des associations représentant les usagers dans les instances hospitalières ou de santé.

La commission des affaires sociales a été saisie. La nomination au sein de cet organisme extraparlamentaire aura lieu ultérieurement, dans les conditions prévues par l'article 9 du Règlement.

Échec en CMP

Mme la présidente. – La commission mixte paritaire chargée de proposer un texte commun sur le projet de loi de finances rectificative pour 2014 n'est pas parvenue à l'adoption d'un texte commun.

La séance est suspendue à 12 h 50.

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-PIERRE RAFFARIN,
VICE-PRÉSIDENT

La séance reprend à 14 h 55.

SNCF **(Procédure accélérée – Suite)**

M. le président. – Nous reprenons la suite de 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.

Candidatures à une éventuelle CMP

M. le président. – La commission du développement durable a procédé à la désignation des candidats aux éventuelles commissions mixtes paritaires chargées de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi portant réforme ferroviaire et de la proposition de loi organique relative à la nomination des dirigeants de la SNCF, actuellement en cours d'examen.

Cette liste a été affichée conformément à l'article 12, alinéa 4 du Règlement et sera ratifiée si aucune opposition n'est faite dans le délai d'une heure.

Discussion des articles du projet de loi (Suite)

ARTICLE 2 (SUITE)

M. le président. – Dans la discussion des articles du projet de loi, nous en sommes parvenus à l'amendement n°10 au sein de l'article 2.

Amendement n°10, présenté par M. Nègre.

Après l'alinéa 53

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Le conseil d'administration de SNCF Réseau statue par un vote sur les questions relatives à la gestion des fonctions essentielles définies à l'article 7 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen en formation restreinte, en l'absence de personnalités choisies par la SNCF pour la représenter, afin de garantir l'indépendance décisionnelle du gestionnaire d'infrastructure.

M. Louis Nègre. – L'Épic de tête SNCF présidé par le président de SNCF Mobilités ne doit pas interférer dans l'exercice des fonctions essentielles par SNCF Réseau.

La convocation d'un conseil d'administration restreint, sans représentant de l'Épic de tête, pour les questions touchant à la gestion des fonctions essentielles assure le respect de la directive

2012/34/UE qui impose l'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle de la gestion des fonctions essentielles par le gestionnaire d'infrastructure.

M. le président. – Amendement identique n°89, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC.

M. Vincent Capo-Canellas. – Même objet et même argumentation.

M. Michel Teston, rapporteur. – La présence d'un tiers des représentants de la SNCF au sein du conseil d'administration de SNCF Réseau ne remet pas en cause l'indépendance décisionnelle du gestionnaire d'infrastructures. Avis défavorable.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Nous nous en sommes expliqués. Avis défavorable.

*Les amendements identiques n°s 10 et 89
ne sont pas adoptés.*

M. le président. – Amendement n°129 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 60

Remplacer les mots :

de SNCF Mobilités

par les mots :

d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire

Mme Anne-Marie Escoffier. – Cet amendement accorde à l'Araf un pouvoir d'opposition à la révocation du président de SNCF Réseau si celle-ci est motivée par l'indépendance dont il a fait preuve vis-à-vis de SNCF Mobilités. Il convient d'étendre cette disposition à toutes les entreprises ferroviaires.

M. Michel Teston, rapporteur. – Amendement tout à fait justifié. Avis favorable.

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

L'amendement n°129 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement n°11, présenté par M. Nègre.

Alinéa 63, première phrase

Après les mots :

SNCF Réseau

insérer les mots :

et le personnel de SNCF Réseau gérant des fonctions essentielles définies par l'article 7 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du

21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen

M. Louis Nègre. – Conformément aux recommandations de l'Autorité de la concurrence, l'interdiction de prise de responsabilités dans une entreprise ferroviaire prévue par l'article L. 2111-16-1 devrait être étendue à tout le personnel sensible de SNCF Réseau gérant des fonctions essentielles, notamment l'attribution et la tarification des sillons.

M. Michel Teston, rapporteur. – Les règles applicables aux personnels autres que les dirigeants ont trait à la confidentialité, laquelle doit être préservée, y compris après la cessation de leur fonction. La commission de déontologie y veillera. Ce régime est suffisamment contraignant. Avis défavorable.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Même avis. La commission de déontologie existe depuis longtemps et fonctionne.

L'amendement n°11 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°90, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC.

Après l'alinéa 65

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« La commission mentionnée au premier alinéa consulte l'Autorité de régulation des activités ferroviaires pour rendre son avis.

M. Vincent Capo-Canellas. – Le rôle de la commission de déontologie est utile pour régler les conflits d'intérêts qui pourraient se présenter au sein du système ferroviaire et garantir des pratiques non discriminatoires entre opérateurs.

Afin de renforcer ces intentions, permettez-moi, monsieur le ministre, de sacrifier à ma passion pour l'Araf afin qu'elle soit consultée par la commission de déontologie pour rendre son avis.

M. Michel Teston, rapporteur. – Les compétences de l'Araf ont déjà été considérablement étendues. Cette consultation n'a pas paru indispensable à la commission, qui estime que l'Araf doit se concentrer sur son cœur de métier.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Je suis attentif à tout ce que vous défendez au sujet de l'Araf. Néanmoins, avis défavorable. L'amendement alourdit inutilement la procédure.

L'amendement n°90 n'est pas adopté.

L'amendement n°130 rectifié est retiré.

M. le président. – Amendement n°110, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC.

Après l'alinéa 69

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° Après l'article L. 2111-17, il est inséré un article L. 2111-17-... ainsi rédigé :

« Art. L. 2111-17-... – SNCF Réseau publie chaque année le montant de sa dette reclassée dans la dette des administrations publiques. » ;

M. Vincent Capo-Canellas. – Vous savez l'importance que j'attache à la question de la dette. Sa stabilisation, mieux, sa diminution doivent être davantage érigées en priorité -au rythme actuel, nous en serons à 70 milliards en 2025... Je propose que SNCF Réseau publie un suivi annuel de la partie de la dette reclassée dans la dette des administrations publiques. Son montant est de 10,8 milliards d'euros actuellement, selon l'Insee. Je souhaite une prise de conscience, pour agir vite et mieux. La question ne peut être éludée.

M. le président. – Sous-amendement n°176 à l'amendement n° 110 de M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable.

Amendement n°110, alinéa 4

I. - Après le mot :

année

insérer les mots :

, dans le rapport d'activité mentionné au troisième alinéa de l'article L. 2111-10,

II. - Compléter cet alinéa par les mots :

ainsi que ses perspectives d'évolution

M. Michel Teston, rapporteur. – Tout le monde sait que la dette pèse lourdement sur la capacité d'investissement du gestionnaire d'infrastructures. La dette du réseau est de fait garantie par l'État. Il convient de rendre la requalification de 10,8 milliards d'euros de dette de RFF en dette publique transparente et visible par tous. Le sous-amendement de la commission précise l'utile amendement de M. Capo-Canellas.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Pour éviter le recours à un scrutin public, je conviens volontiers que c'est une question importante : avis favorable à l'amendement et au sous-amendement.

M. Louis Nègre. – Le groupe UMP soutient cette excellente initiative.

M. Vincent Capo-Canellas. – La parole du ministre vaut bien un scrutin public ! (*Sourires*) Merci, monsieur le rapporteur, pour votre sens du débat parlementaire.

Le sous-amendement n°176 est adopté.

L'amendement n°110, sous-amendé, est adopté.

M. le président. – Amendement n°55, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Après l'alinéa 79

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) Au premier alinéa, les mots : « et de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale » sont remplacés par les mots : « , des missions de service public retenues par la collectivité et de l'intérêt social et environnemental de son utilisation » ;

Mme Mireille Schurch. – Cet amendement avait déjà été présenté lors de la discussion de la loi de régulation du service ferroviaire, en 2009. Nous souhaitons que le calcul de la redevance varie en fonction de l'utilité des lignes et du caractère plus ou moins énergivore du train. L'utilisation de matériel diesel sur des lignes électrifiées pourrait être pénalisée ou le recours à des rames TGV à deux étages encouragé. La modulation des péages ferroviaires a été proposée dans un rapport de la commission des affaires économiques, adopté à l'unanimité en 2007. Il s'agit d'augmenter les tarifs sur les lignes à haute rentabilité et de les baisser sur les lignes économiquement les plus fragiles qui assurent des missions de service public.

Dans l'Allier ou la Creuse, la fermeture de lignes secondaires a entraîné un report modal vers la route. À l'aube de la libéralisation qu'on nous annonce, laisser la question pendante mettra SNCF Mobilités en difficulté et pénalisera les trains de la vie quotidienne, qui représentent 90 % du trafic. Il faut aussi encourager les comportements vertueux en termes de développement durable.

M. Michel Teston, rapporteur. – La commission a considéré que la tarification des infrastructures doit tenir compte de l'harmonisation des conditions de concurrence intermodale, sauf à voir s'accélérer le report sur la route. Avis défavorable.

L'amendement n°55 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°165, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC.

Alinéa 81

Au début de cet alinéa, insérer une phrase ainsi rédigée :

Des mesures d'incitation encouragent le gestionnaire de l'infrastructure à maîtriser les coûts.

M. Vincent Capo-Canellas. – Cet amendement transpose les articles de la directive 2012/34/UE qui prévoient que le gestionnaire d'infrastructures est encouragé par des incitations à maîtriser ses coûts.

M. Michel Teston, rapporteur. – Cette disposition a une faible portée normative. Des incitations sont déjà prévues dans le texte. Le contrat conclu entre l'État et SNCF Réseau détaillera les mesures allant dans ce sens. En outre, SNCF Réseau conservera le bénéfice de ses gains de productivité tant que le coût du réseau n'est pas entièrement couvert par ses ressources. Retrait ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Une réponse favorable à cette demande de retrait m'éviterait de donner un avis défavorable...

M. Vincent Capo-Canellas. – Je m'incline.

L'amendement n°165 est retiré.

M. le président. – Amendement n°60, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Alinéa 89

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Le réseau ferroviaire est propriété de la Nation. » ;

Mme Évelyne Didier. – Les biens immobiliers gérés par la SNCF appartiennent à l'État depuis 1937. Les 100 000 kilomètres de lignes qui irriguent la France représentent un formidable atout d'aménagement du territoire. Cette infrastructure est un patrimoine national, c'est celui de la collectivité. On m'a dit en commission que l'amendement était satisfait. Je ne le crois pas. La dette et le réseau sont liés. Nous entendons réaffirmer que ce bien national appartient à tous les Français.

M. Michel Teston, rapporteur. – Oui, nous en avons débattu en commission. Il nous est apparu satisfait par un amendement que j'ai fait voter la semaine précédente en commission du développement durable, qui affirme que SNCF Réseau est propriétaire unique de l'ensemble des lignes du réseau ferré national ; SNCF Réseau est un établissement public de l'État, qui gère le réseau pour le compte de celui-ci, donc de la Nation.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – L'amendement voté par la commission est d'une clarté limpide et d'une efficacité incontestable. Avis défavorable.

Mme Mireille Schurch. – Non. Il y a confusion. Nous voulons affirmer la propriété de la Nation ; la gestion des infrastructures, elle, est concédée.

L'amendement n°60 n'est pas adopté.

L'article 2, modifié, est adopté.

ARTICLE ADDITIONNEL

M. le président. – Amendement n°57, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Après l'article 2

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Il ne peut être recouru aux contrats de partenariat pour le financement, la construction ou la transformation, l'entretien, la maintenance, l'exploitation ou la gestion d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires pour les infrastructures de transports terrestres.

Mme Mireille Schurch. – Amendement simple et de prudence. Le financement, la construction ou la

transformation, l'entretien, la maintenance, l'exploitation ou la gestion d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires pour les infrastructures de transports terrestres nécessitent une maîtrise publique. Instruits par l'expérience, nous entendons interdire les partenariats public-privé en matière d'infrastructure de transport ; ces opérations sont plus coûteuses pour la collectivité et les usagers et moins performantes en termes de services. Une liste trop longue -pensez à Ecomouv'- montre combien ces contrats constituent des bombes à retardement, des gouffres financiers pour la collectivité.

M. Michel Teston, rapporteur. – De nombreux membres de la commission du développement durable comprennent et partagent vos inquiétudes. Toutefois, cette question dépasse largement le cadre de la réforme ferroviaire. Tenons-nous en au contenu de ce projet de loi. D'où l'avis défavorable de la commission.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Vous ne trouverez pas en moi un promoteur acharné des partenariats public-privé : j'en ai déjà abandonné un certain nombre, le canal Seine-Nord, le contournement de Strasbourg, Charles de Gaulle Express. Pour autant, nous ne renonçons à aucun de ces projets. Le CDG Express se fera même par partenariat public-public. L'essentiel est de faire preuve de bonne gestion, d'anticiper, de veiller aux garanties qui figurent dans les clauses du contrat.

Le contrat Ecomouv' a été négocié dans les conditions que l'on sait... Quand même, monsieur Nègre ! La responsabilité de la majorité que vous souteniez est grande ! L'écotaxe a été décidée en 2007, pas appliquée en 2008, repoussée en 2009, engagée en 2010, repoussée encore, signée le 6 mai 2012, le jour même de l'élection présidentielle ! *(Marques d'approbation sur les bancs socialistes)*

Mme Éliane Giraud. – Très bien !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – J'ai trouvé sur mon bureau, en arrivant, le décret qui a mis le feu à toute une profession !

Et vous nous reprochez d'avoir suspendu l'écotaxe ? Avez-vous entendu M. Le Fur, votre ami politique ? Un pays qui avance ne doit pas jouer avec le financement de ses infrastructures au nom de petits calculs politiques. Je vous renvoie à vos responsabilités ! *(Applaudissements sur les bancs socialistes)* Vous avez aussi décidé de privatiser les autoroutes de façon scandaleuse, ce qui a privé l'Atif des moyens d'investir. Je suis intarissable sur vos erreurs ! *(Exclamations à droite)* Il faut dire la vérité aux Français !

J'en reviens à l'amendement... Il ne faut pas se priver d'un mode de financement qui peut être utile -à condition qu'on ait le sens des responsabilités, qu'on n'en fasse pas une arme idéologique, qu'on ne pense qu'au bien commun qui est celui de tous les Français. La signature publique engage le pays : l'intérêt général

doit toujours prévaloir. *(Applaudissements sur les bancs socialistes)*

M. le président. – Avis négatif ? *(Sourires)*

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

M. Vincent Capo-Canellas. – Je ne suis pas spécialiste de la pression bretonne... Les propos de Mme Schurch méritent d'être nuancés au regard des conclusions de la commission d'enquête sur Ecomouv'...

M. Louis Nègre. – Jusque-là, ça allait à peu près bien. *(Exclamations)* Vous parlez de Le Fur, je vais vous parler de Le Drian et de Lebranchu... Je sais que vous êtes sensible à l'intérêt général. Le but, c'est d'obtenir des moyens pour les infrastructures. Vous avez suspendu ; nous, nous avons signé tardivement...

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Vous n'avez pas appliqué !

M. Louis Nègre. – M. de Villepin a récupéré l'argent pour combler la dette de l'État.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Il a bradé les autoroutes !

M. Louis Nègre. – Au moins, il a anticipé !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Les masques tombent ! Vous avez avoué que vous étiez prêt à sacrifier les infrastructures en prenant comme exemple les privatisations de M. de Villepin, qui ont bradé le patrimoine commun ! Assumez ! Nous sommes aujourd'hui ligotés par des contrats mal négociés, au détriment des intérêts de la Nation, de l'État. Je me suis battu pendant deux ans pour actualiser la redevance domaniale afin que l'occupation du domaine public soit payée à son juste prix. Vous étiez bien indulgents ! Nous sommes exigeants ! Et ce n'est pas fini ! *(« Très bien ! » sur les bancs socialistes)*

Mme Mireille Schurch. – Oui, la responsabilité du contrat Ecomouv' revient à la droite ; nous étions bien seuls alors à défendre les finances de l'État... Les grandes directions des services de l'État, appauvries par la RGPP, n'ont pas su donner de bons conseils aux ministres...

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Qui ne les écoutaient pas !

Mme Mireille Schurch. – Je vais retirer l'amendement. Nous souhaitons alerter des dangers des partenariats public-privé. Il y a quelques années, il n'y en avait que pour eux dans cet hémicycle... Nous ne sommes pas dogmatiques, nous disons oui à des partenariats public-privé bien encadrés, ils peuvent être utiles.

L'amendement n°57 est retiré.

ARTICLE 2 BIS A

M. le président. – Amendement n°58, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Supprimer cet article.

Mme Évelyne Didier. – Nous nous opposons à la régionalisation de la gestion de l'infrastructure ferroviaire, décidée par l'Assemblée nationale. Nous proposerons aussi la suppression de l'article suivant.

Ces articles permettent aux régions de racheter des lignes d'intérêt local ou d'en créer. Avec quels moyens ? Ce serait surtout mettre le doigt dans l'engrenage. Comment fixer la frontière entre le national et le régional ? Ces articles, loin de permettre le retour de l'État stratège, régionalisent le réseau, pour des motivations certes légitimes mais dans des conditions qui brouillent le message porté par ce projet. Ils préparent une application inégalitaire sur le territoire du droit à la mobilité. Les objectifs de rentabilité prescrits à SNCF Réseau l'inciteront à se défaire sur les régions d'une partie de son réseau. Alors qu'on entend réunifier la famille ferroviaire, il ne faut pas prendre le risque d'une atomisation du réseau.

M. Michel Teston, rapporteur. – Cet article permet aux régions de racheter des lignes d'intérêt purement local, ce qui ne remet nullement en cause l'unicité du réseau ferré national. Nous parlons de lignes métriques, physiquement séparées du réseau national. Avis défavorable. Même avis sur l'amendement n°59 à l'article suivant, qui répond à une demande forte des régions. Tout le monde pense à la ligne Nice-Digne ; permettre à la région Paca de devenir gestionnaire d'une infrastructure n'enlève rien à la compétence nationale de SNCF Réseau.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Tout ce qui est petit est mignon, dit la sagesse populaire. Les petits réseaux nécessitent des modes de gestion adaptés. Il ne s'agit pas de démanteler le réseau. Ces petits segments identifiés et séparés du reste du réseau -Nice-Digne, le fameux train jaune, le Mont-Blanc Express... Voyez ce très beau reportage sur France 2 sur ce magnifique patrimoine ferroviaire vivant qui fait la joie des touristes de nos montagnes. Ce sont des situations particulières, locales, auxquelles il convient de s'adapter, comme le réseau ferré portuaire. Avis défavorable.

M. Louis Nègre. – Il faut maintenir cet article. Nous sommes tous d'accord pour avoir un réseau structurant national auquel on ne touche pas ; mais introduisons de la souplesse, au service de l'utilisateur. Sur Nice-Digne, sans la région, la ligne ne fonctionnerait plus aujourd'hui. Pas de position idéologique et sectaire, de grâce.

Monsieur le ministre, vous m'avez cherché...

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Ce n'est pas fini !

M. Louis Nègre. – ...et vous me trouverez toujours... Vous seriez bien inspiré de réfréner votre ardeur... Je n'ai fait que donner la version officielle...

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Les éléments de langage de l'UMP ! (*Sourires*)

M. le président. – Ne mettez pas le président de séance en difficulté ! (*Sourires*)

Mme Évelyne Didier. – Nice-Digne est certes un cas particulier, mais la loi va s'appliquer à beaucoup de situations. Si ne sont concernées que les voies métriques, les lignes industrielles ou portuaires qui ne sont pas branchées sur le réseau national, qu'on le dise clairement. Nous craignons que ce texte ouvre d'autres possibilités... Quant aux positions idéologiques et sectaires, monsieur Nègre... Nous vous savons grand spécialiste du ferroviaire, mais nous ne sommes pas béotiens en la matière...

L'amendement n°58 n'est pas adopté.

L'article 2 bis A est adopté.

ARTICLE 2 BIS B

M. le président. – Amendement n°59, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Supprimer cet article.

Mme Mireille Schurch. – Selon cet article, les régions prennent une compétence de création et d'exploitation de lignes... C'est mettre à mal l'unicité du réseau.

L'amendement n°59, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

L'amendement n°160 est retiré

L'article 2 bis B est adopté.

ARTICLE ADDITIONNEL

M. le président. – Amendement n°169, présenté par le Gouvernement.

Après l'article 2 bis B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Afin de promouvoir la desserte portuaire par voie ferrée, les ports peuvent devenir propriétaires des voies ferrées portuaires ainsi que de leurs équipements et accessoires, situés à l'intérieur de leur circonscription ou dans leurs limites administratives, et participant à la desserte de la zone portuaire, à l'exception des installations terminales embranchées.

Les autorités portuaires, SNCF Réseau et SNCF Mobilités disposent d'un délai de dix-huit mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi pour conclure les conventions de répartition dans les conditions prévues aux articles 4 à 6 de l'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et

adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Avec cet amendement, je vais sans doute vous décevoir, mesdames Didier et Schurch, qui m'avaient flatteusement qualifié de « champion de l'unicité du réseau ». Le but est de promouvoir les dessertes portuaires, conformément à la stratégie de relance que j'ai présentée pour mieux lier terre et mer. Les 360 millions de tonnes de fret continuent à être acheminés pour l'essentiel par la route. J'ai confié à Mme Herviaux un rapport sur les ports décentralisés, qui clarifie la gouvernance de ceux-ci. Le dynamisme de nos façades maritimes dépend du bénéfice que nous pouvons tirer d'infrastructures ferroviaires existantes insuffisamment utilisées.

Je propose que possibilité soit donnée aux ports de devenir propriétaires du réseau dans le périmètre clairement identifié par leur domanialité publique. Ainsi pourra-t-on développer un modèle économique et commercial adapté aux besoins et propice à des reports intermodaux intelligents.

M. Michel Teston, rapporteur. – C'était une recommandation de Mme Herviaux dans son rapport sur la décentralisation portuaire. Avis favorable.

M. Louis Nègre. – Une fois n'est pas coutume, je suis très favorable à un amendement du Gouvernement ! Celui-ci suit les conclusions de la commission Mobilité 21 : entre les ports et le chemin de fer, il manque l'interface.

L'amendement n°169 est adopté et devient un article additionnel.

ARTICLE 2 BIS

M. le président. – Amendement n°12, présenté par M. Nègre.

I. - Après l'alinéa 1

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° L'article L. 2121-1 est complété par les mots : « , sous réserve des dispositions du premier alinéa de l'article L. 2121-12 » ;

II. - Alinéas 3 et 4

Rédiger ainsi ces alinéas :

a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :

« Les entreprises ferroviaires exploitant des services de transport de voyageurs peuvent assurer des dessertes intérieures, à condition que l'objet principal du service ne compromette pas l'équilibre économique d'un contrat de service public. » ;

M. Louis Nègre. – Cet amendement anticipe l'application au 1^{er} janvier 2018 de la proposition de modification de la directive 2012/34/UE. Les États membres devront supprimer toute limite au droit d'accès aux marchés domestiques ferroviaires.

M. Michel Teston, rapporteur. – Belle constance dans l'effort...

M. Louis Nègre. – Dans l'anticipation !

M. Michel Teston, rapporteur. – Faut-il anticiper ? L'ouverture à la concurrence n'interviendra pas avant des années. Le projet de loi vise à renforcer le service public ferroviaire, dans l'attente d'une future libéralisation. Avis défavorable.

Mme Mireille Schurch. – Très bien !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – M. Nègre est repris par ses obsessions malades. (*Sourires*)

M. Roger Karoutchi. – Ce n'est pas gentil.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Notre réforme répond aux besoins des usagers, qui attendent de la sécurité, du confort, de la régularité. Concentrons-nous sur l'essentiel. Vous avez bradé le fret ferroviaire ; nous, nous renforçons le service public. Je me bats pour faire reconnaître la singularité de la France et la Commission européenne reconnaît désormais que son calendrier n'était pas tenable. L'opérateur public n'est pas en mesure d'affronter une concurrence déséquilibrée. Voyez les conséquences de l'ouverture mal préparée du fret à la concurrence : loin d'augmenter la part modale du fret ferroviaire, elle n'a fait que déstabiliser l'opérateur historique.

M. Louis Nègre. – Obsession malade ? Je vous renvoie l'argument. Vous, vous êtes atteint par le syndrome de la ligne Maginot. (*Sourires*) On attend d'être attaqué, on n'anticipe pas.

Votre argumentaire ne tient pas. L'opérateur historique n'est pas en mesure de combattre, alors que l'ouverture à la concurrence est prévue depuis 1991 ! La France recule devant l'obstacle, elle baisse pavillon. La SNCF, libérée, conquiert des parts de marché en Angleterre. Faites de même en France.

M. Jean-Jacques Filleul. – Pour gagner une bataille, encore faut-il mettre l'armée en ordre de marche.

L'ouverture à la concurrence se fera, un jour ou l'autre. Cependant, cette directive étant encore loin d'être adoptée, le débat est prématuré. Il s'agit ici de corriger les dysfonctionnements de la loi de 1997, de rééquilibrer les finances, de créer un acteur puissant, apte à remplir des missions de service public et d'aménagement du territoire. À chaque jour suffit sa peine.

L'amendement n°12 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°96 rectifié, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC.

I. – Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) À la première phrase, les mots : « s'assure » sont remplacés par le mot : « vérifie » ;

II. – Alinéa 7

Rédiger ainsi cet alinéa :

a) À la première phrase, les mots : « afin de permettre, le cas échéant, à l'autorité administrative compétente d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures, » sont supprimés ;

III. – Après l'alinéa 8

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« La décision motivée de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires est prise dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations utiles à l'instruction. Elle est susceptible de recours devant le Conseil d'État. »

M. Vincent Capo-Canellas. – En venant au Sénat ce matin, je me suis demandé si la SNCF m'en voulait : le RER B ne démarrait pas... RFF m'en veut aussi dans ma commune : un pont en rénovation est tombé sur la chaussée de la tangentielle nord. (*Rires*)

La décision d'accorder ou non à une entreprise ferroviaire la possibilité de faire du cabotage intérieur revenait jusqu'alors au ministère des transports. Nous proposons donc à l'Araf un délai de décision à six semaines après réception des documents utiles à l'instruction.

M. Michel Teston, rapporteur. – Complément utile : avis favorable.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Seriez-vous maudit, monsieur Capo-Canellas ? (*Sourires*) Je me souviens d'un débat où vous étiez arrivé très en retard à cause d'une panne de taxi... Il est bon que vous fassiez part de votre expérience très particulière des transports. (*Rires*)

M. Vincent Capo-Canellas. – J'avais pris ma moto parce que le RER était à l'arrêt...

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Avis favorable à votre amendement. J'espère que cela vous incitera à voter ce projet de loi important.

L'amendement n°96 rectifié est adopté.

L'article 2 bis, modifié, est adopté.

ARTICLE 2 TER

M. le président. – Amendement n°61, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

I. – Première phrase

Remplacer les mots :

deux ans

par les mots :

six mois

II. – Seconde phrase

Compléter cette phrase par les mots :

ainsi que l'opportunité et les modalités de création d'une structure d'amortissement de la dette ferroviaire

Mme Mireille Schurch. – Grâce à un amendement de la commission, le rapport sur l'évolution de la dette évoquera la possibilité de sa reprise par l'État. La Cour des comptes note que son portage par RFF est artificiel. SNCF Réseau aura besoin de moyens pour investir. Nous proposons d'étudier la possibilité de créer une structure d'amortissement comme en Allemagne et nous souhaitons que ce rapport soit remis plus tôt.

M. le président. – Amendement n°91, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC.

Première phrase

Remplacer les mots :

deux ans

par les mots :

six mois

M. Vincent Capo-Canellas. – L'amendement, un peu moins large, poursuit à peu près le même objet.

M. le président. – Amendement n°152, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Première phrase

Remplacer les mots :

de deux ans

par les mots :

d'un an

M. André Gattolin. – Les écologistes sont adeptes du compromis. En six mois, difficile de rédiger un rapport satisfaisant.

M. Vincent Capo-Canellas. – Vous êtes plus centriste que moi ! (*Sourires*)

M. le président. – Amendement n°120, présenté par M. Filleul et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Seconde phrase

Compléter cette phrase par les mots :

ainsi que l'opportunité de créer une caisse d'amortissement de la dette ferroviaire

M. Jean-Jacques Filleul. – Les précédents gouvernements privilégiaient les lignes à grande vitesse au détriment du réseau existant, ce qui explique la dette de RFF : 33,7 milliards d'euros et 1,5 milliard de plus par an. La commission Mobilité 21

a hiérarchisé les urgences et donné priorité à la régénération du réseau existant.

La règle d'or facilitera la stabilisation de la dette, reste le stock. C'est pourquoi nous souhaitons que le rapport étudie la possibilité de créer une caisse d'amortissement dotée, comme la Cades, d'un financement pérenne. Les cheminots s'en réjouiraient.

M. Michel Teston, rapporteur. – L'amendement n°61 fixe un délai de six mois, la commission l'estime beaucoup trop court. La seconde partie est, quant à elle, moins précise que l'amendement n°120 de M. Filleul. L'avis est aussi défavorable, pour les mêmes raisons, aux amendements n°91 et 152. Même un an, c'est trop court. Avis favorable à l'amendement n°120 : mieux formulé que le n°61.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Je salue à mon tour la qualité du travail du rapporteur. Une preuve, parmi d'autres, je donne un même avis défavorable aux amendements n°61, 91 et 152. Quant à l'amendement n°120, il paraît satisfait par la rédaction actuelle. Sagesse.

M. Vincent Capo-Canellas. – Un regret sur le délai, un accord sur les pistes d'amortissement dans l'amendement de M. Filleul : je le voterai.

Mme Mireille Schurch. – Depuis le temps que nous parlons de la dette, faut-il encore attendre deux ans ? Quant à la deuxième partie de notre amendement, je la préfère à la formulation proposée par M. Filleul. Elle est plus large puisqu'il y est fait mention de la question de l'opportunité et aussi de celle des « modalités d'amortissement ». Je m'incline cependant.

L'amendement n°61 est retiré.

M. Roger Karoutchi. – Un an, ce serait trop court ! Le problème est pourtant connu de longue date. Immanquablement, le ministère des transports y a déjà réfléchi. Un rapport dans deux ans ? Cela nous renvoie à l'automne 2016, nous serons en période pré-électorale et l'on nous dira qu'il sera urgent d'attendre le résultat des élections.

Que l'on évoque la possibilité de créer une caisse d'amortissement, c'est bien le moins.

M. Marc Laménie. – Les lignes à grande vitesse, tous les gouvernements en ont construit, tout le monde en veut. Tout le monde dit aussi qu'il ne faut pas négliger le reste du réseau. Vu la dette colossale de RFF, comme disait M. Teston, on ne peut qu'approuver l'amendement n°120.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Tout est toujours trop long, j'en suis d'accord. Mais le rapport devra venir après le contrat-cadre et les contrats opérationnels. Deux ans, c'est plus raisonnable. Mieux vaut un délai affiché qu'on tient qu'un délai ambitieux qu'on ne tient pas.

M. Vincent Capo-Canellas. – Je me rallie aux amendements n°152 et 120.

L'amendement n°91 est retiré.

L'amendement n°152 n'est pas adopté.

L'amendement n°120 est adopté.

M. le président. – Amendement n°111 rectifié, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC.

Première phrase

Après les mots :

un rapport relatif

insérer les mots :

à la trajectoire de la dette de SNCF Réseau et

M. Vincent Capo-Canellas. – Il faut une trajectoire ambitieuse pour réduire la dette, et pas seulement la stabiliser.

M. Michel Teston, rapporteur. – La commission souhaite entendre le Gouvernement, avant de s'en remettre à la sagesse.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Vous allez être bien avancé, monsieur le rapporteur : sagesse ! (*Sourires*)

L'amendement n°111 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement n°112, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC.

Seconde phrase

Compléter cette phrase par les mots :

, notamment la part qualifiée de dette publique par l'Insee

M. Vincent Capo-Canellas. – Cet amendement paraît satisfait.

M. Michel Teston, rapporteur. – Il l'est par un amendement adopté ce matin.

L'amendement n°112 est retiré.

M. le président. – Amendement n°62, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Compléter cet article par deux phrases ainsi rédigées :

Ce rapport évalue également l'intérêt de créer de nouvelles sources de financement au bénéfice du système ferroviaire et notamment de l'agence de financement des infrastructures. À ce titre, le rapport évalue notamment l'intérêt d'une renationalisation des concessions d'autoroutes et de la création d'un livret de financement des infrastructures.

Mme Évelyne Didier. – Nous saluons l'apparition de cet article à l'Assemblée nationale et son amélioration en commission. La question des

ressources est centrale, elle n'est pourtant évoquée qu'ici. Les financements sont en berne. Notre proposition de renationalisation des sociétés d'autoroute a été rejetée, bien que je sente quelques frémissements d'intérêt.

Pourquoi limiter le rapport à la reprise de la dette ? Il faut étudier l'opportunité de nouvelles ressources, notamment la création d'un livret de financement des infrastructures, la modification du versement transport.

M. Michel Teston, rapporteur. – Chercher des financements, soit, mais les pistes évoquées par l'amendement dépassent très largement le domaine ferroviaire, et donc l'objet de ce projet de loi. Avis défavorable.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Ne dénaturons pas ce rapport. Les pistes sont étudiées ailleurs.

Mme Mireille Schurch. – J'entends, mais que faites-vous pour trouver de l'argent ? Y a-t-il un service qui s'en charge au ministère ? On a l'impression que nos propositions s'évaporent... Des éclaircissements apaiseraient les cheminots.

M. Roger Karoutchi. – Le groupe CRC fait preuve d'une grande constance : il y a quelques semaines, il inscrivait à notre ordre du jour une proposition de loi visant à renationaliser les sociétés d'autoroute.

Si l'on connaît déjà les pistes, si l'on préempte les conclusions, le rapport peut être rendu la semaine prochaine ! Le Gouvernement doit étudier toutes les possibilités, laissons-lui une certaine latitude.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Les services sont à la manœuvre. Les péages de transit devraient dégager de l'ordre de 550 millions d'euros de ressources pour l'Afiff, nous saurons bientôt exactement combien, grâce au rapport Chanteguet.

Pour les grands ouvrages tels que le canal Seine-Nord ou Charles-de-Gaulle Express, il faut de l'ingénierie financière sur mesure. Les pistes seront bien sûr présentées au Parlement.

L'amendement n°62 n'est pas adopté.

L'article 2 ter, modifié, est adopté.

ARTICLE 3

M. le président. – Amendement n°170, présenté par le Gouvernement.

Après l'alinéa 3

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...) L'article L. 2122-2 est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Ce décret précise notamment les règles de priorité dont bénéficient les services de fret ferroviaire en provenance et à destination des ports. »

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Dans la continuité de notre amendement précédent, nous proposons de réaffirmer la priorité du fret ferroviaire en provenance ou à destination des ports dans la répartition des capacités.

L'amendement n°170, accepté par la commission, est adopté.

L'amendement n°164 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°155, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Après l'alinéa 16

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...) Après l'article L. 2123-1, il est inséré un article L. 2123-... ainsi rédigé :

« Art. L. 2123-... – Pour chaque gare relevant de la catégorie des gares de voyageurs d'intérêt national, définie au I de l'article 13-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferré national, est créé un comité regroupant les opérateurs de services de voyageurs et les autorités organisatrices finançant des services publics de transport ferroviaire de voyageurs. Ce comité valide les projets d'investissements de développement en gare entrepris par SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

« Pour chaque ensemble de gares de voyageurs situées dans une même région et relevant des catégories gares de voyageurs d'intérêt régional et gares de voyageurs d'intérêt local définies au I de l'article 13-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 précité, est créé un comité regroupant les opérateurs de services de voyageurs et les autorités organisatrices finançant des services publics de transport ferroviaire de voyageurs. Ce comité valide les projets d'investissements de développement en gare entrepris par SNCF Réseau et SNCF Mobilités. »

M. André Gattolin. – Avec les TER, les régions sont les premiers clients des gares, auxquelles elles ont fourni 650 millions d'euros en 2012. D'autres opérateurs et d'autres autorités organisatrices de services ferroviaires peuvent néanmoins être affectés par les investissements en gare. Cet amendement met en place pour chaque gare un comité des opérateurs et des autorités organisatrices.

L'amendement n°13 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°92, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC.

Alinéas 18 à 20

Remplacer ces alinéas par deux alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 2123-2-1. – Pour chaque gare relevant de la catégorie des gares de voyageurs d'intérêt national, définie au I de l'article 13-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national, est créé un comité regroupant les opérateurs de services de voyageurs, les autorités organisatrices finançant des services publics de transport ferroviaire de

voyageurs, ainsi que les autorités organisatrices au sens de l'article L. 1231-1 du code des transports, ainsi que les collectivités territoriales en charge de l'urbanisme. Ce comité valide les projets d'investissements de développement en gare entrepris par SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

« Pour chaque ensemble de gares de voyageurs situées dans une même région et relevant des catégories gares de voyageurs d'intérêt régional et gares de voyageurs d'intérêt local définies au I de l'article 13-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 précité, est créé un comité regroupant les opérateurs de services de voyageurs et les autorités organisatrices finançant des services publics de transport ferroviaire de voyageurs, ainsi que les autorités organisatrices au sens de l'article L. 1231-1 du code des transports, ainsi que les collectivités territoriales en charge de l'urbanisme. Ce comité valide les projets d'investissements de développement en gare entrepris par SNCF Réseau et SNCF Mobilités. » ;

M. Vincent Capo-Canellas. – C'est à peu près le même : je suis curieux d'entendre le Gouvernement.

M. Michel Teston, rapporteur. – La consultation des collectivités locales est déjà prévue et réaffirmée dans ce projet de loi par plusieurs amendements de l'Assemblée nationale. Il serait peu raisonnable d'aller plus loin en leur accordant un pouvoir de validation des projets.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Les députés ont considérablement renforcé les prérogatives des régions, qui seront systématiquement consultées sur les projets d'investissement en gare et seront chefs de file pour l'aménagement des gares d'intérêt général. Et votre comité ferait doublon avec les instances de régulation et de concertation.

M. Vincent Capo-Canellas. – Je me rends à ces arguments.

*L'amendement n°92 est retiré,
de même que l'amendement n°155.*

M. le président. – Amendement n°149, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Alinéa 22, après la deuxième phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

Il prend en compte les possibilités d'embarquement des vélos non démontés à bord des trains.

M. André Gattolin. – Afin de favoriser l'intermodalité ainsi que le cyclotourisme, qui génère plus de retombées économiques que le tourisme automobile dans les territoires concernés, l'amendement propose d'élever au rang de principe la possibilité d'embarquer des vélos non démontés à bord des transports ferroviaires.

M. Michel Teston, rapporteur. – Avis favorable à cet amendement qui apporte un complément utile.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Je connais la mobilisation du club parlementaire pour le vélo. Le Gouvernement a lancé un « plan vélo » pour améliorer les choses, simplifier la réglementation -ce qui n'est pas facile. Quand nous choisissons des trains larges, c'est aussi pour que des vélos puissent être embarqués.

M. Roger Karoutchi. – C'était donc ça !

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

L'amendement n°149 est adopté.

L'amendement n°14 n'est pas défendu.

L'article 3, modifié, est adopté.

ARTICLE 4

M. le président. – Amendement n°97, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC.

Alinéa 7, première phrase

Remplacer les mots :

l'accès au réseau et aux différentes prestations associées

par les mots :

l'accès au réseau, aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de service, ainsi qu'aux différentes prestations associées

M. Vincent Capo-Canellas. – L'Araf, dont les pouvoirs sont renforcés par ce texte, doit également s'assurer que les entreprises étrangères ont accès aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de service dans des conditions équitables et non discriminatoires. Depuis 2009, elles sont autorisées à réaliser du transport international de voyageurs.

M. Michel Teston, rapporteur. – Précision utile : favorable.

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

L'amendement n°97 est adopté.

L'amendement n°15 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°64, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Alinéa 11, seconde phrase

Après le mot :

juridiques

Rédiger ainsi la fin de cette phrase :

, techniques ou sociales dans le domaine ferroviaire. » ;

Mme Mireille Schurch. – Les membres de l'Araf doivent être choisis pour leur compétence dans le ferroviaire, non pour leur connaissance des règles de concurrence.

M. Michel Teston, rapporteur. – L'Araf est une autorité de régulation. L'alinéa 11 est suffisamment précis. Rejet.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Même avis. Je m'inquiète de la disparition de M. Nègre. Peut-être faut-il suspendre quelques minutes pour s'enquérir de sa situation ? (*Sourires*)

M. Roger Karoutchi. – Rassurez-vous !

M. Jean-Jacques Filleul. – Il vous manque !

Mme Mireille Schurch. – Je regrette, l'alinéa 11 ne fait pas mention des compétences sociales dans le domaine ferroviaire.

L'amendement n°64 n'est pas adopté.

M. le président. – M. Nègre nous a fait savoir qu'il avait dû s'absenter, confiant que vous tiendrez compte de ses remarques.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Me voici rassuré !

La séance, suspendue à 16 h 55, reprend à 17 h 10.

M. le président. – Amendement n°93, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC.

Alinéa 29

Supprimer les mots :

autres que celles de président ou de vice-président

M. Vincent Capo-Canellas. – Amendement de cohérence entre les alinéas 23 et 29 de l'article 4, pour réaffirmer l'incompatibilité de membre du collège de l'Araf avec tout mandat électif.

M. Michel Teston, rapporteur. – Les membres du collège ont l'interdiction d'exercer tout mandat électif et toute activité professionnelle. L'article L. 2132-5 vous donne toute satisfaction, l'incompatibilité est même plus stricte pour le président et le vice-président. Retrait, sinon défavorable.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Objectif légitime mais satisfait. Retrait ?

L'amendement n°93 est retiré.

L'amendement n°27 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement identique n°94, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC.

M. Vincent Capo-Canellas. – La nomination d'un commissaire de gouvernement au sein de l'Araf serait contraire aux principes d'indépendance de cette autorité administrative. L'amendement suivant prévoit que l'Araf puisse consulter le Gouvernement. Je soumetts cette solution équilibrée à la sagacité du rapporteur et à l'esprit non moins éclairé du ministre.

M. le président. – Amendement n°95, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC.

Alinéa 34

Rédiger ainsi cet alinéa :

« *Art. L. 2132-8-1.* – Dans le cadre des missions fixées à l'article L. 2131-1 et aux articles L. 2131-3 à L. 2131-6, et avant de rendre ses décisions, avis ou recommandations, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut, à sa demande, consulter le Gouvernement, afin d'en connaître les analyses, en particulier en ce qui concerne les enjeux et les contraintes du système de transport ferroviaire national. » ;

M. Vincent Capo-Canellas. – Défendu.

M. Michel Teston, rapporteur. – Je ne suis pas très favorable à la suppression du commissaire du gouvernement, puisque ce texte renforce le rôle de l'État stratège dans le ferroviaire. Sa présence cependant provoque des crispations...

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – ...au sein de l'Araf, en particulier !

M. Michel Teston, rapporteur. – La commission du développement durable, dans sa sagesse, s'en remet à l'avis du Gouvernement.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – M. Capo-Canellas se transforme en défenseur des droits...

M. Jean-Pierre Caffet. – C'est déjà pris !

M. Roger Karoutchi. – Il l'a toujours été !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – ...de l'Araf. Tout de même, j'ai fait des annonces, donné des gages ; l'autorité est protégée par un statut. Le débat qui a fait rage à l'Assemblée nationale est relayé ici par M. Capo Canellas, avec mesure.

M. Roger Karoutchi. – Point trop de flatteries !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – L'Araf n'est pas une république albanaise affranchie de toute attache. L'autorité de la concurrence, la commission de régulation de l'énergie (CRE), que je sache, comptent parmi leurs rangs des commissaires du Gouvernement. Disons-le clairement : l'Araf ne doit pas se tromper de débat, la confiance, le respect doivent être mutuels. Nous représentons le Gouvernement et les élus, la légitimité démocratique.

M. Vincent Capo-Canellas. – Merci au rapporteur pour sa sagesse et au ministre pour sa réponse : il a évoqué des précédents. Si je ne me trompe pas, il n'existe pas de commissaire du gouvernement à l'Arcep. Toutes les situations sont possibles donc.

Des gages ? Oui, il en faut, en amour ! Nous en avons donné pour l'impartialité de L'Araf. Et c'est pourquoi je me suis intéressé à l'Araf : j'ai rédigé mes amendements avant de rencontrer ses membres, comme nous rencontrons tous les acteurs concernés, avant de nous décider en toute liberté. Je propose de rectifier l'amendement n°95 en écrivant « L'Araf consulte le Gouvernement » -l'indicatif valant impératif

en droit- au lieu de « L'Araf peut, à sa demande, consulter le Gouvernement ».

L'amendement n°94 est retiré.

M. Michel Teston, rapporteur. – À titre personnel, cette formulation me semble acceptable.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Pour éclairer nos travaux préparatoires, je précise qu'il s'agit dans mon esprit d'une injonction, non d'une incitation...

L'amendement n°95 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement n°65, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Alinéas 54 à 61

Supprimer ces alinéas.

Mme Évelyne Didier. – Pour le groupe CRC, la régulation relève de l'État. La confier à un tiers indépendant, c'est aller vers la libéralisation. Ne renforçons pas les pouvoirs de l'Araf.

M. le président. – Amendement n°173, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable.

Alinéa 61

Rédiger ainsi cet alinéa :

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis conforme sur la fixation des redevances relatives à l'accès aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de service ainsi qu'aux prestations régulées qui y sont fournies, au regard des principes et des règles de tarification applicables à ces infrastructures. » ;

M. Michel Teston, rapporteur. – L'ensemble des redevances relatives aux infrastructures de service doivent être soumises à un avis conforme de l'Araf, qu'elles concernent l'accès à ces infrastructures ou les prestations régulées qui y sont fournies.

Quant à l'amendement n°65, nous ne pouvons pas nous soustraire aux exigences européennes : avis défavorable.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Même avis sur l'amendement n°65. Avis favorable à l'amendement n°173.

L'amendement n°65 n'est pas adopté.

L'amendement n°173 est adopté.

M. le président. – Amendement n°63, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Alinéas 62 à 64

Supprimer ces alinéas.

Mme Mireille Schurch. – Le renforcement des pouvoirs de l'Araf alors que le Gouvernement donne

priorité au redressement financier confirme nos craintes de voir prochainement le ferroviaire libéralisé.

M. Michel Teston, rapporteur. – D'abord, l'avis de l'Araf ne sera pas lié. Ensuite, pourquoi s'en passer sur un sujet aussi important ? Avis défavorable.

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

L'amendement n°63 n'est pas adopté.

L'amendement n°35 n'est pas défendu.

L'amendement n°131 rectifié est retiré.

L'amendement n°16 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°98, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC.

Alinéa 75

1° Remplacer les mots :

aux infrastructures de service

par les mots :

aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de service

2° Remplacer les mots :

sur ces infrastructures de service

par les mots :

sur ces gares de voyageurs et ces autres infrastructures de service

M. Vincent Capo-Canellas. – Cet alinéa autorise toute entreprise ferroviaire à saisir l'Araf de tout différend concernant l'accès aux infrastructures de service. Précisons que les gares de voyageurs sont concernées.

M. Michel Teston, rapporteur. – Cet amendement va dans le sens de l'équilibre trouvé à l'Assemblée nationale : avis favorable.

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

L'amendement n°98 est adopté.

L'amendement n°26 rectifié n'est pas défendu.

L'article 4, modifié, est adopté.

ARTICLE 5

M. le président. – Amendement n°66, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Alinéa 8, première phrase

Remplacer les mots :

avec l'État un contrat

par les mots :

avec la SNCF un contrat opérationnel

Mme Évelyne Didier. – Pour nous, un contrat stratégique unique renforce l'intégration du groupe SNCF.

M. Michel Teston, rapporteur. – Il est déjà prévu à l'alinéa 77 de l'article premier. Avis défavorable.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – L'Épic de tête, la SNCF, n'est pas un Épic opérationnel. D'où un contrat-cadre global et des contrats avec SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

L'amendement n°66 n'est pas adopté.

L'amendement n°139 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°188, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable.

Alinéa 8, seconde phrase

Après le mot :

ferroviaire

insérer les mots :

et du fret ferroviaire

M. Michel Teston, rapporteur. – Tenons mieux compte de la situation du fret ferroviaire dans le contrat conclu entre SNCF Mobilités et l'État.

*L'amendement n°188,
accepté par le Gouvernement, est adopté.*

M. le président. – Amendement n°68 rectifié, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

I. – Après l'alinéa 9

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° L'article L. 2141-4 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 2141-4. – SNCF Mobilités peut créer des filiales non ferroviaires ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes ayant un objet connexe et complémentaire à ses missions en vue de réaliser toute opération utile à ses missions. » ;

II. – En conséquence, alinéa 31

Remplacer les mots :

aux articles L. 2141-4,

par les mots :

à l'article

Mme Mireille Schurch. – Nous voulons conforter le groupe public ferroviaire en assurant la complémentarité entre ses filiales.

M. Michel Teston, rapporteur. – Interdire à SNCF Mobilités la faculté de créer une filiale ferroviaire ne semble pas opportun. Qu'advierait-il à Thalys, Eurostar ou IDTGV ? Rejet.

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

Mme Mireille Schurch. – ...mais non motivé ! Notre amendement n'interdit pas la création de filiales ferroviaires, il pose une condition : un objet connexe ou complémentaire.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Dans une logique d'intermodalité, votre amendement pose problème. Le covoiturage, est-ce un sujet complémentaire, connexe ? « 1, 2, 3 voiture.com » est très utile en temps de grève...

*L'amendement n°68 rectifié
n'est pas adopté.*

*L'amendement n°17 n'est pas défendu,
non plus que l'amendement n°84.*

M. le président. – Amendement n°67, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Alinéa 15

Supprimer les mots :

des consommateurs ou

Mme Mireille Schurch. – Ce n'est pas une simple question de sémantique : parler de consommateurs est une dérive pour le ferroviaire.

M. Michel Teston, rapporteur. – L'expression « représentants des consommateurs et des usagers » figure dans la loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du service public. N'excluons pas les chargeurs de fret. Avis défavorable.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – M. Teston a suffisamment motivé son avis... Rejet.

L'amendement n°67 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°145, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Après l'alinéa 15

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Au moins un des membres désignés en application du 1° est choisi parmi les représentants des associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement.

M. Ronan Dantec. – Texte même. Nous avons eu le débat ce matin.

M. le président. – Sous-amendement n°192 à l'amendement n° 145 de M. Dantec et les membres du groupe écologiste, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable.

Amendement n° 145, alinéa 3

Remplacer les mots :

choisi parmi les représentants des associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement

par les mots :

nommé en raison de ses compétences en matière de protection de l'environnement et de mobilité

M. Michel Teston, rapporteur. – Avis favorable à l'amendement sous réserve d'élargir le cercle des personnes visées.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Quand on peut, on le fait ; quand on ne peut pas, on le dit... Avis favorable à l'amendement sous-amendé.

M. Ronan Dantec. – Rien n'interdira d'aller plus loin, puisque l'amendement parle d'au moins un représentant. Comme M. le ministre va trouver une solution à l'amendement voté ce matin (*sourires*), nous serons cohérents. Il est particulièrement important que les associations soient représentées à SNCF Réseau.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Moi qui ai été parlementaire et suis sans doute appelé à le redevenir...

M. Roger Karoutchi. – C'est dans l'ordre des choses ! (*Sourires*)

M. Jean-Pierre Caffet. – *Sic transit...*

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – ...je respecte les prérogatives du Parlement. La CMP fera son office.

Le sous-amendement n°192 est adopté.

L'amendement n°145, sous-amendé, est adopté.

M. le président. – Amendement n°99, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC.

Après l'alinéa 24

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

- sont ajoutées deux phrases ainsi rédigées :

« Ce rapport doit permettre la comparaison entre l'année en cours et la précédente. Toutes les pièces justificatives des éléments de ce rapport sont tenues à la disposition de l'autorité organisatrice des transports intéressée dans le cadre de son droit de contrôle. » ;

M. Vincent Capo-Canellas. – Afin d'améliorer la capacité de contrôle des autorités organisatrices de transport sur la mise en œuvre des conventions passées avec SNCF Mobilités, je propose de préciser le contenu du rapport remis par SNCF Mobilités à chaque autorité organisatrice, ainsi que le droit de contrôle qu'elle exerce sur ce rapport et sur ses motifs. Les collectivités territoriales attendent d'y voir clair...

M. le président. – Sous-amendement n°191 à l'amendement n° 99 de M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable.

Amendement n° 99, alinéa 4, première phrase

Supprimer cette phrase.

M. Michel Teston, rapporteur. – Avis favorable à l'amendement n°99 sous réserve de l'adoption de ce sous-amendement.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Avis favorable au sous-amendement du rapporteur et à l'amendement de M. Capo-Canellas qui, pour une fois, ne plaide pas pour l'Araf... (*Sourires*)

Le sous-amendement n°191 est adopté.

L'amendement n°99, sous-amendé, est adopté.

L'amendement n°18 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°157 rectifié, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

I. – Alinéas 37 à 39

Remplacer ces alinéas par deux alinéas ainsi rédigés :

10° L'article L. 2141-16 est ainsi rédigé :

« Art. L. 2141-16. – Les biens immobiliers antérieurement utilisés par SNCF Mobilités qui cessent d'être affectés à la poursuite de ses missions peuvent, après déclassement, être aliénés par l'établissement public et à son profit. Lorsque l'acquéreur est une collectivité publique, le prix de cession est égal à la valeur vénale du bien diminuée de la part non amortie des subventions versées par la ladite collectivité publique. Pour l'application de l'article L. 3211-7 du code général de la propriété des personnes publiques, la décote s'applique, le cas échéant, au prix de cession ainsi défini.

II. – En conséquence, alinéa 31

Supprimer la référence :

, L. 2141-16

III. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I ci-dessus, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - La perte de recettes résultant du présent article pour SNCF Mobilités est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

M. Ronan Dantec. – La collectivité ne doit pas payer deux fois ; tous les élus locaux ont des exemples en tête...

M. Michel Teston, rapporteur. – En effet. Avis favorable.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Je lève volontiers le gage. Avis favorable.

L'amendement n°157 rectifié bis est adopté.

L'article 5, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

L'amendement n°19 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°107 rectifié *bis*, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC.

Après l'article 5

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Avant le premier alinéa de l'article L. 2121-4 du code des transports, sont insérés quatre alinéas ainsi rédigés :

« Chaque région, pour l'exploitation de ses services ferroviaires régionaux de personnes, définis au 1° de l'article L. 2121-3, peut décider de fournir elle-même des services publics de transport de voyageurs sous forme de régie ou d'attribuer directement, par le biais d'une convention de prestations intégrées, l'exploitation de son service public ferroviaire à une entité juridiquement distincte sur laquelle la région compétente exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services. Lorsqu'une région prend une telle décision, les dispositions de l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n°1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil s'appliquent.

« Les régions peuvent décider d'attribuer directement les conventions de délégation de service public de transport ferroviaire de voyageurs. La durée de ces conventions ne dépasse pas dix ans, sauf lorsque l'entreprise ferroviaire exploitant le service public fournit des actifs significatifs au regard de l'ensemble des actifs nécessaires à la fourniture des services de transport ferroviaire de voyageurs qui font l'objet du contrat de service. Dans ce cas, la durée de la convention peut être allongée de cinq ans.

« Si la région n'exploite pas ses services ferroviaires régionaux de personnes définis au 1° de l'article L. 2121-3 en régie ou par le biais d'une convention de prestations intégrées et si elle n'a pas attribué directement l'exploitation de ces services, elle attribue les conventions de délégation de service public par voie de mise en concurrence.

« La procédure d'attribution de ces conventions de délégation de service public doit respecter les principes d'équité, de non-discrimination et de transparence. Cette procédure est ouverte à l'ensemble des entreprises ferroviaires. Après la soumission des offres et une éventuelle présélection, la procédure peut donner lieu à des négociations dans le respect de ces principes, afin de préciser les éléments permettant de répondre au mieux à la spécificité ou à la complexité des besoins définis par la région en application au 1° de l'article L. 2121-3. »

II. - Au début du premier alinéa de l'article L. 2121-4 du même code, sont insérés les mots : « À l'issue de la

procédure d'attribution des conventions de délégation de service public, » ;

III. – Le 1° de l'article L. 2141-1 du même code est complété par les mots : « dans la limite du périmètre faisant l'objet de conventions passées avec les autorités organisatrices concernées ».

IV. – La date de l'entrée en vigueur du présent article est fixée par décret.

M. Vincent Capo-Canellas. – S'agissant des services publics ferroviaires conventionnés, les États membres de l'Union européenne ont adopté en 2007 le règlement « Obligations de services publics » -dit « règlement OSP »- pour permettre aux autorités organisatrices de choisir librement le mode d'attribution de leurs contrats, en attribution directe, en régie ou à travers une délégation de service public. L'amendement s'y conforme. La date est fixée de manière à laisser suffisamment de temps aux acteurs du système ferroviaire pour s'y préparer.

M. le président. – Amendement n°140 rectifié, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC.

Après l'article 5

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Avant le premier alinéa de l'article L. 2121-4 du code des transports, sont insérés quatre alinéas ainsi rédigés :

« Chaque région, pour l'exploitation de ses services ferroviaires régionaux de personnes, définis au 1° de l'article L. 2121-3, peut décider de fournir elle-même des services publics de transport de voyageurs sous forme de régie ou d'attribuer directement, par le biais d'une convention de prestations intégrées, l'exploitation de son service public ferroviaire à une entité juridiquement distincte sur laquelle la région compétente exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services. Le recours à une procédure d'attribution de ces conventions de délégation de service public par voie de mise en concurrence est limité à 10 % du marché régional des services de transports ferroviaires régionaux. Lorsqu'une région prend une telle décision, les dispositions de l'article 5 paragraphe 2 du règlement (CE) n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n°1191/69 et (CEE) n°1107/70 du Conseil s'appliquent.

« Les régions peuvent décider d'attribuer directement les conventions de délégation de service public de transport ferroviaire de voyageurs. La durée de ces conventions ne dépasse pas dix ans, sauf lorsque l'entreprise ferroviaire exploitant le service public fournit des actifs significatifs au regard de l'ensemble des actifs nécessaires à la fourniture des services de transport ferroviaire de voyageurs qui font l'objet du

contrat de service. Dans ce cas, la durée de la convention peut être allongée de cinq ans.

« Si la région n'exploite pas ses services ferroviaires régionaux de personnes définis au 1° de l'article L. 2121-3 en régie ou par le biais d'une convention de prestations intégrées, et si elle n'a pas attribué directement l'exploitation de ces services, elle attribue les conventions de délégation de service public par voie de mise en concurrence.

« La procédure d'attribution de ces conventions de délégation de service public doit respecter les principes d'équité, de non-discrimination et de transparence. Cette procédure est ouverte à l'ensemble des entreprises ferroviaires. Après la soumission des offres et une éventuelle présélection, la procédure peut donner lieu à des négociations dans le respect de ces principes, afin de préciser les éléments permettant de répondre au mieux à la spécificité ou à la complexité des besoins définis par la région en application au 1° de l'article L. 2121-3. »

II. – Au début du premier alinéa de l'article L. 2121-4 du même code, sont insérés les mots : « À l'issue de la procédure d'attribution des conventions de délégation de service public, ».

III. – Le 1° de l'article L. 2141-1 du même code est complété par les mots : « dans la limite du périmètre faisant l'objet de conventions passées avec les autorités organisatrices concernées ».

IV. – La date de l'entrée en vigueur du présent article est fixée par décret.

M. Vincent Capo-Canellas. – Cet amendement rend possible la mise en place d'une régie et l'organisation d'une délégation de service public pour les régions, tout en limitant la procédure d'attribution de ces conventions de délégation de service public par voie de mise en concurrence à 10 % du marché régional des services de transports ferroviaires.

Cette limitation permet aux acteurs ferroviaires de se préparer progressivement à l'ouverture à la concurrence. En Allemagne, si 50 % des lignes sont ouvertes, la DB en exploite toujours le quart.

M. Michel Teston, rapporteur. – L'amendement n°107 rectifié *bis* anticipe l'application du règlement OSP. L'ouverture à la concurrence, je le répète, n'est pas l'objet de ce projet de loi. Le règlement est en cours de révision et l'échéance première a été repoussée à 2023. Avis défavorable.

L'amendement n°140 rectifié est un amendement de repli...

M. Roger Karoutchi. – En effet.

M. Michel Teston. – ...destiné à préparer...

M. Roger Karoutchi. – La paix.

M. Michel Teston, rapporteur. – ... également l'ouverture à la concurrence. Même avis défavorable.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Nous ne mangeons pas, je l'ai dit et répété, de ce pain-là : ce n'est pas le sujet ! Je pensais que vous alliez retirer vos amendements devant la force des arguments que j'ai opposés à M. Nègre... Défavorable.

M. Roger Karoutchi. – Je ne saurais remplacer M. Nègre, il est irremplaçable... Je ne vois guère de conseils régionaux qui s'engageraient dans une ouverture à la concurrence débridée...

Le deuxième texte de la réforme territoriale étend les compétences des régions. L'amendement de repli de M. Capo-Canellas pourrait au moins être accepté, il ouvre un tout petit espace d'expérimentation et de liberté pour les régions. Ce ne serait pas une révolution, donner un peu d'air aux élus régionaux ne peut pas nuire. Je voterai sans difficulté le 140 rectifié.

M. Vincent Capo-Canellas. – Je maintiens l'amendement n°140 rectifié et je retire l'amendement n°107 rectifié *bis*.

L'amendement n°107 rectifié bis est retiré.

L'amendement n°140 rectifié n'est pas adopté.

ARTICLE 5 BIS

M. le président. – Amendement n°101, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC.

Après alinéa 2

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... - L'article L. 2144-2 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les comptes sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des concours publics d'une activité à une autre. »

M. Vincent Capo-Canellas. – Nous abordons un article très important, qui ne figurait pas dans le projet initial. Il renforce le poids des régions dans le système ferroviaire. Il propose des avancées utiles mais insuffisantes. Nous pouvons les compléter, notamment sur la transparence des comptes.

Cet amendement renforce les exigences de séparation comptable entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport et entre les différents types d'activité de transport. Les comptes doivent être tenus par les entreprises ferroviaires de manière à respecter l'interdiction de transférer des concours publics reçus au titre des missions de service public de transport ferroviaire à d'autres activités.

M. Michel Teston, rapporteur. – Avis favorable à cet amendement qui renforce la transparence des comptes et leur euro-compatibilité.

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

L'amendement n°101 est adopté.

M. le président. – Amendement n°69, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Alinéas 3 à 7

Supprimer ces alinéas.

Mme Évelyne Didier. – Si nous approuvons la séparation comptable, nous contestons les autres dispositions de cet article. Le respect du principe d'égalité des citoyens devant le service public implique celui de l'égalité tarifaire. Certaines régions, qui ne pourront faire face à leurs nouvelles compétences dans la situation d'asphyxie financière qui les menace, seront tentées d'augmenter les tarifs des TER.

M. le président. – Amendement n°102, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC.

Alinéa 3

Supprimer les mots :

d'intérêt régional

M. Vincent Capo-Canellas. – Cet alinéa étend le chef de filat des régions sur les gares.

M. le président. – Amendement identique n°119, présenté par M. Filleul et les membres du groupe socialiste et apparentés.

M. Jean-Jacques Filleul. – Cet amendement étend le chef de filat reconnu aux régions en matière d'aménagement des gares à l'ensemble de celles-ci. La notion est limitée par la jurisprudence du Conseil constitutionnel.

L'amendement ne remet aucunement en cause les compétences de SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

L'amendement n°20 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°106, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC.

Alinéa 5

Compléter cet alinéa par trois phrases ainsi rédigées :

Elle fixe librement la tarification des abonnements. Les tarifs sociaux nationaux, hors abonnements, s'appliquent aux services régionaux de voyageurs. Un tarif de référence national est maintenu pour les trajets combinant des services organisés par des autorités organisatrices différentes ou combinant un service conventionné avec un service librement organisé, en l'absence d'accord spécifique entre autorités organisatrices ou entre l'autorité organisatrice et l'entreprise ferroviaire concernées.

M. Vincent Capo-Canellas. – La disposition adoptée par l'Assemblée nationale ne permet pas une totale liberté tarifaire pour les régions puisqu'elle exclut les abonnements TER qui concernent pourtant la majeure partie des usagers des régions -les tarifs

abonnés sont toujours considérés comme des tarifs sociaux nationaux.

Cet amendement accorde aux régions, en tant qu'autorités organisatrices de plein exercice, la liberté tarifaire y compris sur les abonnements TER sans que soient remis en cause les tarifs sociaux nationaux, hors abonnements TER, auxquels les régions contribuent d'ailleurs fortement.

Cette compétence donnée aux régions respecte un cadre tarifaire national, dans une volonté d'équité territoriale et de justice sociale, en prévoyant une garantie de l'accès pour tous les usagers à des billets combinés pour des trajets avec correspondances, ce qui justifie de conserver un prix de référence au niveau national pour ces trajets spécifiques.

La liberté tarifaire est un des outils essentiels dont les régions ont besoin pour pérenniser leurs politiques d'investissement dans les TER. Elles doivent pouvoir maîtriser leurs recettes et définir elles-mêmes la totalité de leurs tarifs TER, comme toute autorité organisatrice. C'est aussi un outil essentiel pour la mise en œuvre de la nouvelle compétence en matière d'intermodalité que leur a confiée la loi Mapam chère à Mme Escoffier. L'exemple allemand montre qu'une forte intégration tarifaire entre les autorités organisatrices ferroviaires et les autorités organisatrices urbaines améliore sensiblement l'attractivité des transports publics.

Ce dispositif leur permettra enfin de simplifier et de clarifier les tarifs du TER. Le système actuel souffre d'une grande complexité avec plus de 1 400 tarifications différentes. Cette illisibilité est préjudiciable pour l'usager et déresponsabilisante pour les régions. Celles-ci pourront aussi attirer davantage de voyageurs dans les TER hors des heures de pointe.

M. le président. – Amendement identique n°132 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.

Mme Anne-Marie Escoffier. – Les concours des régions et la fréquentation des TER ont considérablement augmenté : 53 % de trafic en plus entre 2002 et 2012. Le financement public du système ferroviaire représente 5,8 milliards : c'est dire l'importance de la politique des régions en matière de transport.

Seuls les abonnements sont visés ici, qui ne représentent qu'une part de la tarification.

M. le président. – Amendement n°153, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Alinéa 5

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les déplacements réguliers entre régions limitrophes, notamment les abonnements de travail, peuvent faire l'objet de conventions tarifaires entre autorités organisatrices régionales.

M. Ronan Dantec. – C'est plutôt un sous-amendement aux amendements précédents, sur un point précis : les déplacements réguliers entre régions limitrophes, comme entre Nantes et Rennes, où l'absence de coordination est effarante. Le débat sur la carte n'a rien d'éthéré... On a besoin de régions beaucoup plus souples, plus actives, disposant de la capacité tarifaire. J'ai été vice-président d'une agglomération, il faut évidemment intégrer l'offre intermodale. Même la SNCF fait peu référence aux tarifs sociaux nationaux.

L'amendement n°37 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°134 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 7

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Art. L. 2121-4-1. – Les matériels roulants utilisés par SNCF Mobilités pour la poursuite exclusive des missions prévues par un contrat de service public peuvent être repris par l'autorité organisatrice compétente, qui les met à disposition de l'exploitant pour l'exécution de ces missions, notamment définies aux articles L. 2121-3 à L. 2121-7. Cette reprise se fait moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable des subventions versées par ladite autorité organisatrice. Les opérations de reprise susvisées ne donnent lieu à aucune perception au profit du Trésor. »

Mme Anne-Marie Escoffier. – Les régions ont largement financé le renouvellement du matériel roulant, elles ont investi 8,2 milliards d'euros en dix ans. Le rapport Auxiette préconisait de leur accorder un rôle d'autorité organisatrice de transport de plein exercice. Dans ce cadre, il paraît naturel de leur transférer la propriété du matériel roulant qu'elles ont intégralement financé.

M. le président. – Amendement n°118 rectifié, présenté par M. Filleul et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Alinéa 7

1° Première phrase

Remplacer les mots :

cédés à

par les mots :

repris par

2° Seconde phrase

Remplacer le mot :

cession

par le mot :

reprise

3° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Elle ne donne lieu à aucun versement de salaire ou honoraire, ni à aucune perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.

M. Jean-Jacques Filleul. – Oui, le budget consacré par les régions à ce matériel est considérable -il n'a été compensé par l'État qu'à hauteur des coûts enregistrés en 2002... Leur politique a été couronnée de succès, la fréquentation des TER a augmenté de 5 % entre 2002 et 2012.

Fort d'environ 7 000 voitures en 2011, le matériel roulant est un élément essentiel de la qualité et de la fiabilité du service. Il paraît légitime de confier aux régions la propriété du matériel qu'elles ont subventionné et que la SNCF conserve actuellement la capacité de céder. Il convient évidemment d'aller plus loin, en contrepartie de l'obligation des régions de mettre le matériel roulant à disposition de SNCF Mobilités.

M. le président. – Amendement n°156, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Alinéa 7

1° Première phrase

Remplacer les mots :

cédés à

par les mots :

repris par

2° Seconde phrase

Remplacer les mots :

Cette cession

par les mots :

Cette reprise

M. Ronan Dantec. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°103, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC.

Après l'alinéa 7

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – Au premier alinéa de l'article L. 2121-9 du même code, après les mots : « sous-section 2 », sont insérés les mots : « , à l'exception de l'article L. 2121-4-1, ».

M. Vincent Capo-Canellas. – Au même titre que les régions, le Syndicat des transports d'Ile-de-France

doit pouvoir bénéficier de la disposition introduite à l'Assemblée nationale.

M. Michel Teston, rapporteur. – L'amendement n°69 revient sur les compétences dévolues par l'Assemblée nationale aux régions. Il serait peu justifié que le Sénat, représentant des collectivités territoriales, l'adopte. Avis défavorable.

En revanche, la commission soutient d'autres amendements qui vont plus loin que l'Assemblée nationale. La commission a donné un avis favorable aux amendements identiques n°102 et 119 : la notion de chef de file fait de la région l'interlocuteur privilégié de SNCF Mobilités pour l'aménagement des gares, ce qui n'affaiblit en rien les compétences de cet établissement public.

Viennent ensuite les amendements relatifs à la liberté tarifaire. Parmi les tarifs sociaux nationaux, deux sont des abonnements : l'abonnement de travail et l'abonnement élève, étudiant et apprenti qui sont remis en cause par les amendements identiques n°106 et 132 rectifié. Préservons le délicat équilibre trouvé à l'Assemblée nationale. Avis défavorable, ainsi qu'à l'amendement n°153.

Quant aux amendements qui envisagent la reprise du matériel roulant par les régions, nous préférons l'amendement n°118 rectifié aux amendements n°134 rectifié et 156. Avis favorable à l'amendement n°103, qui concerne le Stif : il n'y a pas lieu d'introduire une différence de traitement entre autorités régionales.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Monsieur le rapporteur, vous rappelez à juste titre l'équilibre obtenu à l'Assemblée nationale, que Mme Schurch souhaite remettre en cause. Avis défavorable à l'amendement n°69. Quant aux amendements n°102 et 119, qui étendent les prérogatives des régions dans le sens de l'efficacité sans remettre en cause la place de l'État, avis favorable.

Le débat sur la liberté tarifaire doit tenir compte des redevances d'accès que l'État paie pour le compte des régions, pour un montant de 1,5 milliard d'euros. La liberté donnée aux régions est reconnue : elles peuvent fixer les tarifs des TER pourvu que les tarifs sociaux nationaux ne disparaissent pas. Les amendements rendent inapplicable l'intégralité de la tarification sociale nationale qui comprend, je le rappelle, les tarifs famille nombreuse, congés payés, accompagnateur de personnes handicapées, abonnement de travail, abonnement d'élèves, d'étudiants, d'apprentis... Imaginez ce qui se passera si vous votez ce soir la suppression des tarifs sociaux sous couvert de liberté tarifaire. *(M. Roger Karoutchi s'exclame)* Avis défavorable. Si vous passiez outre cet avis, il faudrait remettre la redevance dans le débat ...

Les régions peuvent déjà proposer une grille tarifaire, des abonnements spécifiques, notamment, monsieur Dantec, pour les trajets entre régions

limitrophes, sous réserve qu'elles ne remettent pas en cause la tarification sociale nationale.

Aux amendements n°156, 37, 134 rectifié, nous préférons l'amendement n°118 rectifié. Reconnaissance de la pleine propriété, oui ; mais mise à disposition du matériel roulant à l'opérateur SNCF, bien évidemment.

M. Roger Karoutchi. – Sur les gares, très bien, cela ne changera pas l'ordre du monde... Pour le reste, les gouvernements, l'État croient toujours qu'ils sont plus sociaux que les élus régionaux. Pourquoi leur donner des compétences et des capacités si on craint que leurs décisions entraînent des drames ?

On n'a pas attendu l'État, en Ile-de-France, pour mettre en place des systèmes plus performants que la tarification nationale pour les personnes âgées ou d'autres publics fragiles. Gauche et droite ont fait des efforts, à la région, et pris des décisions bien plus avancées que celles de l'État. Certes, elle a plus de moyens que d'autres. Pourquoi les élus régionaux seraient-ils moins-disant que l'État sur le plan social ? Ils connaissent mieux que les autorités nationales les besoins en transport de leur région ! On sait faire, on ne fait pas moins bien que l'État, laissez-nous faire !

Sur le matériel roulant, je veux bien que l'on parle de biens de reprise et je voterai l'amendement n°118 rectifié de M. Filleul, plus cadré que les autres. Mais que voulez-vous que l'Ile-de-France fasse des petits gris ? Les vendre ? On est content de savoir qu'on peut récupérer le matériel, mais enfin... Les régions ne peuvent faire autrement que le mettre à disposition.

Mme Éliane Giraud. – Ce débat est très important. Les élus veulent être en phase avec les voyageurs. La question est celle des inégalités d'une région à l'autre.

En Rhône-Alpes, les transports absorbent près de 30 % du budget régional. Il faut une vraie transparence sur les prix, la mise à plat de l'ensemble du dispositif financier pour pouvoir discuter des recettes. Nous avons investi près de 400 millions d'euros dans le matériel roulant, il sera renouvelé à plus de 95 %. Attendrons-nous trente ans qu'il se dégrade à nouveau, ou allons-nous le moderniser continûment ? Menons une politique moderne du rail : que les régions deviennent les vrais chefs de file. *(M. Roger Karoutchi approuve)*

Je ne voterai pas ces amendements que je trouve prématurés. Mais songeons-y, le transport participe au redressement de ce pays.

M. Marc Laménie. – Les amendements sont intéressants, ils ont le mérite de poser les questions essentielles, les gares sont les lieux de vie et quand il y a du personnel, c'est encore mieux. La forme juridique de la propriété est une autre question. Les régions participent aux travaux, aux investissements, en partenariat avec d'autres collectivités territoriales, l'État, la SNCF et RFF.

Les régions ont aussi investi considérablement dans le matériel et l'immobilier. Le patrimoine, ce n'est pas simple. Bombardier a fourni des TER. Je m'interroge sur les solutions juridiques. La mise à disposition est le bon sens même. La transparence, la simplification, oui, car on s'y perd souvent. Se pose un problème de bonne communication.

Mme Anne-Marie Escoffier. – Je me rallie à l'amendement n°118 rectifié de M. Filleul, plus complet et mieux écrit. La tarification pose un problème financier aux régions qui ont beaucoup investi, le rapporteur l'a compris. Un petit clin d'œil à M. Dantec : les plateformes à vélos des TER Bombardier sont très pratiques. Il n'en reste pas moins que des dépenses demeurent à assumer si les régions veulent être au rendez-vous de la modernité et de l'Europe.

L'unité de la République, principe intangible, doit aller de pair avec la reconnaissance de la diversité des territoires, la subsidiarité. Admettons enfin que des politiques différentes avec des modalités différentes peuvent se décliner sur nos territoires. Monsieur Karoutchi, il est des régions qui n'ont pas attendu pour mettre en œuvre des tarifs adaptés. Voyez l'APA, chaque département l'adapte.

Monsieur le ministre, vous avez difficilement trouvé un *modus vivendi* à l'Assemblée nationale. Cependant, au titre de l'expérimentation ouverte il y a plus d'une dizaine d'années, ne peut-on pas trouver un *modus operandi* satisfaisant sur le créneau très limité des abonnements ?

L'amendement n°134 est retiré.

M. Ronan Dantec. – Je vois mal les régions supprimer les tarifs sociaux...

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Certains départements le font.

M. Ronan Dantec. – Il faut intégrer l'intermodalité et rien n'empêche de préciser qu'on ne peut être en-deçà des tarifs sociaux nationaux.

M. Vincent Capo-Canellas. – La tarification est un maquis. Mon amendement n°106, qui mentionne un tarif de référence national, complèterait utilement le texte. Je voterai l'amendement n°118 rectifié. Sur le même sujet, la commission des finances m'a opposé l'article 40...

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Vous parlez d'expérience, madame Giraud. Les efforts des régions sont évidents. Leurs prérogatives ont été largement renforcées par la navette. Un train, c'est pour quarante ans : il sera utile de préciser ultérieurement le régime de la propriété dans la loi. Aujourd'hui, les régions ont du mal à échanger du matériel dont la propriété ne leur est pas reconnue. D'autres problèmes sont devant nous, comme la cohérence du schéma d'ensemble des lignes ferroviaires.

Lorsque l'État impose des tarifs sociaux, ce n'est pas par défiance envers les élus locaux. C'est qu'il verse une compensation. Les relations entre la SNCF et les régions peuvent être améliorées ? C'est ce que nous faisons. La SNCF a tout à gagner à entretenir des relations de confiance avec les élus. Une meilleure coopération entre régions limitrophes serait source d'économies.

Néanmoins, encore une fois, si nous versons une compensation de 200 millions, c'est pour que les tarifs sociaux soient appliqués. Il n'est malheureusement pas rare de voir d'autres tarifs disparaître, faute de moyens. Certaines régions sont pauvres, des départements le sont aussi, et plus encore des villes. (*Mme Anne-Marie Escoffier acquiesce*) Aucune défiance, donc, mais une exigence de solidarité nationale.

Monsieur Dantec, vous êtes satisfait par le texte de l'Assemblée nationale. La liberté tarifaire existe, hors tarifs sociaux. Quant aux redevances d'accès, c'est une autre question, mais nous avons trouvé un équilibre. La tarification est effectivement très complexe, monsieur Laménie. Ne la rendons pas plus complexe encore.

L'amendement n°69 n'est pas adopté.

Les amendements identiques n°s 102 et 119 sont adoptés.

Les amendements identiques n°s 106 et 132 rectifié ne sont pas adoptés.

L'amendement n°153 n'est pas adopté.

L'amendement n°118 rectifié est adopté.

L'amendement n°156 n'a plus d'objet.

L'amendement n°103 est adopté.

M. le président. – Amendement n°150 rectifié, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Après l'alinéa 3

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... - L'article L. 2121-2 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Toute suppression du service d'embarquement des vélos non démontés à bord des services de transport ferroviaires de voyageurs d'intérêt national est soumise pour approbation aux assemblées délibérantes des régions et des départements dont les territoires sont desservis. »

M. Ronan Dantec. – Mon amendement n°153 ne me paraissait pas contradictoire avec les propos du ministre...

Celui-ci concerne l'embarquement des vélos non démontés, enjeu essentiel sur lequel les assemblées locales, qui y ont beaucoup investi, doivent se prononcer.

M. le président. – Amendement n°158 rectifié, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Après l'alinéa 3

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... - L'article L. 2121-2 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Toute suppression du service d'embarquement des vélos non démontés à bord des services de transport ferroviaires de voyageurs d'intérêt national est soumise pour avis aux régions concernées. »

M. Ronan Dantec. – Amendement de répli.

M. Michel Teston, rapporteur. – L'amendement n°150 rectifié fait peser une contrainte administrative excessive sur SNCF Mobilités. Avis défavorable. En revanche, un avis simple peut convenir : sagesse sur l'amendement n°158 rectifié.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Retrait de l'amendement n°150 rectifié au profit de l'amendement n°158 rectifié.

L'amendement n°150 rectifié est retiré.

L'amendement n°158 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement n°160 rectifié, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La sous-section 2 de la section 1 du chapitre Ier du titre II du livre Ier de la deuxième partie du même code est complétée par un article L. 2121-8-... ainsi rédigé :

« Art. L. 2121-8-... – Lorsqu'un service d'intérêt régional fait l'objet d'une convention entre la région et SNCF Mobilités, SNCF Mobilités ouvre à la région l'ensemble des données qui décrivent ledit service, notamment les arrêts et les horaires planifiés et temps réels des trains, ainsi que les parcs de stationnement dont elle a la responsabilité, pour intégration dans les services d'information du public mentionnés à l'article L. 1231-8 du même code. »

M. Ronan Dantec. – Défendu.

M. Michel Teston, rapporteur. – Avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Favorable puisque l'amendement a été rectifié.

L'amendement n°160 rectifié est adopté.

L'article 5 bis, modifié, est adopté.

ARTICLE 5 TER

M. le président. – Amendement n°171, présenté par le Gouvernement.

Supprimer cet article.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Ce n'est pas dans une loi sur le système ferroviaire que nous pouvons créer un versement transport mais en loi de finances. À vous de convaincre MM. Sapin et Eckert. La question plus large du financement des collectivités territoriales doit être abordée dans son ensemble. Vous le savez bien, madame la ministre Escoffier.

M. Michel Teston, rapporteur. – Vous connaissez, monsieur le ministre, le décalage croissant entre les compétences des régions et leurs ressources propres. Certes, la question devra être abordée plus largement. Mais un versement transport interstitiel (VTI) est un premier signal. Avis défavorable, à regret.

M. Jean-Jacques Filleul. – Le groupe socialiste suivra le rapporteur. Faisons ensemble le premier pas.

M. Roger Karoutchi. – Le versement transport, en Ile-de-France, cela existe. Mais créer un prélèvement de 600 millions d'euros sur les entreprises au détour d'un amendement en commission, c'est un peu violent ! Va bientôt venir un projet de loi sur les compétences des collectivités territoriales, ce sera l'occasion de s'intéresser aux moyens qui leur sont dévolus.

Je ne voterai pas contre l'amendement du Gouvernement.

M. Ronan Dantec. – Ce versement transport interstitiel ne survivra sans doute pas à la CMP, il n'en constitue pas moins un signal politique important. Comme Mme Schurch, je crains que le coût des investissements des régions ne soit reporté sur l'utilisateur. Trouvons des financements ! Les entreprises ont intérêt à ce que les transports publics se développent.

M. Roger Karoutchi. – Il faut donc refuser la baisse des dotations.

Mme Anne-Marie Escoffier. – Laissez-moi voler au secours de M. le ministre. Le sujet relève de la loi de finances. Le Gouvernement, par ma voix, s'était engagé à travailler sur ce sujet dans le cadre de la refonte des dotations aux collectivités territoriales, en lien avec leurs nouvelles compétences.

Monsieur le Ministre, dites que ce versement est déjà envisagé, que le travail est en cours. Cela rassurera nos collègues.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Si j'étais parlementaire, je ne me satisferais pas d'un vote de pur affichage politique. Cette décision aurait des répercussions sur l'économie de nos régions. Il s'agit d'un projet de loi de réforme ferroviaire ! Nous ne pouvons, sans expertise suffisante, maintenir cet article en disant « après moi le déluge et la CMP ».

M. Michel Teston, rapporteur. – Nous ne voulons nullement vous mettre en difficulté, monsieur le ministre. Depuis des années, les gouvernements successifs nous apportent des réponses aussi aimables que dilatoires lors de l'examen de la loi de

finances initiale. Le moment est venu. Un versement transport interstitiel est bien préférable à un versement transport additionnel, certaines collectivités étant déjà au plafond.

Je suis désolé, monsieur le ministre, mais la commission maintient sa position et ne peut accepter l'amendement du Gouvernement.

Mme Mireille Schurch. – Le rapporteur a raison : nous ne pouvons sans cesse remettre les choses à plus tard.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Je suis effaré ! Et nous allons examiner ensuite un amendement instaurant un versement transport additionnel. Allons-y gaiement ! Dans un projet de loi ferroviaire, cet article est un cavalier qui sera censuré par le Conseil constitutionnel, à coup sûr. (*M. Roger Karoutchi renchérit*) Il n'a rien d'anecdotiques pour nos territoires : je le sais pour exercer des fonctions locales.

M. Jean-Jacques Filleul. – Au nom du groupe socialiste, je demande une suspension de séance.

M. le président. – Soit.

La séance est suspendue à 19 h 30.

PRÉSIDENCE DE M. CHARLES GUENÉ,
VICE-PRÉSIDENT

La séance reprend à 19 h 35.

L'amendement n°171 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°146 rectifié, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

I. - Après l'alinéa 1

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Après le troisième alinéa de l'article L. 2333-64, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« 3° Et dans le ressort d'une région. » ;

II. - Alinéa 6

Compléter cet alinéa par les mots :

et dans la limite de 0,2 % en additionnel au taux existant dans un périmètre de transport urbain, le montant maximum du versement transport additionnel étant plafonné à 2 % des salaires

M. Ronan Dantec. – M. le ministre a déjà assuré la publicité de cet amendement qui ajoute un versement transport additionnel au profit des régions mais, et cela fera plaisir à M. Karoutchi, dans un plafond de 2 %. Il serait logique que les grandes agglomérations participent au financement des infrastructures régionales : pensez aux étoiles ferroviaires.

M. Michel Teston, rapporteur. – Nous préférons le versement transport interstitiel. Avis défavorable.

M. Ronan Dantec. – Les deux ne s'excluent pas.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Je comprends mal la position de la commission : pourquoi ne pas accepter cet amendement ? Nous ne sommes plus à une excentricité législative près. Sans doute trouvez-vous que deux « tiens » valent mieux qu'un « tu l'auras ».

Mme Évelyne Didier. – Caricature !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Pas du tout. Encore une fois, il s'agit ici d'un texte ferroviaire et ce n'est pas avec ce genre de dispositions que vous lui donnerez de la solidité.

M. Michel Teston, rapporteur. – J'appelle à la sérénité. Dans la République, il y a séparation des pouvoirs. Le législatif peut prendre des dispositions qui déplaisent à l'exécutif. Rien n'empêchera la CMP d'exercer ses prérogatives. J'ai respecté le mandat qui m'avait été confié par la commission du développement durable. Vous n'avez pas à m'en faire grief. (*Applaudissements à gauche*)

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Je respecte parfaitement le Parlement, chacun son rôle. Ministre, je donne l'avis du Gouvernement, qui peut se faire battre même au Sénat.

Mme Évelyne Didier. – Ce ne sera pas la première fois.

M. Ronan Dantec. – Nous sommes tous très fatigués. La semaine dernière, un membre du Gouvernement a qualifié mes amendements d'« absurdes » ; aujourd'hui vous les dites « excentriques ». Que le Gouvernement soit ferme, rien de plus légitime. Mais de telles réponses purement formelles ne sont pas à la hauteur. Certains sujets récurrents ne sont jamais traités. Monsieur le ministre, vous auriez pu au moins promettre de traiter la question en loi de finances.

Que les périmètres de transports urbains ne financent pas les étoiles ferroviaires est un vrai problème. Le plafonnement est une garantie pour les entreprises.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Je ne répondrai pas sur le fond : je répète que cette disposition a sa place en loi de finances.

Si le terme « excentricité » vous a choqué, je le retire évidemment et vous prie de m'en excuser.

L'amendement n°146 n'est pas adopté.

L'article 5 ter est adopté.

ARTICLE 6

L'amendement n°38 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°76, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Alinéa 15

Compléter cet alinéa par les mots :

, ainsi que de tous salariés ou entreprises intervenant en propre ou en sous-traitance sur le réseau ferré national et sur les réseaux ferroviaires comparables ou concourant en propre ou en sous-traitance aux missions des gestionnaires d'infrastructure et des opérateurs ferroviaires, quelle que soit la nature de l'activité exercée

Mme Évelyne Didier. – Il convient de redéfinir le périmètre du décret socle afin d'éviter le *dumping* social sur la gestion du temps de travail par recours à la sous-traitance ou à l'externalisation, notamment en cas d'échec de la négociation collective de branche.

Les conditions de travail sont devenues déplorables pour de nombreux salariés qui participent au système ferroviaire : salaires de misère, horaires infernaux, absence de formation...

M. Michel Teston, rapporteur. – L'individualisation de ces cas ne nous a pas parue justifiée : avis défavorable.

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

L'amendement n°76 n'est pas adopté.

L'amendement n°39 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°70, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Alinéa 16

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Elles sont fixées par référence aux dispositions du décret n° 99-1161 du 29 décembre 1999 relatif à la durée du travail du personnel de la Société nationale des chemins de fer français.

Mme Mireille Schurch. – Le contenu du décret socle est renvoyé à la négociation collective, on peut en craindre un nivellement par le bas. Donnons une orientation claire en faisant référence au décret de 1999 ; nous éviterons ainsi le *dumping* social.

M. Michel Teston, rapporteur. – Tout le monde en est d'accord, l'harmonisation doit se faire par le haut. En revanche, faire référence à ce document mettrait la SNCF en difficulté par rapport à la route. Défavorable.

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

L'amendement n°70 n'est pas adopté.

L'article 6 est adopté.

ARTICLE 6 BIS A

M. le président. – Amendement n°172, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 2

Remplacer les mots :

du ministre chargé des transports

par les mots :

des ministres chargés des transports et de l'industrie

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Les effets perturbateurs des ondes électromagnétiques concernent également le ministre de l'industrie. Un groupe de travail est d'ailleurs saisi du sujet.

M. Michel Teston, rapporteur. – Avis favorable. Associer le ministre de l'industrie est logique.

L'amendement n°172 est adopté.

L'article 6 bis A, modifié, est adopté.

L'article 6 bis est adopté.

ARTICLE 6 TER A

M. le président. – Amendement n°185, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable.

Alinéa 4

Rédiger ainsi le début de cet alinéa :

« Art. L. 2221-11. - Sans préjudice de la suspension ou du retrait, aux fins de préservation de la sécurité ferroviaire, de l'autorisation mentionnée à l'article L. 2221-1, l'Établissement public de sécurité ferroviaire peut sanctionner les manquements d'une personne titulaire de ladite autorisation aux obligations prévues par ...

L'amendement rédactionnel n°185, accepté par le Gouvernement, est adopté.

L'article 6 ter A, modifié, est adopté.

ARTICLE 6 TER

M. le président. – Amendement n°135 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.

Alinéas 7 et 8

Supprimer ces alinéas.

Mme Anne-Marie Escoffier. – La pénalité et la sanction prévues pour le délit de rébellion semblent disproportionnées.

M. le président. – Amendement n°136 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 8

Remplacer les mots :

constitutif du délit prévu à l'article 433-6 du code pénal

par les mots :

passible d'une amende administrative de 15 000 euros

Mme Anne-Marie Escoffier. – Amendement de repli : nous remplaçons la sanction pénale par une sanction administrative.

M. Michel Teston, rapporteur. – Contre l'amendement n°135 rectifié, favorable à l'amendement n°136 rectifié.

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

L'amendement n°135 rectifié est retiré.

L'amendement n°136 rectifié est adopté.

L'article 6 ter, modifié, est adopté.

*L'article 6 quater est adopté,
de même que l'article 7.*

ARTICLE 8

M. le président. – Amendement n°166, présenté par M. Capocanellas et les membres du groupe UDI-UC.

Alinéa 4

Remplacer les mots :

SNCF Mobilités

par les mots :

l'entreprise ferroviaire exploitant un service public de transport ferroviaire de voyageurs

M. Vincent Capocanellas. – Cet amendement n'a plus lieu d'être.

L'amendement n°166 est retiré.

L'amendement n°168 n'est pas défendu.

*L'article 8 est adopté,
de même que l'article 9.*

ARTICLES ADDITIONNELS

M. le président. – Amendement n°151, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Après l'article 9

Insérer un article ainsi rédigé :

Par dérogation aux dispositions de l'article 6-II de la loi n°2011-103 du 27 janvier 2011 relative à la représentation équilibrée des femmes et des hommes au sein des conseils d'administration et de surveillance et à

l'égalité professionnelle, les dispositions prévues à l'article 6-1 de la loi n°83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public sont applicables au conseil de surveillance de la SNCF ainsi qu'aux conseils d'administration de SNCF Mobilités et SNCF Réseau dès l'entrée en vigueur de la présente loi.

M. Ronan Dantec. – Cet amendement de modernité instaure une représentativité équilibrée entre les femmes et les hommes au sein des instances dirigeantes du groupe public ferroviaire dès leur mise en place. De mémoire, le Sénat a voté des amendements du même type pour le CSA.

M. Michel Teston, rapporteur. – J'y suis favorable mais j'ai été battu en commission : avis défavorable ! Oui, monsieur le ministre, cela arrive aussi au rapporteur...

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

*L'amendement n°151 est adopté
et devient un article additionnel.*

M. le président. – Amendement n°182, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable.

Après l'article 9

Insérer un article ainsi rédigé :

Les élections des représentants des salariés au conseil de surveillance de la SNCF et aux conseils d'administration de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités sont organisées simultanément dans l'ensemble des établissements publics du groupe public ferroviaire, dans les six mois suivant sa constitution.

M. Michel Teston, rapporteur. – Cet amendement prévoit l'élection simultanée des représentants des salariés au conseil de surveillance de la SNCF et aux conseils d'administration de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités.

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

*L'amendement n°182 est adopté
et devient un article additionnel.*

L'article 9 bis est adopté.

ARTICLE 10

M. le président. – Amendement n°71, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Alinéa 1, première phrase

Supprimer les mots :

ainsi que ceux appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités et attachés aux missions de gestion de l'infrastructure mentionnées à l'article L. 2111-9 du code des transports dans sa rédaction résultant de la présente loi,

Mme Évelyne Didier. – Les biens appartenant à l'État doivent rester à l'État ou, du moins, à l'Épic de tête. La question du patrimoine restera complexe, les rames appartenant aux régions, les rails à la SNCF, les gares à SNCF Réseau et d'autres ! Réaffirmons les compétences de l'État.

M. Michel Teston, rapporteur. – Avis défavorable, l'Épic opérationnel doit être propriétaire, pour une question d'efficacité.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Cet amendement est contraire au droit européen : rejet.

L'amendement n°71 n'est pas adopté.

L'amendement n°21 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°189, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable.

Alinéa 8

Supprimer cet alinéa.

M. Michel Teston, rapporteur. – Cette disposition figure déjà à l'article 5 *nonies* du projet de loi de finances rectificative.

L'amendement n°189, accepté par le Gouvernement, est adopté.

M. le président. – Amendement n°108, présenté par M. Capocanellas et les membres du groupe UDI-UC.

Alinéa 9

Remplacer les mots :

de deux ans

par les mots :

d'un an

M. Vincent Capocanellas. – Un an pour remettre un rapport sur la gestion des gares de voyageurs, cela suffit.

M. le président. – Amendement n°109, présenté par M. Capocanellas et les membres du groupe UDI-UC.

Alinéa 9

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Ce rapport étudie également la possibilité de créer un établissement public reprenant l'intégralité des missions de Gares & Connexions et qui serait intégré au sein du groupe public ferroviaire.

M. Vincent Capocanellas. – Il serait bon que le rapport étudie la possibilité de créer un établissement public dédié à la gestion des gares.

M. Michel Teston, rapporteur. – Avis défavorable à l'amendement n°108 : attendons que la réforme produise ses effets avant de dresser un bilan. Avis

favorable à l'amendement n°109 : un Épic pour les gares est une piste à explorer.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Sujet complexe et délicat que celui des gares ; nous ne l'avons pas éludé. Cependant, donnons-nous un peu de temps. Solidifions d'abord la réforme. Avis défavorable à l'amendement n°108, sagesse sur l'amendement n°109.

L'amendement n°108 n'est pas adopté.

L'amendement n°109 est adopté.

L'article 10, modifié, est adopté.

ARTICLE 11

M. le président. – Amendement n°72, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Alinéa 1, première phrase

Supprimer les mots :

, ainsi que ceux appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités et attachés aux missions de gestion de l'infrastructure mentionnées à l'article L. 2102-1 du code des transports

Mme Évelyne Didier. – Défendu.

L'amendement n°72, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°190, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable.

Alinéa 5

Supprimer cet alinéa.

M. Michel Teston, rapporteur. – Inutile d'ajouter une disposition qui figure déjà dans le projet de loi de finances rectificative pour 2014.

L'amendement n°190, accepté par le Gouvernement, est adopté.

L'article 11, modifié, est adopté.

ARTICLE 11 BIS

M. le président. – Amendement n°73, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Supprimer cet article.

Mme Laurence Cohen. – Gares de triage, passerelles, installations, centres d'entretien et autres infrastructures de service de fret, voici le sujet de cet article 11 *bis*, introduit à l'Assemblée nationale. Elles doivent rester propriété de la SNCF ; ce n'est nullement la cause, comme on l'a entendu à l'Assemblée nationale, du déclin du fret ferroviaire.

M. Michel Teston, rapporteur. – Avis défavorable à cet amendement, SNCF Réseau doit disposer des

infrastructures nécessaires à l'exercice de ses missions.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Sanctuariser ces installations de fret, en les transférant à SNCF Réseau est de bonne méthode quand ce secteur est ouvert à la concurrence depuis 2006.

L'amendement n°73 n'est pas adopté.

L'amendement n°22 n'est pas défendu, non plus que l'amendement n°23.

L'article 11 bis est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

M. le président. – Amendement n°42, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Après l'article 11 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La première phrase du cinquième alinéa du II de l'article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement est ainsi rédigée :

« Afin de répondre à la demande de trafic ferroviaire par wagons isolés, ce système de production est déclaré d'intérêt général. »

Mme Mireille Schurch. – Depuis le Grenelle de l'environnement, nous demandons que le fret soit déclaré d'intérêt général. Notre proposition de résolution avait été débattue au Sénat le 28 octobre 2010 et avait recueilli le soutien de toute la gauche, y compris la majorité du groupe RDSE. Nous y sommes revenus il y a un an dans la perspective de la réforme.

L'offre multi-lots multi-clients, ayant été à mise à mal par la logique libérale préférant la route, le développement de nos territoires en a été freiné. Nous comptons à nouveau sur le soutien de toute la gauche pour soutenir cette proposition, dans l'intérêt de l'aménagement du territoire et dans la suite du Grenelle de l'environnement.

M. Michel Teston, rapporteur. – Mme Schurch connaît ma position : je défends le fret ferroviaire. Malheureusement, pour des raisons juridiques, la commission ne peut pas la suivre, cette activité étant commerciale.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Difficile d'adopter cet amendement quand une vingtaine d'acteurs œuvrent sur ce marché ouvert depuis longtemps. Il n'est pas question pour autant, de se résigner au déclin du fret ferroviaire. Tous les acteurs autour de la table, voilà notre méthode pour relancer cette activité. Et cela fonctionne. Je note des changements depuis deux ans, en particulier de la part de l'opérateur historique.

Avis défavorable, en espérant que vous avez entendu notre volonté politique forte.

Mme Mireille Schurch. – J'entends votre volonté politique forte. Oui, le transport de marchandises est une activité commerciale mais il faut défendre le wagon isolé. Notre amendement est tout à fait euro-compatible. La reconnaissance du fret en tant que service d'intérêt général faciliterait l'allocation d'aides spécifiques.

M. Vincent Capo-Canellas. – Le wagon isolé est un vrai sujet. Bonne question mais la réponse est mauvaise ; je ne voterai pas l'amendement n°42.

M. Marc Laménie. – Après les avis négatifs du rapporteur et du ministre, on peut s'interroger... Le fret ferroviaire est sous-utilisé, c'est étrange quand on ne parle plus que de développement durable. Je partage totalement l'esprit de l'amendement n°42, que je ne pourrai voter...

À la demande du groupe CRC, l'amendement n°42 est mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°220 :

Nombre de votants	345
Nombre de suffrages exprimés	345

Pour l'adoption.....	31
Contre	314

Le Sénat n'a pas adopté.

M. le président. – Amendement n°74, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Après l'article 11 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'État, majoritairement représenté au conseil de surveillance de la SNCF, propose au directoire, et notamment au vice-président représentant SNCF Réseau, l'instauration d'un moratoire sur la fermeture des gares de triages, les points de desserte fret et la suppression des effectifs à Fret SNCF.

Mme Mireille Schurch. – Cet amendement pose une question centrale pour l'avenir du fret ferroviaire : les gares de triage. En septembre 2009, la SNCF a présenté un schéma directeur prévoyant la fermeture de 260 d'entre elles, soit 60 % de cette activité très déficitaire mais qui concurrence la route. Sanctuarisons-les pour ne pas faire obstacle à la relance du fret ferroviaire à laquelle le ministre s'est engagé. Protégeons cet appareil de production.

M. Michel Teston, rapporteur. – Le fret ferroviaire est ouvert à la concurrence depuis 2006, c'est un fait. Imposer un moratoire par la loi n'aurait dès lors pas de sens. Avis défavorable.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Expérimentations, simplification réglementaire, renforcement de l'implication des grands ports maritimes et de leur lien avec le rail... Nous œuvrons pour le fret ferroviaire. Avis défavorable.

Mme Mireille Schurch. – Quelle déception ! Nous devons inverser la vapeur, sans quoi nous perdrons l'infrastructure. Il est temps d'imposer ce moratoire pour étudier, discuter, réfléchir à l'avenir du fret.

L'amendement n°74 n'est pas adopté.

ARTICLE 12

M. le président. – Amendement n°121, présenté par M. Filleul et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Alinéa 5, seconde phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

Les salariés issus de Réseau ferré de France conservent les droits individuels résultant des conventions ou accords qui leur étaient applicables avant la constitution du groupe public ferroviaire.

M. Jean-Jacques Filleul. – L'objet est de garantir aux salariés issus de RFF le maintien des droits individuels qui leur étaient acquis mais aussi de ceux dont ils auraient pu éventuellement bénéficier en vertu des accords d'entreprise qui leur étaient applicables antérieurement. La référence aux avantages individuels acquis n'est pas satisfaisante.

M. Michel Teston. – Amendement pertinent : favorable.

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

L'amendement n°121 est adopté.

M. le président. – Amendement n°195, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 9

Remplacer les mots :

six mois

par les mots :

dix-huit mois

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Les salariés de RFF doivent disposer de plus de temps avant de choisir éventuellement d'opter pour le statut de cheminot. Cela garantira l'unicité du groupe.

M. Michel Teston, rapporteur. – La commission n'a pas examiné cet amendement. Néanmoins, je peux lui donner un avis favorable sans difficulté.

L'amendement n°195 est adopté.

L'article 12, modifié, est adopté.

*L'article 13 est adopté,
de même que les articles 14 et 15.*

ARTICLE 16

M. le président. – Amendement n°187, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable.

Alinéa 3

Remplacer les références :

II à IV

par les références :

II et III

M. Michel Teston. – Amendement de cohérence.

*L'amendement n°187,
accepté par le Gouvernement, est adopté.*

L'article 16, modifié, est adopté.

Les articles 17 et 18 sont adoptés.

ARTICLE 18 BIS

M. le président. – Amendement n°178, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable.

Après l'alinéa 1

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

À compter du 1^{er} janvier 2015 et jusqu'à la proclamation des résultats des élections professionnelles, la représentativité des organisations syndicales au niveau du groupe public ferroviaire est mesurée conformément aux articles L. 2122-1 à L. 2122-3 du code du travail, en additionnant les suffrages exprimés au premier tour des dernières élections des membres titulaires des comités d'entreprise et d'établissement de la Société nationale des chemins de fer français et de Réseau ferré de France. À partir du 1^{er} janvier 2015, par dérogation aux deux premiers alinéas de l'article L. 2143-5 du code du travail, les organisations syndicales représentatives au niveau du groupe public ferroviaire désignent des délégués syndicaux centraux. A cette même date, il est mis fin au mandat des délégués syndicaux centraux désignés auprès de la Société nationale des chemins de fer français et de Réseau ferré de France.

M. Michel Teston, rapporteur. – Cet amendement autorise la désignation de délégués syndicaux centraux, à titre transitoire et dans l'attente des résultats des élections professionnelles anticipées, afin de faciliter la négociation sur les questions intéressant les trois établissements constituant le groupe public ferroviaire.

*L'amendement n°178,
accepté par le Gouvernement, est adopté.*

L'article 18 bis, modifié, est adopté.

ARTICLE 19

M. le président. – Amendement n°184, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable.

Remplacer les références :

4° à 8°

par les références :

5° à 8° du I

M. Michel Teston, rapporteur. – Amendement de coordination pour une mise en place de la commission des sanctions de l'Araf, créée par l'Assemblée nationale, dès le 1^{er} janvier 2015.

*L'amendement n°184,
accepté par le Gouvernement, est adopté.*

L'article 19, modifié, est adopté.

L'amendement n°40 n'est pas soutenu.

Interventions sur l'ensemble

M. Jean-Jacques Filleul. – Le groupe socialiste, sans surprise, votera avec enthousiasme la réforme ferroviaire après les désastres causés par la loi de 1997. Une SNCF unifiée, intégrée verticalement, améliorera son service aux usagers et aux chargeurs. Bravo au rapporteur !

M. Ronan Dantec. – Cette nouvelle organisation, un groupe verticalement intégré, répond à un objectif d'efficacité. La SNCF sera mieux armée face à la concurrence étrangère bien sûr, mais aussi et surtout à celle des autres modes de transport : la route et le rail.

Le groupe écologiste votera ce texte, amélioré par le Sénat, sans excentricité. La gouvernance du groupe a été modernisée avec l'introduction de la parité, contre l'avis de la commission, et avec la présence des associations de protection de l'environnement : le ministre nous a dit qu'il reviendrait à la CMP d'en trouver la traduction pratique mais je compte aussi sur lui pour qu'il esquisse des solutions, afin d'éviter tout recul.

Si ce ne sera pas la SNCF d'hier, je regrette que nous soyons restés au milieu du gué : il aurait fallu un plan pluriannuel des mobilités, comme nous le ferons pour l'énergie cet automne.

Cette loi va dans le bon sens, d'autant que nos amendements sur les vélos dans le train ont été acceptés. Le groupe écologiste la soutiendra. Je rends hommage au rapporteur pour son travail et l'énergie qu'il a mise pour améliorer le texte.

Mme Mireille Schurch. – Je salue à mon tour l'implication de M. Teston.

Réunification de la famille cheminote, retour de l'État stratège, groupe public, ce nouveau vocabulaire est positif. Pour autant, nous avons alerté le Gouvernement sur la nécessité de ne pas brouiller le message. Car concurrence et public ne font pas bon ménage. Nous craignons que le groupe ne soit pas assez solide face au quatrième paquet ferroviaire que l'on voit déjà arriver au loin. Les cheminots ont été échaudés par la rupture de 1997. Ils souhaitent fortement qu'un gouvernement de gauche leur parle service public, aménagement du territoire, transition énergétique, rupture avec le dogme de la concurrence libre et non faussée. Nous les comprenons et les soutenons.

Aucun de nos amendements en faveur de nouveaux financements, du renforcement social du groupe, de l'Araf n'ont pu être adoptés ; nous le regrettons.

Lorsque nous étions avec les autres composantes de la gauche dans l'opposition, tous soutenaient que l'activité de wagon isolé était d'intérêt général. Il paraît que ce n'est plus possible aujourd'hui... Ce débat a été une occasion manquée pour replacer le service public au cœur du système ferroviaire. Qu'en sera-t-il demain de la sécurité des usagers quand on leur expliquera que les travaux nécessaires n'auront pu être réalisés, « trajectoire » oblige. Combien d'accidents ?

On bloque toujours sur la question de la dette. Trop peu de réponses à trop de questions, trop de silence pour les agents tout au long de ce débat, qui, pourtant, ne cessent de défendre le service public. Et l'acte III de la décentralisation prépare l'éclatement du système ferroviaire. Nous voterons contre le projet de loi et suivrons avec beaucoup d'attention l'avenir de la SNCF.

Mme Anne-Marie Escoffier. – Je salue l'œuvre collective : un rapporteur qui a beaucoup travaillé, une assemblée porteuse de solutions, un ministre ouvert au dialogue afin de préparer l'avenir, améliorer la gouvernance, stabiliser la dette. Nous avons tous défendus la SNCF et continuerons sur le terrain, ce sera le meilleur signe donné à nos amis cheminots.

M. Marc Laménie. – Je m'associe aux félicitations adressées à la commission du développement durable et à son rapporteur pour leur travail.

Depuis la directive européenne de 1991, la libéralisation du secteur ferroviaire a progressé, mais ce projet de loi illustre les difficultés que nous rencontrons pour trouver les bonnes solutions. Tous les gouvernements ont accepté la libéralisation du système ferroviaire, mais seuls ceux de droite et du centre ont su tirer les conséquences des textes communautaires, avec la loi de 1997 ou la création de l'Araf par celle du 8 décembre 2009. Ce gouvernement ne veut pas prendre complètement ses responsabilités. Ce projet de loi accouche d'un mastodonte technocratique. Vous conservez deux

Épic en plus de l'Épic de tête. Vous semblez accompagner le mouvement de libéralisation, mais l'Épic de tête chapeautera les deux autres. Ces trois entités sont solidaires dites-vous ; soit, mais également sur le plan comptable ? Question qui demeure sans réponse. Il y en a d'autres. Le statut des gares demeure incertain, leur gestion doit revenir au gestionnaire de l'infrastructure et à lui seul. Silence radio sur la dette de RFF. Le projet de loi tue l'émergence de toute concurrence potentielle sur le territoire national.

Ce texte, trop silencieux sur le problème central de la dette, se prétend inspiré du système allemand. Une majorité du groupe UMP votera contre. À titre personnel et par respect envers les salariés de la SNCF, je m'abstiendrai.

M. Vincent Capo-Canellas. – Nous avons pris part avec passion à ce débat dense, avec le souci partagé de l'intérêt général. Le système ferroviaire français se trouve à un tournant, il doit le prendre avec l'ensemble des cheminots. Si certaines questions demeurent devant nous, ce texte contient des apports notables. Deux visions étaient possibles : condamner la réforme -c'eût été condamner le système ferroviaire car le temps presse- ; tenter de l'infléchir -ce qui implique que la majorité sénatoriale et le Gouvernement acceptent certaines évolutions. Ce fut le cas.

Ainsi, le vice-président du directoire devient président délégué, une réflexion sur les gares est lancée, la dette de SNCF Réseau sera suivie. M. le ministre a plaisanté de mon argumentation sur les pouvoirs de l'Araf, mais nous avons besoin d'un régulateur fort chargé d'assurer un accès égal au réseau. Nous avons, là-dessus aussi, progressé ; un bon équilibre a été trouvé. Il n'y aura pas de commissaire du Gouvernement. Les compétences de l'Araf ont été étendues au cabotage intérieur.

Autre évolution : l'affirmation des droits des régions et l'extension de leur chef de filat pour toutes les gares.

Nous soutiendrons ce texte ; c'est un vote exigeant, en conscience, qui ne nous empêche pas d'être défavorables à l'essentiel de la politique du Gouvernement. Ce débat démontre que notre pays peut se réformer si on trouve les voies du dialogue. Merci, monsieur le ministre, pour votre sens de l'écoute et, monsieur le rapporteur, pour votre important travail. Notre système ferroviaire sort renforcé de notre discussion.

À la demande du groupe socialiste, l'ensemble du projet de loi est mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°221 :

Nombre de votants 345
 Nombre de suffrages exprimés 338

Pour l'adoption.....188
 Contre150

Le Sénat a adopté.

(Applaudissements sur les bancs socialistes)

Discussion des articles
 de la proposition de loi organique

ARTICLE PREMIER

M. le président. – Amendement n°1, présenté par M. Teston, au nom de la commission.

Alinéa 2, tableau, seconde colonne

Remplacer le mot :

Vice-président

par les mots :

Président délégué

M. Michel Teston, rapporteur. – Amendement de conséquence. Dans le projet de loi portant réforme ferroviaire, le terme de « vice-président » du directoire a été remplacé par les mots « président délégué » du directoire.

L'amendement n°1, accepté par le Gouvernement, est adopté.

L'article premier, modifié, est adopté.

L'article 2 est adopté.

L'ensemble de la proposition de loi organique est mis aux voix par scrutin public de droit.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°222 :

Nombre de votants345
 Nombre de suffrages exprimés209

Pour l'adoption.....209
 Contre0

Le Sénat a adopté.

Interventions sur l'ensemble

M. Michel Teston, rapporteur. – Chères et chers collègues, au nom du président de la commission et en mon nom personnel, je tiens à remercier, au terme de ces débats où nous avons travaillé utilement pour renforcer le service public ferroviaire, le ministre pour son écoute, nos collègues qui ont discuté le texte en commission et en séance ainsi que l'équipe de la commission et les collaborateurs du ministre.

Ce texte a été voté assez largement, je m'en réjouis. Cette réforme ferroviaire était nécessaire : une partie du réseau n'est pas en bon état, la dette

explose -37 milliards d'euros pour le seul gestionnaire d'infrastructures. Nulle part ailleurs au monde, nous avons une telle séparation des infrastructures entre RFF, SNCF infrastructure et la direction des circulations ferroviaires. La structure verticalement intégrée, eurocompatible, donne toute satisfaction en Allemagne, en Italie et en Autriche.

Cette réforme construit un cadre social commun à tous les travailleurs du ferroviaire, en préservant le statut des cheminots. C'est une bonne réforme dont nous débattons de nouveau en CMP mercredi prochain. Pour moi qui ai pris la décision de ne pas me représenter aux élections sénatoriales en septembre, la satisfaction est aussi personnelle. (*Vifs applaudissements sur tous les bancs*)

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – À mon tour de remercier le Sénat pour la qualité des échanges, chacun a apporté le meilleur de lui-même dans ce débat, qui fait honneur à la démocratie parlementaire. Ce fut un rendez-vous important pour la Nation, pour la famille cheminote, pour les territoires. Merci à tous ceux qui s'y sont rendus, au Sénat et à ses services, à mes collaborateurs, car ce fut depuis deux ans une aventure. J'ai le souvenir de nos rencontres, monsieur le rapporteur, mon cher ami Michel Teston, de nos échanges, des perspectives et orientations qu'ils ont fait naître. Il n'a pas été facile, ces deux années, de faire avancer la position de la France au niveau européen... Une course contre la montre était lancée.

Sans doute le texte n'est-il pas parfait, nous pouvons encore progresser. Nous progressons néanmoins sur la dette, sur la conception française du service public, sur le respect que nous devons aux territoires. Il a fallu convaincre. Je me souviens qu'il y avait de l'inquiétude, des doutes. Nous avons poussé très loin le dialogue social, pour rassurer la famille cheminote et lui montrer que nous la respections. Continuons à redonner confiance. Ce vote très large de la Haute assemblée y contribuera. Cette réforme, je l'espère, formera le socle de la modernisation du secteur ferroviaire. Monsieur le rapporteur, c'est un beau texte que vous avez fait voter ce soir. Il reflète votre engagement personnel, vos convictions, votre souci de faire aboutir le débat. Oui, nous avons été utiles. C'est tout à l'honneur du Sénat. (*Applaudissements*)

Nomination à une éventuelle CMP

M. le président. – Pour le cas où le Gouvernement déciderait de provoquer la réunion des commissions mixte paritaires chargées de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi portant réforme ferroviaire et de la proposition de loi organique relative à la nomination des dirigeants de la SNCF, il va être procédé à la nomination des membres de ces commissions mixtes paritaires.

La liste des candidats a été affichée ; je n'ai reçu aucune opposition dans le délai d'une heure prévu par l'article 12 du Règlement.

En conséquence, cette liste est ratifiée et je proclame représentants du Sénat à ces éventuelles commissions mixtes paritaires : titulaires, MM. Raymond Vall, Michel Teston, Jean-Jacques Filleul, Mme Marie-Françoise Gaouyer, MM. Louis Nègre, Charles Revet et Vincent Capo-Canellas ; suppléants : MM. Jean Bizet, Pierre Camani, Yves Chastan, Gérard Cornu, Mme Évelyne Didier, MM. Rémy Pointereau et Roland Ries.

Cette nomination prendra effet si M. le Premier ministre décide de provoquer la réunion de ces commissions mixtes paritaires et dès que M. le président du Sénat en aura été informé.

La séance est levée à 21 h 25.

Prochaine séance, mardi 15 juillet, à 14 h 30.

Jean-Luc Dealberto

Directeur des comptes rendus analytiques

**Ordre du jour
du mardi 15 juillet 2014**

Séance publique

À 14 heures 30 et le soir

Présidence :

M. Jean-Léonce Dupont, vice-président

M. Charles Guéné, vice-président

M. Jean-Léonce Dupont, vice-président

Secrétaires :

Mme Odette Herviaux

M. Jean-François Humbert

1. Débat sur l'orientation des finances publiques et projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, de règlement du budget et d'approbation des comptes de l'année 2013 (n°715, 2013-2014)

Rapport d'information de M. François Marc, fait au nom de la commission des finances (n°717, 2013-2014)

Rapport de M. François Marc, fait au nom de la commission des finances (n°716, 2013-2014)

2. Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, de financement rectificative de la sécurité sociale pour 2014 (n°689, 2013-2014)

Rapport de M. Yves Daudigny, fait au nom de la commission des affaires sociales (n°703, 2013-2014)

Avis de M. Jean-Pierre Caffet, fait au nom de la commission des finances (n°701, 2013-2014)

Analyse des scrutins publics

Scrutin n°218 sur l'amendement n°113, présenté par M. Vincent Capo-Canellas et les membres du groupe UDI-UC, à l'article 2 du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, portant réforme ferroviaire.

Résultat du scrutin

Nombre de votants : 345

Suffrages exprimés : 323

Pour : 177

Contre : 146

Le Sénat a adopté.

Analyse par groupes politiques

Groupe UMP (130)

Pour : 130

Groupe socialiste (128)

Contre : 128

Groupe UDI-UC (31)

Pour : 31

Groupe CRC (21)

Abstentions : 21

Groupe du RDSE (19)

Contre : 18

Abstention : 1 - M. Gilbert Barbier

Groupe écologiste (10)

Pour : 10

Sénateurs non-inscrits (6)

Pour : 6

Scrutin n°219 sur l'amendement n°144, présenté par M. Ronan Dantec et les membres du groupe écologiste, à l'article 2 du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, portant réforme ferroviaire.

Résultat du scrutin

Nombre de votants :	345
Suffrages exprimés :	323
Pour :	177
Contre :	146

Le Sénat a adopté.

Analyse par groupes politiques

Groupe UMP (130)

Pour : 130

Groupe socialiste (128)

Contre : 128

Groupe UDI-UC (31)

Pour : 31

Groupe CRC (21)

Abstentions : 21

Groupe du RDSE (19)

Contre : 18

Abstention : 1 - M. Gilbert Barbier

Groupe écologiste (10)

Pour : 10

Sénateurs non-inscrits (6)

Pour : 6

Scrutin n°220 sur l'amendement n°42, présenté par Mme Mireille Schurch et les membres du groupe CRC tendant à insérer un article additionnel après l'article 11 *bis* du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, portant réforme ferroviaire.

Résultat du scrutin

Nombre de votants :	345
Suffrages exprimés :	345
Pour :	31
Contre :	314

Le Sénat n'a pas adopté.

Analyse par groupes politiques

Groupe UMP (130)

Contre : 130

Groupe socialiste (128)

Contre : 128

Groupe UDI-UC (31)

Contre : 31

Groupe CRC (21)

Pour : 21

Groupe du RDSE (19)

Contre : 19

Groupe écologiste (10)

Pour : 10

Sénateurs non-inscrits (6)

Contre : 6

Scrutin n°221 sur l'ensemble du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, portant réforme ferroviaire.

Résultat du scrutin

Nombre de votants :	345
Suffrages exprimés :	338
Pour :	188
Contre :	150

Le Sénat a adopté.

Analyse par groupes politiques

Groupe UMP (130)

Contre : 123

Abstentions : 7 - MM. Christophe Béchu, Alain Fouché, Francis Grignon, Mme Fabienne Keller, MM. Marc Laménie, Rémy Pointereau, Christian Poncelet

Groupe socialiste et apparentés (128)

Pour : 128

Groupe UDI-UC (31)

Pour : 31

Groupe CRC (21)

Contre : 21

Groupe du RDSE (19)

Pour : 18

Contre : 1 - M. Gilbert Barbier

Groupe écologiste (10)

Pour : 10

Sénateurs non-inscrits (6)

Pour : 1 - M. Pierre Bernard-Reymond

Contre : 5

Scrutin n°222 sur l'ensemble 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.

Résultat du scrutin

Nombre de votants :	345
Suffrages exprimés :	209
Pour :	209
Contre :	0

Le Sénat a adopté.

Analyse par groupes politiques

Groupe UMP (130)

Abstentions : 130

Groupe socialiste (128)

Pour : 128

Groupe UDI-UC (31)

Pour : 31

Groupe CRC (21)

Pour : 21

Groupe du RDSE (19)

Pour : 18

Abstention : 1 - M. Gilbert Barbier

Groupe écologiste (10)

Pour : 10

Sénateurs non-inscrits (6)

Pour : 1 - M. Pierre Bernard-Reymond

Abstentions : 5