

JEUDI 29 MARS 2018

Transport ferroviaire de voyageurs (*Suite*)

SOMMAIRE

| | |
|--|-----------|
| COMMUNICATIONS | 1 |
| <i>Organisme extra-parlementaire (Nomination)</i> | 1 |
| TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS (Suite) | 1 |
| <i>Discussion des articles (Suite)</i> | 1 |
| ARTICLES ADDITIONNELS avant l'article premier (<i>Suite</i>) | 1 |
| ARTICLE PREMIER | 3 |
| M. Guillaume Gontard | 3 |
| ARTICLE 2 | 4 |
| ARTICLE 4 | 7 |
| M. Jean Bizet | 7 |
| M. Olivier Jacquin | 7 |
| ARTICLE 5 | 9 |
| M. Claude Bérit-Débat | 9 |
| ARTICLE 6 | 9 |
| ARTICLE 7 | 10 |
| ARTICLE 8 | 11 |
| Mme Éliane Assassi | 11 |
| ARTICLE 9 | 15 |
| ARTICLE 10 | 15 |
| ARTICLE 11 | 16 |
| M. Gérard Cornu | 16 |
| M. Yves Daudigny | 16 |
| M. Sébastien Meurant | 16 |
| M. Hervé Maurey, président de la commission | 16 |
| ARTICLE 12 | 20 |
| ARTICLE 15 | 21 |
| Explications de vote | 22 |
| M. Guillaume Gontard | 22 |
| M. Jérôme Bascher | 22 |
| M. Marc Laménie | 22 |
| M. Gérard Cornu | 22 |
| M. Frédéric Marchand | 22 |
| M. Ladislav Poniatsowski | 22 |
| Mme Annick Billon | 23 |
| M. Claude Malhuret | 23 |
| M. Jean-Claude Requier | 23 |
| M. Olivier Jacquin | 23 |
| M. Jean-François Longeot, rapporteur | 23 |

| | |
|---|-----------|
| Mme Élisabeth Borne, ministre | 23 |
| M. Hervé Maurey, président de la commission | 23 |
| ANNEXES..... | 24 |
| <i>Ordre du jour du mardi 3 avril 2018</i> | 24 |
| <i>Analyse des scrutins publics</i> | 25 |
| <i>Nomination à un organisme extraparlamentaire</i> | 26 |

SÉANCE du jeudi 29 mars 2018

71^e séance de la session ordinaire 2017-2018

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-MARC GABOUTY,
VICE-PRÉSIDENT

SECRÉTAIRES :

MME MIREILLE JOUVE, M. GUY-DOMINIQUE KENNEL.

La séance est ouverte à 10 h 30.

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

Communications

Organisme extra-parlementaire (Nomination)

M. le président. – J'informe le Sénat qu'une candidature pour siéger au sein de la commission nationale de contrôle des techniques de renseignement a été publiée.

Cette candidature sera ratifiée si la présidence n'a pas reçu d'opposition dans le délai d'une heure prévu par notre Règlement.

Transport ferroviaire de voyageurs (Suite)

M. le président. – L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, présentée par MM. Hervé Maurey et Louis Nègre.

Discussion des articles (Suite)

ARTICLES ADDITIONNELS avant l'article premier (Suite)

M. le président. – Amendement n°8, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Avant l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet au Parlement avant le 31 juin 2018 un rapport sur l'opportunité de créer de nouvelles sources de financement au bénéfice du système ferroviaire et notamment de l'agence de financement des infrastructures de transport en France. À ce titre, le rapport évalue notamment l'intérêt d'une renationalisation des concessions d'autoroutes, de la

création d'un livret de financement des infrastructures ainsi que de la mise en œuvre d'une écotaxe sur les poids lourds.

M. Guillaume Gontard. – Cet amendement garantit des ressources pérennes à la SNCF. Un service public n'a pas pour mission d'être rentable. Nous devons désendetter la SNCF, financer la rénovation et de nouveaux projets.

Nous proposons que la route finance le rail en renationalisant les autoroutes - la manne de deux milliards d'euros qu'elles produisent seraient plus utiles à la SNCF que dans les poches des actionnaires d'Eiffage et de Vinci - et en créant une écotaxe pour un milliard supplémentaire. Cela pérennise le ferroviaire et c'est écologique.

M. Jean-François Longeot, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – Effectivement, il faut trouver des ressources pour le système ferroviaire. Le Gouvernement a conduit des réflexions lors des Assises de la mobilité. Nous espérons que la loi d'orientation des mobilités apportera des réponses. Avis défavorable en attendant d'entendre l'éclairage du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. – Je suis engagée dans une réforme globale des transports avec un financement pérenne. La future loi de programmation sera équilibrée en recettes et dépenses. Le Conseil d'orientation des investissements (COI) a fait des propositions, nous n'en sommes plus à la remise de rapports mais à la recherche d'équilibre. Retrait ?

L'amendement n°8 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°5, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Avant l'article 1^{er}

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 Éliane Assassi. – Nous souhaitons garantir le bon usage des deniers publics par cet amendement qui vise à interdire le recours 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. Cette interdiction réaffirme la nécessaire maîtrise publique des infrastructures de transports et tire les conséquences de l'expérience acquise en matière de partenariat public-privé, souvent plus coûteux pour la

collectivité et les usagers et moins performant en termes de services.

La Cour des comptes européenne, dans un rapport très récent, met en doute la pertinence des partenariats public-privé, en montrant qu'ils ne sont pas souvent économiquement viables et qu'ils ont occasionné des retards allant jusqu'à 52 mois, ainsi que des surcoûts importants que l'Union européenne doit couvrir, par milliards d'euros.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Ce sujet dépasse de loin la proposition de loi. Il ne faut pas s'interdire ces partenariats. Retrait ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je propose le retrait en attendant de débattre des financements lors de l'examen de la loi d'orientation des mobilités.

M. Olivier Jacquin. – Nous sommes également dubitatifs sur cet outil, mais il ne faut pas définitivement l'interdire. Le groupe socialiste s'abstiendra.

M. Sébastien Meurant. – En France, on parle toujours de ce qui ne fonctionne pas, mais certains partenariats public-privé ont réussi et ont été très utiles. Il y a beaucoup plus de mauvais marchés publics classiques.

M. Gérard Cornu. – Très bien !

L'amendement n°5 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°10, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Avant l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

1° Après le 3° de l'article L. 2333-64, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Dans une région, compétente pour l'organisation des transports régionaux de voyageurs. » ;

2° À l'article L. 2333-66, les mots : « par délibération du conseil municipal ou de l'organisme compétent de l'établissement public » sont remplacés par les mots : « par délibération du conseil municipal, de l'organisme compétent de l'établissement public ou du conseil régional » ;

3° L'article L. 2333-67 est complété par un paragraphe ainsi rédigé :

« ... – Le taux de versement est fixé ou modifié par délibération du conseil régional, hors région Île-de-France, dans la limite de :

« – 0,20 % en additionnel au taux existant dans un ressort territorial de l'autorité organisatrice de mobilité ;

« – 0,30 % dans un territoire situé hors ressort territorial de l'autorité organisatrice de mobilité. »

II. – L'Agence centrale des organismes de sécurité sociale ou l'organisme de recouvrement transmet annuellement aux communes, conseils régionaux ou établissements publics territorialement compétents qui en font la demande les données et informations recueillies lors du recouvrement du versement transport contribuant à en établir le montant.

M. Guillaume Gontard. – Nous proposons un versement transport régional. Toute réforme ferroviaire devrait donner des ressources aux régions. L'ensemble des entreprises qui bénéficient de bonnes conditions de transport devraient y participer. Ces ressources sont d'autant plus nécessaires que les régions vont récupérer le matériel roulant et les ateliers de maintenance. Un tel versement représente quelque 700 millions d'euros, c'est bien plus utile au ferroviaire que l'ouverture à la concurrence.

Nous proposons un versement transport régional avec un taux régional plafonné à 0,3 %, sur les zones hors périmètre de transport urbain, devenu ressort territorial de l'autorité organisatrice de mobilité, et un taux additionnel dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de mobilité, plafonné à 0,2 %.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Cet amendement est prématuré. La couverture de l'ensemble du territoire par des AOT sera envisagée plus tard. Je propose en attendant le retrait de l'amendement.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'objectif de la réforme globale est bien de retrouver une trajectoire financière équilibrée. Nous aurons le débat lors de l'examen de la loi d'orientation. La question des ressources des AOT sera débattue. Retrait ?

L'amendement n°10 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°11, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Avant l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code général des impôts est ainsi modifié :

1° L'article 278-0 *bis* est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Les transports publics urbains et interurbains réguliers de voyageurs. » ;

2° Le b *quater* de l'article 279 est complété par les mots : « , à l'exclusion des transports publics urbains et réguliers de voyageurs pour lesquels la taxe sur la valeur ajoutée est perçue au taux réduit mentionné au premier alinéa de l'article 278-0 *bis* ».

II. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

III. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la baisse du taux de crédit d'impôt mentionné au III de l'article 244 *quater* C du code général des impôts.

Mme Éliane Assassi. – Cet amendement applique aux transports publics urbains et interurbains de voyageurs le taux de TVA dévolue aux produits de première nécessité, soit 5,5 %, vu leur rôle social essentiel et leur contribution à la transition énergétique. Nous enverrions là un signal clair en faveur du développement des transports régionaux.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Le sujet dépasse le champ de la proposition de loi et je n'ai pas pu l'expertiser alors que la perte de recettes pour l'État serait élevée. Avis défavorable en attendant l'examen de la loi d'orientation.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°11 n'est pas adopté.

ARTICLE PREMIER

M. Guillaume Gontard. – Les dix amendements que nous venons de vous proposer répondent aux besoins du ferroviaire : des financements nouveaux pour investir, une reprise de la dette, des financements nouveaux pour les transports du quotidien, la suppression des dispendieux contrats de partenariats, la relance du fret ferroviaire - mais ni la majorité sénatoriale, ni le Gouvernement, n'ont voulu de cette réforme en profondeur, vous avez rejeté tous nos amendements au motif qu'on en parlerait plus tard.

Vous n'avez que le mot magique de « concurrence » à la bouche. Mais que cela changera-t-il si le réseau continue de se dégrader ? Les nouveaux opérateurs préféreront les lignes rentables, c'est évident, au détriment des autres lignes. La SNCF elle-même les suivra dans cette voie. Votre réforme est préparée de longue date, cela fait des années qu'on affaiblit la SNCF en la coupant en tronçons et on l'accuse de tous les maux pour mieux préparer sa privatisation, alors que c'est l'État qui a organisé sa faillite. Nous sommes opposés à la fin du monopole de la SNCF, et donc à cet article.

M. le président. – Amendement n°12, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

Mme Éliane Assassi. – Il vient d'être bien défendu.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Avis défavorable car c'est contraire aux exigences européennes.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'ouverture à la concurrence a été décidée sous le précédent quinquennat. Elle est attendue par les régions pour améliorer l'offre de transport. Notre tâche est de la faire réussir pour la SNCF, les voyageurs et les cheminots.

L'amendement n°12 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°25, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Rédiger ainsi cet article :

Le 3° de l'article L. 2141-1 du code des transports est abrogé.

Mme Éliane Assassi. – Cet amendement rattache Gares & Connexions à la SNCF.

L'amendement n°25, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°26 rectifié *bis*, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue, A. Marc et Malhuret, Mme Mélot et MM. Wattebled et Fouché.

Alinéa 3

Après le mot :

exploiter

insérer les mots :

de façon transparente

M. Jérôme Bignon. – Cet amendement impose la transparence à la mission d'exploitation des services de transport ferroviaire.

Cette transparence est d'ores et déjà imposée dans le code des transports, en matière de gestion des gares de voyageurs. Il n'est donc pas inopportun de l'imposer également à la mission d'exploitation des services de transport ferroviaire.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Cette mention se justifie pour les gares. Je suis plus réservé pour SNCF Mobilités. L'opérateur sera dans la même situation que les autres opérateurs. La SNCF doit en revanche être transparente avec les AOT. Mais de ce point de vue, l'amendement est satisfait par l'article 7 de la proposition de loi. Retrait, sinon avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je partage votre objectif de transparence mais dans le respect du secret industriel. Avis défavorable.

M. Jérôme Bignon. – Je prends acte que l'exigence de transparence sera respectée.

L'amendement n°26 rectifié bis est retiré.

M. le président. – Amendement n°45, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 3

Compléter cet alinéa par les mots :

et de gérer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs qui lui sont confiées par l'État ou d'autres personnes publiques et de percevoir à ce titre auprès des entreprises ferroviaires, toute redevance

M. Olivier Jacquin. – Cet amendement de coordination avec notre amendement de suppression de l'article 11 porte sur le statut de Gares & Connexions. Son rattachement à SNCF Mobilités est très critiqué car il empêche une vraie indépendance, alors qu'il s'agit d'une facilité essentielle qui peut être vue comme un monopole naturel. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), l'avis du Conseil d'État et le rapport Spinetta ont préconisé un rattachement à SNCF Réseau. Les auteurs de la proposition de loi proposent de la transformer en société anonyme rattachée à l'EPIC de tête SNCF. Nous n'y sommes pas favorables.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Il y a consensus sur la nécessité de séparer Gares & Connexions de SNCF Mobilités. Par cohérence, avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je plaide pour une clarification des responsabilités. Pour autant, la concertation étant en cours, sagesse.

M. Olivier Jacquin. – Nous proposons de supprimer l'article 11 car il est insatisfaisant, et nous partageons l'idée qu'il faut approfondir la réflexion.

M. Gérard Cornu. – Comment peut-on anticiper sur l'article 11 ? Je préfère qu'on rejette cet amendement quitte à y revenir si l'article 11 est supprimé.

M. Claude Bérít-Débat. – Si cet amendement est rejeté, on ne pourra pas revenir dessus. (*Mme Éliane Assassi le confirme.*) C'est pourquoi nous anticipons la suppression de l'article 11. Je remercie la ministre de son avis de sagesse.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – Si l'amendement à l'article 11 était adopté, la commission pourrait demander l'adoption d'un amendement de coordination plus tard. M. Cornu a raison.

M. Claude Bérít-Débat. – Mais rien ne nous le garantit !

L'amendement n°45 n'est pas adopté.

L'article premier est adopté.

ARTICLE 2

M. le président. – Amendement n°13, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

M. Guillaume Gontard. – Cet article dispose que les services publics ferroviaires pourront être assurés

par d'autres opérateurs que la SNCF. Nous sommes opposés à l'ouverture à la concurrence. Les dessertes les moins rentables comme des TER et TET seront abandonnées, comme cela s'est passé pour les lignes non rentables dans la téléphonie ou l'énergie, par exemple.

Mieux aurait valu créer de nouvelles ressources. Le Règlement OSP prévoit des exceptions, qui sont tout à fait mobilisables pour défendre le caractère public des TER et des TET, conduire une politique d'aménagement du territoire - mais cette proposition de loi va jusqu'à interdire le recours à cet outil...

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Cet amendement va dans le sens contraire de la proposition de loi et des obligations européennes. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'ouverture à la concurrence a été décidée, il faut s'y préparer. Je refuse l'idée que les régions et l'État en profiteraient pour réduire le service public, alors que les régions prendront en charge les TER et que l'État a prévu 3,7 milliards d'euros pour renouveler les TET - c'est bien le gage de notre volonté de maintenir ces trains.

M. Gérard Cornu. – Les amendements du groupe CRCE ont un poids financier. Si la France ne respecte pas les obligations européennes, elle paiera de lourdes amendes.

Mme Éliane Assassi. – Excusez-nous d'être cohérents : nous n'avons pas voté le quatrième paquet !

L'amendement n°13 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°60 rectifié septies, présenté par MM. H. Leroy, Reichardt et Cambon, Mme Garriaud-Maylam, MM. Cardoux et Lefèvre, Mmes Deromedi et Puissat, M. Piednoir, Mme Chauvin, M. Kern, Mme Lavarde, MM. Meurant et Brisson, Mmes Goy-Chavent, A.M. Bertrand et Imbert, MM. Chasseing, Laménie, Pierre et Bonne, Mmes Bories et Billon, MM. Panunzi, Charon et Babary, Mme Deroche, MM. Savin, Leleux, Cuypers, Poniatowski et Gremillet, Mme Giudicelli, MM. Grosdidier et Buffet, Mme Thomas, M. Ginesta, Mme Berthet, M. Hugonet et Mme Lherbier.

Alinéa 4, après la première phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

Il leur est notamment rappelé l'obligation de respecter la loi n°2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs.

M. Sébastien Meurant. – Nous rappelons ici l'obligation de respecter la loi du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs.

Ce n'est pas la faute des cheminots si la SNCF a été transformée en tonneau des Danaïdes. Le système ferroviaire français va-t-il rester au service de

tous les usagers, ou bien la privatisation va-t-elle accentuer la coupure entre les métropoles, la France périphérique et la banlieue ? Élu du Val d'Oise, je ne me résous pas à ce que les temps de trajet avec la capitale se soient allongés par rapport à l'époque de la vapeur il y a 70 ans : c'est bien parce que nous avons raté l'adaptation du train au développement de la ville, parce que nous n'avons pas réussi à faire vivre les principes de continuité du service et d'égalité devant le service public !

La confiance ne se décrète pas, elle se gagne. La SNCF est une belle entreprise avec une culture extraordinaire. Il faut éviter les incohérences. Madame la Ministre, étant donné vos fonctions précédentes, pourquoi ne pas avoir envisagé un rapprochement SNCF-RATP - sachant que l'Île-de-France représente près du tiers du ferroviaire en France ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – La loi du 21 août 2007 s'appliquera aux nouveaux entrants sans qu'il soit nécessaire de le rappeler : avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'objectif central est de répondre aux besoins de tous, dans tous les territoires. La loi de 2007 s'applique déjà.

M. Roger Karoutchi. – Je voterai l'amendement. J'ai été à l'origine du texte de 2005 qui a donné la loi de 2007. Il faut la revoir. Le service minimum reste très théorique si le mouvement de grève est fort, car le Gouvernement n'en vient pas à la réquisition.

Il avait été prévu de tirer un bilan de la loi de 2007, il n'a pas été fait.

Le taux de 50 % de trafic n'est pas appliqué sur toutes les lignes. En Île-de-France, certaines lignes fonctionnent à 15 % et d'autres à 70 % et les cheminots refusent d'être réaffectés aux secteurs les moins dotés. On se gargarise du service minimum, mais ce n'est pas une réalité.

*L'amendement n°60 rectifié septies
n'est pas adopté.*

M. le président. – Amendement n°46, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 4, seconde phrase

Après le mot :

concernées

supprimer la fin de cette phrase.

M. Claude Bérit-Débat. – Cet amendement de coordination concerne l'alinéa 5 de l'article 7 obligeant SNCF Mobilités à fournir aux autorités organisatrices des informations couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale. Certaines données peuvent relever du secret des affaires.

M. le président. – Amendement n°43 rectifié bis, présenté par MM. Requier, Gold et A. Bertrand, Mme M. Carrère, MM. Castelli, Collin et Corbisez,

Mme Costes, M. Guérini, Mmes Jouve et Laborde et MM. Léonhardt et Menonville.

Alinéa 4, seconde phrase

Après les mots :

si cela est

insérer le mot:

strictement

M. Jean-Pierre Corbisez. – L'ouverture à la concurrence doit être anticipée pour ne pas pénaliser l'opérateur historique, tout en préparant l'arrivée de nouveaux entrants.

Le Règlement OSP prévoit que les informations utiles sont transmises, tout en garantissant les données commerciales confidentielles. Cet amendement renforce la protection des informations en limitant la transmission à celles qui sont strictement nécessaires pour éviter les distorsions de concurrence.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Il faut trouver un équilibre entre protection des informations et conditions sérieuses d'ouverture à la concurrence, sinon l'opérateur historique aura toujours un avantage.

Certaines informations ne pourront être consultées que dans certaines conditions : des données seront fournies sous la forme de fourchettes de valeurs ou consultées dans une salle spécifique ; cela n'a rien d'exceptionnel, c'est même prévu et encadré pour les contrats de concession. L'Arafer a publié une analyse mardi sur ce sujet.

Demande de retrait de l'amendement n°46.

Avis favorable à l'amendement n°43 rectifié bis qui est conforme à la proposition de loi.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Ces amendements portent sur un sujet sensible. Il faut effectivement trouver un bon équilibre. Les concertations sont en cours. Dans l'attente de leur résultat, sagesse.

M. Claude Bérit-Débat. – Nous y reviendrons à l'article 7. Néanmoins, le Parlement renforce le secret des affaires pour les entreprises privées. Certaines informations relèvent de la confidentialité et protègent la SNCF dans la concurrence nationale et mondiale.

L'amendement n°46 n'est pas adopté.

L'amendement n°43 rectifié bis est adopté.

M. le président. – Amendement n°27 rectifié, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue et Malhuret, Mme Mélot et MM. A. Marc et Wattebled.

Après l'alinéa 4

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Pour les informations utiles à caractère public, l'opérateur fournit ces données dans un standard ouvert et aisément réutilisable. »

M. Jérôme Bignon. – Nous précisons que l'opérateur fournit les informations dans un standard ouvert et aisément réutilisable.

Face aux remises en cause de l'exploitation des services ferroviaires, cette ouverture des données publiques est un gage de bonne foi à l'égard des utilisateurs. Il est important que chacun dispose de l'ensemble des informations publiques pour pouvoir se faire son opinion.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Je comprends mal le sens de l'amendement à l'article 2. Retrait, sinon avis défavorable. Il aurait toute sa place à l'article 7 en revanche.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

M. Jérôme Bignon. – On en reparlera à l'article 7.

L'amendement n°27 rectifié est retiré.

M. le président. – Amendement n°14 rectifié, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 7

Supprimer cet alinéa.

Mme Éliane Assassi. – Passe que vous transposiez le quatrième paquet ferroviaire, mais l'article 2, dogmatique, va au-delà. Pourquoi ne pas prendre en compte les exceptions au Règlement OSP ? C'est ce que propose la CGT dans son document « Ensemble pour le fer », selon lequel la Nation peut garder le service public ferroviaire en s'appuyant sur les exceptions et en imposant des exigences environnementales. Le rapport Spinetta préconise le report d'ouverture à la concurrence en Île-de-France à 2033 et à 2039 pour le RER. Nous appelons le Gouvernement à se saisir des finesses du Règlement OSP.

M. le président. – Amendement n°47, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 7

1° Supprimer le mot :

ne

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Dans ce cadre, elles peuvent attribuer directement à SNCF Mobilités un contrat de service public.

M. Olivier Jacquin. – Les auteurs de la proposition de loi sont plus stricts que la Commission européenne.

Le règlement OSP prévoit que « sauf interdiction en vertu du droit national, les autorités compétentes peuvent décider d'attribuer directement des contrats de service public de transport par chemin de fer, à

l'exception d'autres modes ferroviaires tels que le métro ou le tramway ». La durée de ces contrats ne peut dépasser dix ans. Ces dispositions s'appliquent du 3 décembre 2019 au 24 décembre 2023. Elles permettent aux autorités compétentes, en l'occurrence les régions, de choisir la procédure d'attribution directe de contrats de service public ou la procédure de mise en concurrence.

Pourquoi priver les régions de cette possibilité ? Cela peut leur être utile, la décentralisation demande qu'elles puissent recourir à cet outil. Cette proposition de loi opère une surtransposition, c'est incompréhensible.

M. le président. – Amendement n°68, présenté par M. Longeot, au nom de la commission.

Alinéa 7

Remplacer les références :

4 bis, 4 ter et 6

par les références :

4 bis et 4 ter

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Cet amendement autorise la dérogation prévue au paragraphe 6 de l'article 5 du Règlement OSP.

Les régions pourront ouvrir à la concurrence dès 2019 ou jusqu'en 2023. L'ouverture à la concurrence, que nous souhaitons, va améliorer le service aux voyageurs. Elle doit donc devenir la règle. Néanmoins, je comprends le souhait des régions à repousser l'échéance à 2023.

Avis défavorable à l'amendement n°14 rectifié. Avis favorable à l'amendement n°47 si le groupe socialiste le modifie. Sinon avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'objectif du Gouvernement est l'ouverture progressive à la concurrence, en tenant compte des demandes des régions. La concertation est en cours. Sagesse.

M. Olivier Jacquin. – J'apprécie l'ouverture sur la dérogation calendaire. Cela dit, le Règlement OSP en prévoit d'autres : pour les contrats trop petits, en raison de circonstances exceptionnelles ou à cause du caractère géographique particulier du réseau.

Je maintiens le terme de surtransposition. Pour une fois que l'Europe nous laisse une marge de manœuvre, profitons-en et faisons confiance aux autorités organisatrices de transport. Mon amendement ne supprime pas l'alinéa 7, il l'adapte.

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Cette proposition de loi ne constitue pas une transposition....

M. Olivier Jacquin. – Une surtransposition !

M. Hervé Maurey, président de la commission. – La France, comme tout État membre, peut ne pas reprendre l'ensemble des dérogations proposées.

C'est le choix que nous faisons car pèse un risque, l'Arafer l'a souligné, de ralentir une fois de plus l'ouverture à la concurrence si nous les reprenons toutes. Nous l'assumons, Madame Assassi, comme en témoigne l'exposé des motifs.

En revanche, parce que 2019 pourrait être un peu court pour les régions, nous proposons d'aller jusqu'à 2023. De toute façon, Madame la Ministre, l'ouverture sera progressive puisque la mise en concurrence interviendra à l'échéance des contrats en cours.

M. Claude Bérît-Débat. – C'est malgré tout une surtransposition. Pourquoi ne retenir qu'une dérogation quand toutes sont intéressantes ? (*Mme Éliane Assassi le confirme.*)

M. Frédéric Marchand. – Le groupe LaREM s'abstiendra. Nos discussions démontrent la nécessité de poursuivre les discussions sur la question de l'ouverture progressive à la concurrence comme sur d'autres. Cette proposition de loi, pour reprendre l'expression d'un collègue socialiste, est bien un hors-d'œuvre.

L'amendement n°14 rectifié n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°47.

L'amendement n°68 est adopté.

L'article 2, modifié, est adopté.

L'article 3 est adopté.

ARTICLE 4

M. Jean Bizet. – Cet article revêt une importance capitale : il s'agit d'aménagement du territoire, un thème que la proposition initiale de la Commission européenne du 30 janvier 2013 passait totalement sous silence. Notre commission des affaires européennes, avec sa proposition de résolution du 17 juillet 2013 devenue résolution du Sénat, a obtenu gain de cause. Le Règlement définitif, adopté le 14 décembre 2016, donne à chaque État membre la faculté d'ouvrir le marché à la concurrence en couplant liaisons rentables et liaisons déficitaires. Nous n'avons donc pas travaillé pour rien !

Il faut néanmoins préciser la rédaction de l'article car un lecteur peu attentif pourrait croire que les lignes à grande vitesse devraient nécessairement être incluses dans tout regroupement. C'est l'objet de mon amendement n°44 rectifié *bis*.

Cette affaire illustre la pertinence de la commission des affaires européennes et du Sénat.

M. Olivier Jacquin. – Nous passons à la partie opérationnelle de la proposition de loi : les conditions de l'ouverture à la concurrence. Il y a débat entre ceux qui veulent libéraliser très fortement, voire faire exploser l'opérateur public, et ceux, dont nous faisons partie, qui veulent le dynamiser. D'ailleurs, l'opérateur historique évolue : il a mis en place rapidement une offre low cost avec Ouigo. Le principe des franchises, intellectuellement séduisant pour les régulateurs que

nous sommes, paraît difficile à mettre en œuvre : quel sera le volume des lots ? comment sera assurée la continuité du service entre eux ? À l'étranger, il y a eu des difficultés. *L'open access*, lui, comporte un risque d'écrémage car les opérateurs privés seront tentés de se concentrer sur les lignes rentables. M. Spinetta, lui-même, affirme nécessaire une forme de régulation et propose une taxe de péréquation pour que les trains continuent de circuler sur les bouts de ligne et les lignes moins rentables.

M. le président. – Amendement n°15, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

M. Guillaume Gontard. – Point dur entre le Gouvernement et le Sénat, cet article prévoit des lots quand le Gouvernement veut un *open access* total. Les garde-fous qu'il prévoit sont des emplâtres sur des jambes de bois, critiqués par le Conseil d'État. Madame la Ministre, il ne s'agit pas de multiplier les offres ; il n'y en aura que sur les lignes rentables, les autres se transformeront en désert ferroviaire. Le service public ferroviaire doit offrir une offre cohérente en réseau ; pour cela, il a besoin du soutien de l'État et de la péréquation tarifaire. Avec des lots, nous aurions un service aléatoire selon les territoires.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Avis défavorable. Cet article vise justement à éviter que l'ouverture à la concurrence des TGV n'entraîne la disparition des lignes déficitaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Monsieur Gontard, pour la clarté des débats, mieux vaudrait que vous me laissiez exprimer la position du Gouvernement. Non, nous ne voulons pas un libre accès total. MM. Jacquin et Bizet l'ont dit, le sujet est complexe : l'ouverture à la concurrence doit être l'occasion de susciter des offres nouvelles pour le voyageur sans que l'on y perde la péréquation existante et que l'on empêche la SNCF de continuer son travail - ce qui sera le cas si nous passons par des contrats de service public. Des discussions sont en cours. En attendant, sagesse.

L'amendement n°15 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°62 rectifié, présenté par MM. Cornu, Vaspert, Pointereau, Mandelli, Chaize, Huré, de Nicolaÿ, Pellevat et Chevrollier, Mme Bories et MM. J.M. Boyer, Ginesta et Revet.

Alinéa 2

Après le mot :

territoire

insérer les mots :

et préserver des dessertes directes

M. Gérard Cornu. – Je me réjouis de cet article qui porte la signature d'un Sénat attaché à l'aménagement

du territoire. La notion est vaste, je vous propose de la préciser par mon amendement. Il faut viser la desserte directe des villes moyennes sans rupture de charges pour les voyageurs, au-delà des lignes à grande vitesse. C'est la force des TGV d'irriguer l'ensemble du territoire : le TGV Paris-Marseille va jusqu'à Nice, même si la ligne n'est pas à grande vitesse entre Marseille et Nice et, autre exemple cher au rapporteur, le Paris-Dijon va jusqu'à Besançon. M. Gontard pourrait voter cet amendement consensuel.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Cet amendement explicite pourquoi nous mettons en place des contrats de service public. Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Sagesse.

M. Marc Laménie. – Je respecte le travail de fond de la commission, je voterai cet amendement : nous sommes tous concernés par l'aménagement du territoire. Dans les Ardennes, le TGV Est dessert non seulement Reims mais aussi Sedan et Charleville-Mézières, en passant par la ligne classique. Le TGV Est dessert également Saint-Dié, Épinal et Remiremont, grâce à l'engagement de nombreux élus depuis plusieurs années. Les collectivités locales se sont investies dans son financement.

M. Guillaume Chevrollier. – Je voterai évidemment cet amendement que j'ai cosigné. Les villes moyennes ont besoin d'une desserte directe. Depuis juillet dernier, Laval est à 70 minutes de Paris en ligne directe ; c'est capital pour dynamiser la Mayenne. Sans cela, il faut prendre le TER à Rennes pour rejoindre Laval en 2 h 30.

M. Jean-Paul Émorine. – J'ai représenté notre assemblée pendant plusieurs années au conseil d'administration de la SNCF. Sachons-le, 90 % des trains circulent sur 50 % du réseau. L'ouverture à la concurrence bénéficiera à la SNCF et à ses 920 à 930 filiales, je le dis en Européen convaincu. L'amendement de Gérard Cornu préserve les interconnexions, il rassurera.

M. Guillaume Gontard. – Je vous rassure, Monsieur Cornu, nous voterons votre amendement, même s'il est essentiellement déclaratoire.

L'amendement n°62 rectifié est adopté.

Les amendements n°30 rectifié quater et 29 rectifié ter sont retirés.

M. le président. – Amendement n°28 rectifié *ter*, présenté par M. Bignon et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires.

Alinéa 2

Après le mot :

conclut

insérer les mots :

, après avis de la Conférence nationale des territoires,

M. Jérôme Bignon. – Le Secrétariat général à l'égalité des territoires est une émanation gouvernementale. Mieux vaut consulter la Conférence nationale des territoires. On me rétorque qu'elle n'existe pas en droit ; peut-être, mais elle existe en fait et s'est réunie à maintes reprises.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Le Gouvernement consultera cette Conférence sans que la loi ne l'y autorise. Cela ne relève pas de la loi. Retrait, sinon rejet.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Sagesse.

M. Jérôme Bignon. – J'insiste : la Conférence s'est réunie plusieurs fois sous la présidence d'éminents personnages. Et on ne la consulterait pas quand le sujet est si important ? Cet amendement ne lui confère pas une existence législative.

L'amendement n°28 rectifié ter n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°44 rectifié *bis*, présenté par MM. Bizet, Raison, Perrin et Reichardt, Mme Troendlé, MM. Bazin, Chaize, Dallier et Danesi, Mmes Deromedi, Di Folco, Eustache-Brinio et Garriaud-Maylam, M. Huré, Mmes Lassarade et Lavarde, MM. H. Leroy, Meurant et Milon, Mme Puissat, MM. Rapin, Savary et Sol, Mme Bories, MM. B. Fournier et Husson, Mmes Imbert, Lamure et Lanfranchi Dorgal, MM. Le Gleut et Lefèvre, Mme Morhet-Richaud, MM. Pointereau, Pierre, Panunzi, Savin, Gremillet, Laménie, Cuypers, Longuet, Kennel, Revet et Priou et Mme Chain-Larché.

Alinéa 2

1° Remplacer le mot :

incluant

par les mots :

pouvant inclure

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les services faisant l'objet du contrat peuvent inclure des services couvrant leurs coûts et des services ne couvrant pas leurs coûts.

M. Jean Bizet. – Il est défendu.

M. Jean-François Longeot. – Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'ambition du Gouvernement est que l'ouverture à la concurrence conforte notre modèle TGV. Il faudra prendre en compte le cas des régions qui conventionnent des dessertes TGV, telles que les Hauts-de-France et la Bretagne ; elles doivent continuer à pouvoir le faire. Sagesse.

L'amendement n°44 rectifié bis est adopté.

M. le président. – Amendement n°31 rectifié *bis*, présenté par M. Bignon et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires.

Après l'alinéa 2

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Dans la perspective de la signature des contrats susmentionnés au premier alinéa du présent article, l'État présente à la Conférence nationale des territoires, à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, et à la commission à l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, la stratégie et le bilan de ces contrats de promotion de l'aménagement du territoire. »

M. Jérôme Bignon. – Dans le même esprit, je prévois une consultation de la Conférence nationale des territoires mais aussi des commissions à l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale et du Sénat.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – La loi du 4 août 2014 a créé un schéma national des transports, qui doit être présenté au Parlement tous les cinq ans - nous l'attendons avec impatience, Madame la Ministre. L'amendement est donc redondant. Retrait ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Nous présenterons le schéma lorsque le cadre ferroviaire sera stabilisé. Sagesse.

L'amendement n°31 rectifié bis est retiré.

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Cet article est essentiel pour que l'ouverture à la concurrence des TGV ne se traduise pas par une moindre qualité de service. Chacun partage l'objectif, nous différons par la manière de l'atteindre. Nous craignons des ruptures de charge si les contrats portent uniquement sur les lignes déficitaires. L'Arafer préconise des péages très incitatifs de manière qu'il soit moins cher pour l'opérateur d'affréter son train depuis Paris jusqu'à Chambéry, plutôt que de l'arrêter à Lyon. Cette piste est intéressante mais, pour l'heure, nous ne disposons d'aucune indication, d'aucune étude d'impact. Du reste, notre dispositif n'est pas en opposition avec la proposition de l'Arafer ; il s'y ajoute. Nous aurons ainsi, si j'ose cette expression triviale, « ceinture et bretelles ». Il sera possible de conclure des contrats sur l'ensemble d'une ligne et, Madame la Ministre, je ne vois pas en quoi cela pénalise la SNCF, sauf si l'on part du postulat qu'elle perdra tous les appels d'offres.

J'espère que le Sénat adoptera cet article amélioré par MM. Cornu et Bizet à l'unanimité.

M. Marc Laménie. – Cet article est particulièrement important, même si tous les articles de ce texte le sont évidemment. Qu'entend-on par lignes excédentaires ? Par lignes secondaires déficitaires ? Je suis choqué qu'on utilise cette expression quand on ne parle jamais de « routes déficitaires ». Et pourtant, les routes communales, les routes départementales, voire les routes nationales et les autoroutes ont un coût pour les collectivités territoriales. Le rail a réellement sa place. Nous devons nous battre pour l'aménagement du territoire.

M. Frédéric Marchand. – Nous sommes ici au cœur du réacteur, prenons garde qu'il ne nous explose à la figure. Lier contrat et obligation de service public est, à mon sens, une fausse bonne idée car ce que nous voulons maintenant, c'est susciter l'intérêt. Une politique tarifaire incitative, comme le préconise l'Arafer, me semble une solution plus adaptée. Puisqu'il y aura une clause de revoyure, le groupe LaREM votera contre cet article.

L'article 4, modifié, est adopté.

ARTICLE 5

M. Claude Bérít-Débat. – Le président Maurey a fait référence à la proposition de l'Arafer ; il y a là, effectivement, une piste à explorer sur laquelle nous aurons, je l'espère, un débat serein et ouvert qui permettra de répondre à toutes nos questions.

M. le président. – Amendement n°16, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

Mme Michelle Gréaume. – Cet article, corollaire du précédent, organise la limitation d'accès à des lignes en échange de l'exploitation de sections déficitaires pour corriger le penchant naturel du marché à l'écrémage. Cette tentative de trouver un équilibre entre marché libre et service public est vaine, ils sont incompatibles. Seule une entreprise publique peut satisfaire des objectifs d'aménagement du territoire. Les autres entreprises n'auront pas les reins assez solides pour gérer des lignes déficitaires. L'ensemble du réseau ne sera pas couvert par des lots, la commission de l'aménagement du territoire l'a précisé ; dans ce cas, de nombreuses lignes seront sacrifiées. Supprimons cet article.

L'amendement n°16, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

L'article 5 est adopté.

ARTICLE 6

M. le président. – Amendement n°48, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 1

Compléter cet alinéa par deux phrases ainsi rédigées :

Jusqu'au 24 décembre 2023, conformément au paragraphe 6 de l'article 5 du règlement (CE) n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n°1191/69 et (CEE) n°1107/70 du Conseil, dans sa rédaction résultant du règlement 2016/2338 du Parlement Européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer, les autorités organisatrices

de transport peuvent décider d'attribuer directement à SNCF Mobilités des contrats de service public. Ces mêmes autorités peuvent avoir également recours aux procédures d'attribution directe de contrats de service public à SNCF Mobilités prévues aux paragraphes 3 *bis*, 4, 4 *bis* et 4 *ter* de l'article 5 du même règlement (CE) n°1370/2007.

M. Olivier Jacquin. – Nous maintenons notre appel à plus de souplesse, au vu des dérogations autorisées par l'Union européenne.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Sagesse.

L'amendement n°48 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°57 rectifié *ter*, présenté par MM. Bignon, Chasseing, Capus, Decool, Guerriau, Lagourgue et A. Marc, Mme Mélot et MM. Wattebled et Fouché.

Après l'alinéa 2

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – Les lignes ferroviaires isolées d'une longueur inférieure à 500 kilomètres ayant un écartement de voies différent de celui du principal réseau national, qui sont reliées à un pays tiers où la législation ferroviaire de l'Union n'est pas applicable et qui sont gérées par un gestionnaire de l'infrastructure différent de celui du principal réseau national sont exclues du champ d'application des articles 1^{er}, 4 et 5 de la présente loi.

M. Jérôme Bignon. – Pourquoi surtransposer ? Il faut utiliser les exceptions prévues par le Règlement.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Cet amendement, comme les suivants, présentent une difficulté juridique : il y a confusion entre les exceptions prévues par la directive 2012/34 et celles prévues par le règlement 1370/2007. Une seule ligne serait concernée par l'amendement n°57 rectifié *ter* : la ligne à voie métrique Saint-Gervais-Vallorcine qui fait l'objet d'une convention internationale avec la Suisse. Si elle devait évoluer, un avenant à la convention serait nécessaire. Inutile, donc, d'en ajouter. Retrait ou avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je le confirme : le code des transports prévoit déjà des dérogations pour des lignes qui pourraient être nécessaires localement. En attendant la concertation avec les collectivités, sagesse.

*L'amendement n°57 rectifié *ter* est retiré, de même que les amendements n°58 rectifié *ter* et 59 rectifié.*

M. le président. – Amendement n°49, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 3

Supprimer cet alinéa.

M. Olivier Jacquin. – Amendement de cohérence.

L'amendement n°49, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

L'article 6 est adopté.

ARTICLE 7

M. le président. – Amendement n°32 rectifié, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue, Malhuret et A. Marc, Mme Mélot et M. Wattebled.

Alinéa 5, première phrase

Après les mots :

fournit

insérer les mots :

, dans un standard ouvert et réutilisable,

M. Jérôme Bignon. – L'opérateur historique devra transmettre ces données dans un standard ouvert et aisément réutilisable.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Sagesse.

L'amendement n°32 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement n°50, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 5

Après le mot :

public

supprimer la fin de cet alinéa.

M. le président. – Amendement n°51, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 8

Après le mot :

public

supprimer la fin de cet alinéa.

M. Olivier Jacquin. – Il s'agit de la transmission des informations nécessaires aux autorités organisatrices de transport pour organiser les appels d'offres. Le secret des affaires ne devrait pas y faire obstacle, selon les auteurs de ce texte. Comment livrer des informations aux futurs concurrents et en même temps éviter l'accès à des tiers non autorisés ? Comment ne pas affaiblir l'opérateur historique dans la concurrence mondiale si l'on diffuse sans réciprocité des informations confidentielles et un savoir-faire qui ont parfois nécessité des années d'ingénierie ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Les interrogations des auteurs des amendements n°50 et 51 sont légitimes. Mais la transmission des

informations est encadrée : les autorités organisatrices de transport auront l'obligation d'en préserver la confidentialité. Si un agent de cette autorité les divulgue de manière indue, il s'exposera à des sanctions pénales lourdes.

La SNCF oppose souvent le secret industriel et commercial aux régions. Demain, elles auront encore plus besoin de ces informations pour organiser le périmètre des contrats de service public. L'Arafer insiste beaucoup sur ce point dans son étude.

Avis défavorable aux amendements n^{os}50 et 51.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le sujet est très sensible : il faut trouver l'équilibre entre transparence et protection des opérateurs. La transmission des données ne concerne pas que l'opérateur historique ; toutes les entreprises ferroviaires devront l'accepter. Il convient d'assurer un traitement équitable de tous. Sagesse en attendant le résultat des discussions en cours.

M. Olivier Jacquin. – Je partage la mise en garde de la ministre : il faut bien viser toutes les entreprises et non pas seulement SNCF Mobilités car il peut y avoir d'autres opérateurs. Je regrette que nous n'ayons reçu l'avis du Conseil d'État que trop tardivement. S'il nous avait été transmis plus tôt, nous aurions pu étayer certaines de nos réserves sur cette question très sensible de la transmission des données et préciser l'analyse de ce texte.

MM. Maurey et Nègre ont réfléchi à l'ouverture à la concurrence dans le contexte de création des grandes régions, alors que la SNCF a fait pour le moins preuve de réticences, voire un peu d'obstruction, dans le partage des informations.

Laissons-nous la possibilité d'approfondir.

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Contrairement à ce que vous laissez entendre, il n'y a eu aucune réserve du Conseil d'État sur cet article, au contraire. Il ne peut pas y avoir d'appel d'offres si l'autorité organisatrice ne dispose pas des données nécessaires. Bien sûr, il faut prévoir quelques garde-fous. L'article prévoit que les données à transmettre seront précisées par décret en Conseil d'État après avis de l'Arafer : le dispositif n'est donc pas incontrôlé.

Nous avons souhaité un dispositif ferme car malheureusement la SNCF a la culture de l'opacité. Dans le cadre de la préparation de cette proposition de loi, elle a eu une attitude inadmissible. N'obtenant pas de réponses des services, j'ai écrit en tant que président de commission au président de la SNCF, en juillet dernier... J'attends toujours la réponse. Madame la Ministre, on m'a dit que c'est vous qui bloquez le courrier...

Mme Éliane Assassi. – (*S'amusant*) Ce n'est pas bien de rapporter !

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Quoi qu'il en soit, vous réglerez cela avec M. Pépy, mais cela augure mal de la volonté coopérative de la

SNCF lorsqu'il s'agira de transmettre des informations, qui pourront avoir pour conséquence de lui faire perdre le marché.

M. Ladislas Poniowski. – Que répond la ministre ?

M. le président. – Elle a déjà donné son avis sur les amendements.

L'amendement n°50 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°51.

M. le président. – Amendement n°63 rectifié, présenté par MM. Cornu, Vaspert, Pointereau, Mandelli, Chaize, Huré, de Nicolaÿ, Pellevat et Chevrollier, Mme Bories et MM. J.M. Boyer, Ginesta et Revet.

Alinéa 11

Après la référence :

L. 2111-14-1

insérer la référence :

, L. 2111-29-1

M. Gérard Cornu. – C'est un amendement de coordination avec l'article 11 qui demande la transparence à Gares & Connexions. La culture de la non-transparence pose problème pour la suite. (*Marques d'approbation à droite*)

Je suis d'accord avec la ministre que la loi ne devra pas cibler spécifiquement la SNCF.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Sagesse.

L'amendement n°63 rectifié est adopté.

L'article 7, modifié, est adopté.

ARTICLE 8

Mme Éliane Assassi. – Cet article tire les conséquences de l'ouverture à la concurrence, en organisant le transfert des cheminots vers les entreprises qui auraient gagné le marché. L'attaque n'est pas aussi frontale que celle du Gouvernement mais là encore le statut est remis en cause. Il est condamné à petit feu par l'obligation de transfert sans possibilité de reclassement. Les cheminots refusant le transfert seront licenciés. Les cheminots sont les bouc-émissaires bien utiles pour détourner l'attention du véritable problème, bien plus grave, la dette faramineuse. Or ils sont loin d'être des privilégiés : travail de nuit et le week-end, salaires bas...

Il y eut peu de concertation sur cette proposition de loi. Seuls deux syndicats sur les quatre ont été auditionnés par le rapporteur.

Il faut aller vers un statut unique de tous les travailleurs du transport pour en finir avec l'avantage concurrentiel de la route.

M. le président. – Amendement n°17, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

Mme Éliane Assassi. – Il est défendu.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Madame Assassi, nous avons sollicité l'ensemble des syndicats.

Mme Éliane Assassi. – Ce n'est pas parce qu'on les sollicite que c'est une concertation.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Pour dialoguer, il faut être deux. Je veux bien me concerter avec moi-même si les organisations syndicales refusent de venir...

Mme Catherine Procaccia. – Ainsi vous serez d'accord ! (*Sourires*)

Mme Éliane Assassi. – C'est parole contre parole !

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Je ne veux pas polémiquer, mais on ne peut se plaindre si l'on pratique la politique de la chaise vide. (*Mme Éliane Assassi proteste derechef.*) La proposition de loi ne prévoit pas la fin du statut de cheminot mais fixe le transfert des salariés, sinon il serait difficilement concevable que SNCF Mobilités se retrouve avec des salariés en surnombre par rapport à ses besoins après l'ouverture à la concurrence.

Évitons aussi que le nouvel entrant doive recruter et former les salariés, ce qui prend du temps. Le système est conçu pour protéger les salariés de la perte de leur emploi si leur entreprise perd le marché. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le principe de l'ouverture à la concurrence a été décidé. Cette ouverture est attendue par les régions et sera progressive. Il s'agit de rassurer les cheminots. C'est le sens des concertations que je mène en ce moment pour préciser les garanties qui seront offertes aux cheminots en cas de transfert. Refuser de prendre en compte la réalité ne rend pas service à la SNCF ni aux cheminots. Dans l'attente des résultats de la concertation en cours, sagesse.

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Avec Louis Nègre, nous avons organisé une table ronde avec les syndicats et la CGT a refusé de venir. Madame la Ministre, est-ce normal que la SNCF, entreprise d'État, refuse de répondre à un courrier officiel d'un président de commission ? Ma lettre date du 4 juillet 2017. (*L'orateur montre un document.*) Elle pose dix-huit questions qui ne portent pas atteinte au secret des affaires, Monsieur Jacquin ! Je demandais par exemple combien de régions avaient demandé à devenir propriétaires du matériel roulant et où en étaient les procédures. Est-il exact que vous ou votre cabinet bloquiez le courrier ? (« Très bien ! » à droite)

M. Jean Bizet. – J'ai eu le même problème...

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il n'est pas normal que le président d'une entreprise publique ne réponde pas à un courrier d'un président de commission.

Mme Éliane Assassi. – Ah !

M. Jean-Claude Requier. – Très bien !

L'amendement n°17 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°65 rectifié, présenté par MM. Cornu, Vaspert, Pointereau, Mandelli, Chaize, Huré, de Nicolaÿ, Pellevat et Chevrollier, Mme Bories et MM. J.M. Boyer, Ginesta et Revet.

I. – Alinéas 5 et 6

Remplacer ces alinéas par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Le nombre de salariés requis pour l'exploitation du service ferroviaire faisant l'objet du contrat de service public est arrêté, par catégorie d'emploi, par l'autorité organisatrice des transports. Elle le communique aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation du contrat.

« La liste des salariés à transférer est arrêtée par SNCF Mobilités, après consultation des instances représentatives du personnel et avis de l'autorité organisatrice des transports, en tenant compte de leur degré d'affectation au service transféré.

« Les salariés volontaires qui concourent directement ou indirectement à l'exploitation du service peuvent remplacer les salariés figurant sur la liste des salariés à transférer, s'ils possèdent les mêmes qualifications professionnelles.

« Les salariés figurant sur la liste des salariés à transférer qui refusent leur transfert sont tenus d'accepter une mobilité géographique sur l'ensemble du territoire national proposée par SNCF Mobilités. Ils sont informés de la décision de SNCF Mobilités relative à leur mobilité géographique dans un délai raisonnable.

II. – Alinéas 14 et 15

Remplacer ces alinéas par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Le nombre de salariés requis pour l'exploitation du service ferroviaire faisant l'objet du contrat de service public est arrêté, par catégorie d'emploi, par l'autorité organisatrice des transports. Elle le communique aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation du contrat.

« La liste des salariés à transférer est arrêtée par l'entreprise ferroviaire sortante, après consultation des instances représentatives du personnel et avis de l'autorité organisatrice des transports, en tenant compte de leur degré d'affectation au service transféré.

« Les salariés volontaires qui concourent directement ou indirectement à l'exploitation du service peuvent remplacer les salariés figurant sur la liste des salariés à transférer, s'ils possèdent les mêmes qualifications professionnelles.

« Les salariés figurant sur la liste des salariés à transférer qui refusent leur transfert sont tenus d'accepter une mobilité géographique sur l'ensemble du territoire national proposée par leur employeur. Ils sont informés de la décision de leur employeur relative à leur mobilité géographique dans un délai raisonnable.

M. Gérard Cornu. – Le transfert de salariés est complexe dans la mesure où il y a des emplois mixtes sur SNCF Mobilités et Gares & Connexions. J'ai essayé d'assouplir le texte initial. Mon amendement pourra servir de base de négociation. J'ai prévu une procédure en plusieurs étapes, dès avant l'appel d'offres.

Tout d'abord, l'autorité organisatrice des transports définit le nombre de salariés, par catégorie d'emploi, devant faire l'objet d'un transfert. Celui-ci est communiqué aux entreprises souhaitant candidater à l'appel d'offres.

Ensuite, les entreprises ferroviaires sortantes définissent, à partir de ce périmètre, la liste nominative des salariés à transférer en fonction de leur degré d'affectation au service transféré, après consultation des représentants de salariés et avis de l'autorité organisatrice des transports.

Troisième étape : les salariés ne figurant pas sur cette liste en raison d'un degré d'affectation moins important au service transféré peuvent se porter volontaires pour être transférés vers l'entreprise ferroviaire entrante, et remplacer les salariés figurant sur la liste s'ils possèdent les mêmes qualifications professionnelles qu'eux.

Enfin, les salariés figurant sur la liste des salariés à transférer peuvent refuser leur transfert, mais ils sont alors tenus d'accepter une mobilité géographique sur l'ensemble du territoire national. C'est logique si Mobilités a perdu le marché.

L'intérêt de l'entreprise entrante, si elle veut être performante, est de récupérer des salariés bien formés et volontaires.

M. le président. – Amendement n°18, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéas 6 et 15

Rédiger ainsi ces alinéas :

« Les salariés transférés sont désignés sur la base du volontariat. »

Mme Michelle Gréaume. – Au terme de la procédure de transfert, un salarié peut être transféré sans son consentement. Il peut même être licencié. Cela bafoue les droits élémentaires attachés au statut des cheminots et ouvre la voie à un plan de licenciement massif avec une obligation de reclassement pour l'opérateur historique. Il ouvre la voie à une précarisation des salariés du rail.

M. le président. – Amendement n°52, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

I. – Alinéa 6, dernière phrase

Supprimer cette phrase.

II. – Alinéa 15, dernière phrase

Supprimer cette phrase.

M. Olivier Jacquin. – Nous posons la question du sac à dos social. Ce n'est pas un petit sujet... Le volontariat, séduisant de prime abord, peut être un piège. Comme M. Cornu, je constate une grande complexité. Le volontariat ne préjuge pas de l'adéquation aux postes ni du souhait de l'entreprise nouvelle de les embaucher.

Quid de l'héliotropisme ? On peut craindre en effet que les salariés des Ardennes veuillent tous partir dans le Midi ! (*M. Marc Laménie en doute.*) Un droit au transfert pourrait être préférable. Cet article prévoit que les salariés soient désignés sur la base du volontariat. Dans le statut du cheminot actuel, un troisième refus de mobilité permet de casser le contrat de travail. Nous souhaitons en faire de même ici.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – L'amendement de M. Cornu est de compromis. Nous avons essayé d'améliorer la proposition de loi, mais l'équilibre trouvé par M. Cornu est bon. Avec son dispositif progressif en quatre étapes, il est plus souple que la proposition de loi initiale et renforce l'acceptabilité sociale du transfert.

L'obligation de mobilité est déjà prévue dans le statut. Avis favorable à l'amendement n°65 rectifié. Avis défavorable aux amendements n°s 18 et 52, car l'amendement n°65 rectifié est préférable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Ces sujets sont très importants et sensibles. Il faut garantir la continuité du service public alors que le temps de formation est important tout en garantissant le travail des cheminots. La concertation étant en cours, sagesse.

M. Olivier Jacquin. – L'argumentation de M. le rapporteur montre bien qu'il est nécessaire d'approfondir cette question extrêmement sensible. Les propositions de M. Cornu vont dans le bon sens. On pourrait aller plus loin. La concertation avec les organisations syndicales pourrait ainsi avoir lieu non seulement lors de la définition des lots, mais aussi pendant l'appel d'offres.

L'idée du droit au transfert, qui nécessiterait de plus amples débats, me paraît plus pertinente que le volontariat.

Certains rêvent d'une précarisation du travail ferroviaire. Il faudrait dépasser le cadre de la SNCF. On pourrait même évoquer l'ensemble des travailleurs de la mobilité. Pourquoi les conditions de travail du conducteur change-t-elle lorsque nous descendons du

train pour prendre le bus... et je ne parle pas d'Uber ni de Deliveroo !

Les possibilités de rupture du contrat de travail sont utilisées actuellement. Nous nous opposerons au vote de cet article.

M. Marc Laménie. – Je soutiendrai l'amendement de M. Cornu même si je suis prudent et réservé. Je comprends les inquiétudes légitimes des cheminots.

Je regrette l'attitude de la direction de la SNCF qui n'a pas donné suite au courrier de la commission et celle des organisations syndicales qui refusent de venir au Sénat.

Mme Angèle Prévile. – Je salue les avancées de l'amendement de M. Cornu mais je déplore le terme de « consultation » des organisations représentatives du personnel, qui est insuffisant. Il faut donner un droit d'option au salarié.

M. Yves Daudigny. – Il est important que le salarié garde la maîtrise de son destin professionnel. Il doit avoir un droit au transfert avec option. Cela favorise la responsabilisation du salarié et améliore les conditions sociales.

M. Claude Bérît-Débat. – Puisque l'amendement de M. Cornu sera voté, nous ne pourrions donner d'explication de vote sur celui de M. Jacquin. Nous ne voterons pas celui de M. Cornu car nous préférons le nôtre. Nous ne voterons pas non plus l'article 8.

À la demande de la commission, l'amendement n°65 rectifié est mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°79 :

| | |
|------------------------------------|-----|
| Nombre de votants | 344 |
| Nombre de suffrages exprimés | 303 |
| Pour l'adoption..... | 210 |
| Contre | 93 |

Le Sénat a adopté.

Les amendements n°s 18 et 52 n'ont plus d'objet.

M. le président. – Amendement n°33 rectifié *ter*, présenté par MM. Bignon, Capus, Decool, Guerriau, Lagourgue, Malhuret et A. Marc, Mme Mélot et MM. Wattebled, Chasseing et Fouché.

Alinéa 8

Supprimer cet alinéa.

M. Jérôme Bignon. – Je suis dans une situation baroque : j'ai reçu mandat de défendre cet amendement auquel je suis défavorable... (*Sourires*)

M. Philippe Dallier. – C'est ce qui s'appelle le grand écart.

M. Jérôme Bignon. – Attendez ! Mes mandants m'ont demandé de réclamer un scrutin public ! (*Murmures*)

L'alinéa 8 de l'article 8 de cette proposition entend conserver les facilités de circulation des salariés

transférés et de leurs ayants-droits dans des conditions équivalentes à celles des salariés du groupe public ferroviaire. Selon le rapport annuel de la Cour des comptes de 2014, environ 800 000 actifs et retraités bénéficient aujourd'hui de ces facilités de circulation, générant un véritable manque à gagner pour la SNCF.

La réforme de l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs doit être l'occasion de remettre à plat ce système. Si les facilités de circulation sont compréhensibles, elles ne doivent pas être généralisées.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Avis défavorable.

M. Olivier Jacquin. – Il y a du populisme et du poujadisme à attaquer les facilités de circulation. Je laisse mes salariés emporter certaines productions de mon exploitation agricole : je ne me vois pas faire payer un agneau, par exemple. (*Marques d'appréciation sur divers bancs*) À 35 ans, j'ai revu un ancien camarade de lycée qui avait choisi d'être cheminot ; il était moqué car manquant d'ambition, avec un petit salaire en comparaison avec le privé. À 50 ans, deux d'entre ceux qui le moquaient étaient à Pôle Emploi et le considéraient comme un privilégié protégé par son statut... Prenons garde à maintenir une vision d'ensemble, nuancée et circonstanciée de ce fameux statut.

M. Gérard Cornu. – Puisque le groupe Les Républicains ne le votera pas, Monsieur Bignon, pourriez-vous retirer cet amendement ? Nous gagnerions du temps. De même pour l'article 8, les collègues du groupe socialiste, pourraient-ils s'abstenir et éviter un scrutin public ?

Mme Éliane Assassi. – On fait de la politique, pas de la comptabilité !

M. Gérard Cornu. – Ce ne sont que des suggestions...

M. Jérôme Bignon. – Notez au procès-verbal que tous les groupes ont annoncé vouloir voter contre cet amendement. Dans ces conditions, je retire ma demande de scrutin public.

M. le président. – Vos propos figureront au procès-verbal de toute façon.

*L'amendement n°33 rectifié *ter* n'est pas adopté.*

À la demande du groupe Les Républicains, l'article 8, modifié, est mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°80 :

| | |
|-----------------------------------|-----|
| Nombre de votants..... | 344 |
| Nombre de suffrages exprimés..... | 324 |
| Pour l'adoption..... | 200 |
| Contre | 124 |

Le Sénat a adopté.

La séance est suspendue à 13 h 20.

PRÉSIDENCE DE M. VINCENT DELAHAYE,
VICE-PRÉSIDENT

La séance reprend à 15 h 15.

ARTICLE 9

M. le président. – Amendement n°19, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

M. Guillaume Gontard. – Le matériel roulant étant le plus souvent en mauvais état, son transfert constituera une charge supplémentaire pour les régions qui auront la charge de son renouvellement. Cette possibilité, déjà ouverte par la loi portant réforme ferroviaire de 2014, semble contestable. Elle organise le dépeçage de l'opérateur historique. Les régions sont exsangues à cause de la baisse de dotations, elles ont déjà fourni des efforts très importants pour développer l'offre ferroviaire. Enfin, l'assemblée des régions de France l'a souligné, des questions restent pendantes : à qui reviendra le coût de démantèlement des matériels amiantés ? Les régions n'ont pas à porter financièrement les conséquences de décisions antérieures à la régionalisation du transport ferroviaire. Le législateur doit également résoudre la question de la refacturation de la TVA ayant été déduite par SNCF Mobilités lors de l'achat du matériel.

M. le président. – Amendement identique n°53, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

M. Olivier Jacquin. – Le matériel roulant appartient aux « facilités essentielles », qui conditionnent une concurrence réussie selon certains économistes. Sur le principe, on ne peut être contre son transfert, que la loi de 2014 rendait déjà possible. Pour autant, les régions, vraisemblablement, reprendront seulement les matériels les plus performants. Que deviendront les autres ? Qui démantèlera les trains amiantés ? D'où cet amendement d'appel.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Cet article ne fait que renforcer la loi du 4 août 2014. Il s'agit d'une faculté, non d'une obligation. Les régions ont investi plus de 11 milliards d'euros pour renouveler plus de 80 % du matériel roulant. Qu'elles en récupèrent la propriété si elles le souhaitent semble logique. Cet article peut être précisé ; en revanche, sa suppression représenterait un recul. Retrait, sinon avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Entre biens de retour et biens de reprise, on choisirait les seconds. Sagesse, en attendant le résultat des discussions en cours.

*Les amendements identiques n^{os} 19 et 53
ne sont pas adoptés.*

L'article 9 est adopté.

ARTICLE 10

M. le président. – Amendement n°20, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

M. Guillaume Gontard. – Cet article organise un même transfert, pour les ateliers de maintenance. Les régions pourraient ainsi les mettre à disposition des opérateurs gagnant les appels d'offres. Cela affaiblirait l'opérateur. Pour les régions, cela constituerait une charge nouvelle non compensée.

M. le président. – Amendement identique n°54, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

M. Claude Bérit-Débat. – C'est un amendement d'appel. Encore une fois, sur le principe, nous ne sommes pas défavorables. En revanche, il faut distinguer les ateliers de maintenance lourde, comme à Périgueux, et les autres. Les premiers répareront peut-être demain des matériels d'opérateurs différents. Voulez-vous des ateliers partagés ? Dans les autres, des risques pèsent sur les emplois industriels. Faut-il encourager leur autonomie ? Cela n'est pas dans l'intérêt de la logique de mobilité.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Ce transfert représente une mesure de bon sens, l'Arafer l'a préconisé. Il est plus logique que ce soient les régions qui soient les propriétaires des ateliers. Sur les charges que cela pourrait occasionner, rappelons que le transfert est facultatif, et non obligatoire. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le sujet est plus complexe que pour le matériel courant puisqu'il existe effectivement plusieurs types d'ateliers. En attendant le résultat des concertations, qui sont en cours, sagesse.

M. Claude Bérit-Débat. – Je veux y insister : les ateliers ne sont pas homogènes. Certains entretiennent des trains utilisés par les autorités organisatrices de transport ; d'autres, pas du tout. Le transfert peut avoir des conséquences lourdes sur l'emploi : 700 salariés en Dordogne. Des ateliers, comme celui de Périgueux, ont déjà anticipé l'avenir : bientôt, les trains Corail seront remplacés par du matériel neuf qui nécessite moins de maintenance ou dont la maintenance est assurée par le constructeur.

Mme Angèle Prévile. – Parmi ces ateliers figurent des ateliers de sellerie cuir de haute qualité, qui travaillent avec la SNCF mais aussi pour la mode et l'automobile de luxe. Leur savoir-faire est précieux. Quel sort subiront-ils ?

M. Marc Laménie. – Je peux comprendre ces deux amendements d'appel. Les nouveaux TER Bombardier, avec beaucoup d'informatique, ont moins besoin de maintenance. La SNCF a fait de gros efforts pour moderniser ses ateliers. Je suivrai l'avis du

rapporteur, tout en m'associant aux propos des auteurs de l'amendement.

M. Olivier Jacquin. – Cette question montre la difficulté du sujet. L'ouverture à la concurrence ne peut consister, pour les nouveaux entrants, à prendre le plus intéressant dans le supermarché SNCF et à laisser le reste. Les nouveaux trains nécessitent beaucoup moins d'entretien. La question des effectifs se pose donc. Comment sera-t-elle traitée ?

Les amendements identiques n^{os} 20 et 54 ne sont pas adoptés.

L'article 10 est adopté.

ARTICLE 11

M. Gérard Cornu. – Quel devenir pour Gares & Connexions ? Elle ne peut plus être filiale de SNCF Mobilités. Soit elle devient une société anonyme indépendante, comme le propose le rapporteur, soit une filiale de SNCF Réseau - solution qui a ma préférence. Dans l'aérien, ADP gère l'aérogare, le tarmac et les pistes. On n'imagine pas que ces éléments soient disjoints dans deux sociétés distinctes, une pour l'aérogare et une autre pour les pistes. J'ai cru comprendre que le rapporteur préfère séparer Gares & Connexions de SNCF Réseau, largement endettée, afin de ne pas pénaliser une société qui fonctionne bien. L'État reprendra-t-il la dette de SNCF Réseau ?

M. Yves Daudigny. – Transférer Gares & Connexions à SNCF Réseau s'inscrirait dans la continuité naturelle entre les voies et les gares, deux interfaces indispensables aux opérateurs. Techniquement, la gestion des voies et des quais ainsi que le pilotage de l'information aux voyageurs plaident en faveur de cette solution. Je voterai les amendements de suppression de l'article.

M. Sébastien Meurant. – Les gares, situées en centre-ville, ont des atouts indéniables. Certaines se sont transformées radicalement, comme la gare Saint-Lazare ; espérons que la gare du Nord en prenne le chemin. Elles sont, pour la SNCF, l'occasion de dégager de nouvelles ressources et de valoriser son foncier.

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Gares & Connexions ne peut pas rester dans SNCF Mobilités. Il y aurait une logique à la remettre à SNCF Réseau, c'était d'ailleurs notre idée initiale. Cette solution se heurte à la dette de SNCF Réseau qui, je vous le rappelle, est de plus de 50 milliards d'euros et croît de 3 milliards de plus tous les ans - et cela continuera pendant dix ans. Outre la dette, la gestion de SNCF Réseau, très contrôlée par sa tutelle, pourrait freiner le développement de Gares & Connexions. Ce serait dommage quand elle construit des gares en Inde et en Chine.

Nous avons besoin des lumières du Gouvernement, il ne peut se contenter de s'en remettre à la sagesse du Sénat. Notre proposition

représente une solution d'attente en attendant d'en savoir davantage sur la volonté du Gouvernement de reprendre, oui ou non, la dette de SNCF Réseau.

M. le président. – Amendement n°21, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

M. Guillaume Gontard. – Cette solution d'attente nous effraie. L'Union européenne ne nous oblige pas à emprunter la voie ultralibérale que propose l'article 11. De nombreuses dessertes risquent d'être abandonnées. On creusera la fracture territoriale et on mettra de nouveaux cars sur la route.

M. le président. – Amendement identique n°55, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

M. Olivier Jacquin. – Oui, Gares & Connexions ne peut rester au sein de SNCF Mobilités. Sans perspective sur la reprise de la dette, il serait dangereux de confier l'entité à SNCF Réseau. Attention à la comparaison avec ADP : elle prépare peut-être la liquidation d'un autre monopole naturel. Faire de Gares & Connexions une société anonyme rattachée à l'EPIC de tête ne lèverait pas la suspicion sur son indépendance. D'ailleurs, l'Arafer serait, comme le Gouvernement, plutôt en faveur de l'attribution de Gares & Connexions à SNCF Réseau. L'État serait propriétaire de la société anonyme à 100 % mais rien n'empêcherait une ouverture ultérieure du capital. À des actionnaires privés, y compris ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Il est impératif de séparer l'opérateur des gares de l'opérateur historique pour assurer l'ouverture à la concurrence. Le Conseil d'État a indiqué, dans son avis, que la solution retenue assurerait le respect des règles concurrentielles européennes. L'État détiendrait 100 % du capital social de Gares & Connexions lors de sa transformation en société anonyme et resterait en toute hypothèse actionnaire majoritaire : pas de privatisation en vue, mais un financement sans endettement. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Tout le monde s'accorde à dire que le rattachement de Gares & Connexions à SNCF Mobilités pose problème. Les incidents de la fin de l'année dernière le montrent, la gestion des gares est essentielle pour la fiabilité et la régularité du service ferroviaire. Ce sont des nœuds de transport. Il faut simplifier : les quais et les bâtiments, les panneaux d'affichage selon qu'ils sont à l'intérieur ou à l'extérieur relèvent d'entités différentes. Les responsabilités sont éclatées. Intermodalité, services aux voyageurs, il faudra avoir tous ces enjeux en tête quand nous en discuterons. Les concertations sont en cours, sagesse.

M. le président. – Merci, Madame la Ministre, de faire confiance au Sénat. (*Sourires*)

M. Claude Bérit-Débat. – Effectivement, penser l'intermodalité est essentiel pour nos gares, y compris dans les villes petites et moyennes. À Périgueux, nous avons repris des friches industrielles autour de la gare où nous favorisons l'installation d'entreprises et les mobilités, qu'elles soient classiques ou non.

Mme Angèle Préville. – Les gares sont notre patrimoine, notre bien commun. En centre-ville, elles représentent un emplacement de choix pour des activités commerciales ; d'ailleurs, certaines se sont déjà transformées en centres commerciaux. Le statut de société anonyme autorise la création de filiales de droit privé, la cession d'actions et la levée d'emprunts obligataire. Le texte n'apporte pas de garantie pour le futur.

M. Olivier Jacquin. – Je m'étonne que les auteurs de ce texte ne soient pas allés plus loin sur les fonctions support. Les économistes prônent une gestion neutre des facilités essentielles. Plutôt que de conserver SNCF Réseau sous un statut public, vous auriez pu créer une société anonyme globale pour les infrastructures. Nous voulons, nous, une entité publique sous maîtrise publique du patrimoine public.

Les amendements identiques n^{os} 21 et 55 ne sont pas adoptés.

M. le président. – Amendement n°23, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Rédiger ainsi cet article :

Après le sixième alinéa de l'article L. 2111-9 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ...° La gestion, de façon transparente et non discriminatoire, des gares de voyageurs qui lui sont confiées par l'État ou d'autres personnes publiques et la perception à ce titre auprès des entreprises ferroviaires, de toute redevance. »

M. Guillaume Gontard. – Cet amendement d'appel propose un autre avenir pour Gares & Connexions, son rattachement à SNCF Réseau. Plutôt que d'en faire un espace marchand, faisons-en un espace public, un maillon du réseau ferroviaire national. Le sujet est récurrent, Fabienne Keller a rédigé de nombreux rapports à son propos.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Cet amendement, comme l'amendement n°41 rectifié *ter* de M. Bignon, semble aller de soi mais la dette de SNCF Réseau obérerait la capacité de rénovation des gares, la priorité irait sans nul doute au réseau. Même si Gares & Connexions n'était qu'une filiale, son autonomie financière ne serait pas totale. Un rattachement à SNCF Réseau ne saurait donc être envisagé qu'après le règlement de sa dette et l'assainissement de sa situation financière. Restons-en à la solution d'une troisième entité, filiale de l'EPIC de tête. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Sagesse.

L'amendement n°23 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°42 rectifié, présenté par MM. Requier, Gold et A. Bertrand, Mme M. Carrère, MM. Castelli, Collin et Corbisez, Mme Costes, MM. Dantec et Guérini, Mmes Jouve et Laborde et MM. Léonhardt et Menonville.

Alinéa 6, seconde phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

Le capital de la société est détenu en majorité par l'État, actionnaire majoritaire, et par d'autres personnes morales de droit public.

M. Jean-Claude Requier. – Il serait préférable de rattacher Gares & Connexions à SNCF Réseau pourvu que ce dernier soit débarrassé d'une partie de sa dette. Si ce n'est pas le cas, prévoyons au moins, pour éviter toute privatisation future, que les propriétaires de la future société anonyme ne pourront être que publics.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – La proposition de loi prévoit déjà que l'État conserve la majorité du capital de Gares & Connexions. L'ouverture à des actionnaires minoritaires, qu'ils soient publics ou privés, permettra un financement alternatif dont il serait dommage de se priver. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Sagesse.

L'amendement n°42 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°34 rectifié, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue, Malhuret et A. Marc, Mme Mélot et M. Wattebled.

Alinéa 15, première phrase

Remplacer (deux fois) le mot :

dix

par le mot :

six

M. Jérôme Bignon. – Il est contradictoire de prévoir un contrat de dix ans actualisé tous les trois ans. Il serait plus compréhensible que la durée soit un multiple de la période d'actualisation, donc de six ans ou de neuf ans.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – La durée de dix ans est utile pour développer une stratégie de long terme pour les gares. C'est la durée de la contractualisation entre l'État et SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Quand nous aurons stabilisé le cadre ferroviaire, il faudra actualiser les outils de gouvernance. Compte tenu des discussions en cours, sagesse.

M. Jérôme Bignon. – Je comprends bien, mais que faire à la troisième actualisation ? Celle-ci ne

vaudra que pour un an ? Trois n'est pas un multiple cohérent.

M. Gérard Longuet. – Six ans, c'est très court ; mais la question est pertinente. Madame la Ministre, j'aimerais que vous répondiez. Nous avons besoin de précisions.

M. Ladislas Poniatoski. – Madame la Ministre, répondez !

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je répète que nous menons une réforme d'ensemble qui vise à la fois à améliorer le service public ferroviaire, et nous avons prévu des investissements sans précédent, et à préparer l'ouverture à la concurrence. Il nous faut également rassurer la SNCF et les cheminots. Par respect pour nos interlocuteurs, je préfère ne pas vous donner l'avis du Gouvernement. Mais rassurez-vous, nous en débattons dans le cadre de l'examen du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Monsieur Bignon, votre interrogation est pertinente. Nous avons préféré retenir une durée de dix ans, parce qu'elle est dans la pratique de la SNCF.

L'amendement n°34 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°35 rectifié *bis*, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Malhuret, Lagourgue et A. Marc, Mme Mélot et MM. Wattebled et Fouché.

Alinéa 15, seconde phrase

Après les mots :

de rénovation des gares,

insérer les mots :

de propreté des gares,

M. Jérôme Bignon. – En novembre-décembre 2017, une grève inédite de l'entreprise de nettoyage de 75 gares franciliennes, dont la gare du Nord, avait conduit à une situation épouvantable. Les réseaux sociaux étaient inondés de photographies de poubelles débordantes et de sols jonchés de déchets. Ce n'est agréable ni pour les usagers ni pour les étrangers qui visitent notre pays.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – La contractualisation doit porter sur des enjeux stratégiques tels que la trajectoire financière ou l'enjeu d'aménagement du territoire. La propreté entre dans le champ de la qualité de service pour l'utilisateur. Sagesse.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°35 rectifié bis est adopté.

M. le président. – Amendement n°64 rectifié, présenté par MM. Cornu, Vaspart, Pointereau, Mandelli, Chaize, Huré, de Nicolaÿ, Pellevat et Chevrollier, Mme Bories et MM. J.M. Boyer, Ginesta et Revet.

Après l'alinéa 18

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 2111-29-1. – Gares et Connexions fournit à l'autorité organisatrice de transport compétente, à sa demande, toute information nécessaire pour l'organisation des services de transport ferroviaire faisant l'objet d'un contrat de service public, sans que puisse y faire obstacle le secret en matière industrielle et commerciale. L'autorité organisatrice prend les précautions nécessaires pour empêcher que des tiers non autorisés aient accès aux données couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale, sans préjudice de la dernière phrase de l'article L. 2121-1 A.

« Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, établit une liste d'informations devant être regardées, de manière irréfragable, comme remplissant les conditions mentionnées au premier alinéa du présent article, ainsi que les délais dans lesquels Gares et Connexions doit transmettre ces informations.

M. Gérard Cornu. – Gares & Connexions doit également communiquer ses données aux régions. Cet amendement reprend une préconisation du Conseil d'État.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Effectivement. Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je confirme que tous les gestionnaires d'installations devront transmettre les informations. Oui pour le principe, mais sagesse pour la rédaction proposée, compte tenu des discussions en cours.

L'amendement n°64 est adopté.

L'amendement n°36 rectifié bis est retiré.

M. le président. – Amendement n°37 rectifié, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue, Malhuret et A. Marc, Mme Mélot et M. Wattebled.

Alinéa 23

Rédiger ainsi cet alinéa :

« 2° Des représentants des entreprises ferroviaires opérant sur le réseau ferré national, dans une proposition représentative de leur part de marché et au nombre d'un représentant au minimum par entreprise ferroviaire ;

M. Jérôme Bignon. – Pourquoi seule la SNCF serait-elle représentée au conseil d'administration de Gares & Connexions, et pas les entreprises ferroviaires opérant sur le réseau ferré national ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°37 rectifié n'est pas adopté.

L'amendement n°38 rectifié bis est retiré.

M. le président. – Amendement n°39 rectifié *bis*, présenté par M. Bignon et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires.

I. – Après l'alinéa 24

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« 4° Des représentants des consommateurs ou des usagers.

II. – Alinéa 25

Supprimer les mots :

et au moins un est choisi parmi les représentants des consommateurs ou des usagers

III. – Alinéa 27

Remplacer le mot :

tiers

par le mot :

quart

IV. – Après l'alinéa 27

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Le nombre de représentants nommés en application du 4° est égal au quart du nombre de membres du conseil d'administration.

M. Jérôme Bignon. – Le conseil d'administration doit comprendre des représentants des consommateurs et usagers : principaux concernés, avec les salariés, ils ont un droit d'information et de débat.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – La proposition de loi prévoit qu'une des personnalités qualifiées nommées par l'État soit un représentant des consommateurs et usagers - comme c'est actuellement le cas pour SNCF Réseau et Mobilités. Prévoir un taux de 25 % paraît disproportionné. Cela reviendrait à supprimer la représentation de l'EPIC dans le conseil d'administration de Gares & Connexions ! Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Sagesse.

L'amendement n°39 rectifié bis n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°40 rectifié *bis*, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue, Malhuret et A. Marc, Mme Mélot et MM. Wattebled et Fouché.

Alinéa 25

Remplacer les mots :

deux sont des représentants des autorités organisatrices régionales de transport ferroviaire et du Syndicat des transports d'Île-de-France

par les mots :

un est un représentant pour chaque autorité organisatrice régionale de transport ferroviaire

M. Jérôme Bignon. – Chaque autorité organisatrice régionale est représentée au sein du conseil d'administration, sans préférence ou privilège pour la région francilienne.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Avis défavorable. Tenons-nous en à la rédaction de la proposition de loi, qui prévoit deux représentants des autorités organisatrices régionales.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°40 rectifié bis n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°22, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéas 39 à 44

Supprimer ces alinéas.

M. Guillaume Gontard. – Nous nous opposons au déclassement des biens de Gares & Connexions, qui va permettre leur vente rapide : une aubaine pour l'actionnaire ! L'accord de l'État est purement formel, d'autant qu'il est juge et partie. Va-t-on brader ce patrimoine ? Le domaine public ferroviaire est support du service public ; sa cession doit être exceptionnelle et ne servir que des projets d'intérêt général.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Les biens immobiliers sont la propriété des gestionnaires des gares ; les gares elles-mêmes sont la propriété de l'État. La proposition de loi prévoit que l'État peut s'opposer à la cession de tels biens - des immeubles de bureaux, par exemple. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il faut être attentif à ne pas accentuer la séparation entre les biens de SNCF Réseau et ceux de Gares & Connexions. On ne peut aller dans le sens d'un déclassement. Sagesse.

M. le président. – Amendement n°24, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 45

Supprimer cet alinéa.

M. Pierre Ouzoulias. – Nous continuons à lutter contre ce changement de statut. L'article 11 prévoit que Gares & Connexions conclut un accord avec SNCF Mobilités ; à défaut, au bout d'un an, les modalités sont définies par voie réglementaire. C'est dangereux. La décision doit relever du dialogue social et être soumise aux représentants du personnel.

M. le président. – Amendement n°66 rectifié, présenté par MM. Cornu, Vaspert, Pointereau, Mandelli, Chaize, Huré, de Nicolaÿ, Pellevat et Chevrollier, Mme Bories et MM. J.M. Boyer, Ginesta et Revet.

Alinéa 45, seconde phrase

Compléter cette phrase par les mots :

, après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières

M. Gérard Cornu. – Le transfert de personnel est un moment délicat : il y a du personnel de SNCF Mobilités qui travaille pour Gares & Connexions... Il est vrai que renvoyer au décret en cas d'absence d'accord est un peu dur. C'est pourquoi je propose comme garde-fou que l'Arafer donne son avis sur les modalités du transfert arrêtées par le Gouvernement.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Avis défavorable à l'amendement n°24. À défaut d'accord, il faudrait bien que l'État intervienne pour que Gares & Connexions dispose des ressources humaines suffisantes

Avis favorable à l'amendement n°66 rectifié, qui est pertinent.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Sagesse sur les deux amendements.

L'amendement n°24 n'est pas adopté.

L'amendement n°66 rectifié est adopté.

M. Marc Laménie. – Les gares sont le patrimoine de nos villes et de nos villages. Or certaines ne vivent presque plus, faute de personnel. Sans doute suis-je nostalgique, mais je veux que demeurent des gares humaines, et non tout automatisées... Il en va de l'aménagement du territoire. Enfin, il faut être positif et confiant : je voterai cet article 11.

L'article 11, modifié, est adopté.

ARTICLE 12

M. le président. – Amendement n°56, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 4, première phrase

Remplacer les mots :

peut imposer

par le mot :

impose

M. Olivier Jacquin. – Il est indispensable de pouvoir disposer d'une information consolidée et acheter *via* un canal unique des titres de transport de différentes compagnies. Bref, il faut un système unifié, centralisé ou non. Cet amendement d'appel invite à se pencher sur la question.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La loi d'orientation proposera de généraliser l'ouverture des données en temps réel à l'ensemble des AOT et de leur donner accès aux services d'achat de leur ressort territorial. L'approche intermodale me semble préférable à l'approche sectorielle. Avis défavorable.

M. Olivier Jacquin. – Merci, Madame la Ministre, de prendre position ! (*Sourires*) Le sens de notre amendement était de garantir que l'État veille à une information consolidée. Faute d'assurances sur le contenu de la loi d'orientation - renverra-t-elle à des ordonnances ? -, je maintiens mon amendement.

M. Gérard Longuet. – Je trouve cet amendement pertinent. À la gare de l'Est, il est impossible d'obtenir des informations sur les horaires de l'ICE qui dessert la Moselle. Je vais voter cet amendement, mais il faut distinguer l'information, qui appartient au service des gares, de la billettique, qui est purement commerciale. On ne va pas demander à la SNCF de vendre des billets pour ses concurrents.

M. Olivier Jacquin. – En effet.

L'amendement n°56 est adopté.

M. le président. – Amendement n°61 rectifié *bis*, présenté par MM. Mandelli, D. Laurent, Pellevat et Husson, Mme Garriaud-Maylam, MM. Bansard, de Nicolay et Pierre, Mme Lavarde, MM. Paccaud, Bazin et Lefèvre, Mme Eustache-Brinio, M. Chaize, Mme Estrosi Sassone, M. Savary, Mme Deromedi, MM. Rapin, H. Leroy, Charon et Brisson, Mmes Imbert et Lamure, M. Bascher, Mme Deroche et MM. Savin, Darnaud, Gremillet, Kennel et Chevrollier.

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

« L'État garantit aux distributeurs de billets, qu'ils soient en ligne ou non, et indépendants ou non des entreprises ferroviaires, le libre accès à toutes données brutes de ce système d'information de voyageurs sous un format approprié. »

Mme Christine Lavarde. – Cet amendement garantit l'accès aux données brutes du système commun d'information des voyageurs pour les distributeurs de billets, qu'ils soient liés ou non aux entreprises ferroviaires, pour qu'ils puissent informer leurs clients français et internationaux en temps réel.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Retrait ou avis défavorable. Donner accès à toutes les données brutes paraît excessif ; les données personnelles, notamment, n'ont pas à être transmises. Les conditions de mise en place d'un système commun seront définies par décret en Conseil d'État après avis de l'Arafer.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La loi d'orientation des mobilités proposera de mettre en *open data* l'ensemble des données d'information voyageurs. Nous répondons au même objectif. Retrait, sinon rejet.

Mme Christine Lavarde. – L'objet n'est pas de communiquer des données personnelles mais d'assurer une information efficace. Nous y reviendrons.

L'amendement n°61 rectifié bis est retiré.

L'article 12, modifié, est adopté.

L'article 13 est adopté, de même que l'article 14.

ARTICLE 15

M. le président. – Amendement n°41 rectifié *ter*, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue, Malhuret et A. Marc, Mme Mélot et MM. Wattebled et Fouché.

I. – Alinéa 11

Rédiger ainsi cet alinéa :

a) Au premier alinéa du I, les mots : « à SNCF Réseau » sont supprimés ;

II. – Après l'alinéa 11

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...) Après le premier alinéa du I, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Il est constitué auprès de la SNCF Réseau, par dérogation aux dispositions de l'article L. 2313-1 du code du travail relatives au comité social et économique central d'entreprise, un comité social et économique central du groupe public ferroviaire commun à la SNCF Réseau et à Gares et Connexion et une commission consultative auprès de chacun de ces établissements publics lorsqu'ils sont dotés de plusieurs comités d'établissement. » ;

...) Aux deuxième et troisième alinéas du même I, trois fois, après le mot : « ferroviaire », sont insérés les mots : « et au comité social et économique central de SNCF Réseau » ;

III. – Alinéa 28

Remplacer cet alinéa par quatre alinéas ainsi rédigés :

7° L'article L. 2102-3 est ainsi modifié :

a) Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Pour l'exercice des missions prévues aux articles L. 2111-28 et L. 2111-29, SNCF et SNCF Mobilités recourent à Gares et Connexions. À cette fin, SNCF et SNCF Mobilités concluent des conventions avec Gares et Connexions. » ;

b) Au second alinéa, les mots : « au premier alinéa » sont remplacés par les mots « aux premier et deuxième alinéas » ;

IV. – Alinéas 29 à 34

Remplacer ces alinéas par trois alinéas ainsi rédigés :

...° Après l'article L. 2102-4, il est inséré un article L. 2102-... ainsi rédigé :

« Art. L. 2102-... – Les attributions dévolues à la SNCF Réseau par le présent code à l'égard de Gares et Connexions sont identiques à celles qu'une société exerce sur ses filiales, au sens de l'article 233-1 du code du commerce. Ces attributions s'exercent dans le respect des exigences d'indépendance, au plan décisionnel et organisationnel, des fonctions de SNCF

Réseau mentionnées au 1° de l'article 2111-9 du présent code, en vue de garantir en toute transparence un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure du réseau ferré national.

« SNCF Réseau peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes en vue de réaliser toute opération utile à ses missions. Elle détient pour sa tutelle sur Gares et Connexions, directement ou indirectement, les participations des filiales de conseil ou d'ingénierie ferroviaire à vocation transversale. » ;

V. – Alinéas 36 à 41

Supprimer ces alinéas.

VI. – Alinéas 47 à 49

Rédiger ainsi ces alinéas :

...° Après l'article L. 2102-20, il est inséré un article L. 2102-... ainsi rédigé :

« Art. L. 2102-... – SNCF Réseau perçoit un dividende sur le résultat de Gares et Connexions. Ce dividende est prélevé en priorité sur le bénéfice distribuable de l'exercice, au sens de l'article 232-11 du code du commerce. Il peut être prélevé sur les réserves disponibles.

« Le montant de ce dividende est fixé après examen de la situation financière de Gares et Connexions et constatation, par son conseil d'administration, de l'existence de sommes distribuables. Il est soumis, pour accord, à l'autorité compétente de l'État, qui se prononce dans un délai d'un mois. À défaut d'opposition à l'issue de ce délai, l'accord de celle-ci est réputé acquis. » ;

VII. – Alinéa 51

Supprimer cet alinéa.

M. Jérôme Bignon. – Cet amendement rattache Gares & Connexions au gestionnaire d'infrastructures pour garantir sa neutralité et lui accorder autonomie décisionnelle, juridique, financière et opérationnelle.

SNCF Réseau, considérée comme l'employeur des salariés de Gares & Connexions et responsable de la politique de ressources humaines et des négociations sociales, perçoit un dividende sur le résultat de Gares & Connexions pour ces missions.

M. le président. – Amendement n°67, présenté par M. Longeot, au nom de la commission.

I. – Après l'alinéa 49

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

c) Le second alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Le dividende perçu par la SNCF est reversé à SNCF Réseau dans les conditions prévues par le 4° de l'article L. 2111-24 du présent code en vue d'améliorer le réseau ferré national. » ;

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

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

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Le code de transports prévoit qu'un dividende peut être prélevé par l'EPIC sur les bénéfices de SNCF Mobilités et redistribué, sous forme de dotations, à SNCF Réseau. L'article 15 conserve ce dispositif une fois Gares & Connexions transformée en société anonyme. Cet amendement garantit que les sommes prélevées iront effectivement à l'entretien du réseau.

Avis défavorable à l'amendement n°41 rectifié *ter*. Je crains que le rattachement ne conduise à un sous-investissement dans les gares.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Sagesse à l'amendement n°41 rectifié *ter*. Avis défavorable à l'amendement n°67.

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

L'amendement n°67 est adopté.

L'article 15, modifié, est adopté.

Explications de vote

M. Guillaume Gontard. – La majorité sénatoriale et le Gouvernement font la course contre la montre pour l'ouverture à la concurrence de la SNCF. Dans ce concert libéral, nous faisons entendre notre voix. Après la téléphonie, l'énergie, le fret, c'est le transport de voyageurs qui est sacrifié sur l'autel des profits privés. Nous portons un tout autre projet : financements nouveaux pour les services publics, réponses aux besoins de mobilité et de transition écologique.

Quelque quatre-vingts ans après la création de la SNCF, quelle place pour le rail ? Il reste un outil de désenclavement des territoires, un élément de la promesse d'égalité entre les citoyens. Veut-on toujours plus de camions, de bus ? Le désengagement public et la casse de l'outil industriel ne sont pas soutenables pour les générations futures. Il faut un réseau unifié pour assurer la péréquation à l'échelle nationale.

Nous voterons contre cette proposition de loi et serons les plus farouches opposants au démantèlement du service public, au changement de statut de l'entreprise historique et à la suppression du statut de cheminot qui ouvre le piège du tous contre tous.

M. Jérôme Bascher. – Je voterai cette proposition de loi qui montre que le Sénat a un train d'avance sur le Gouvernement. MM. Maurey et Nègre ont défriché le sujet, qui est complexe : on tire sur un fil, et tous les rails viennent avec !

Dans les Hauts-de-France, il y a un besoin urgent de concurrence. Usager quotidien, je peux témoigner

du ras-le-bol des usagers du TER. Nous attendons la concurrence dès que possible ! Elle a partout amélioré le service. Avec le président Xavier Bertrand, nous y serons attentifs.

M. Marc Laménie. – Je salue le travail des auteurs et du rapporteur de cette proposition de loi. Elle fait suite à la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire. C'est un schéma d'ensemble qu'il convient de préserver. Fils de cheminot, je comprends et respecte les inquiétudes du monde cheminot : tous sont attachés à leur métier.

L'État reste un partenaire très important, de même que les collectivités territoriales, surtout les régions, qui ont beaucoup investi dans le matériel roulant.

Le fret a été ouvert à la concurrence en 2003 et pourtant le trafic a chuté... Si l'on peut souhaiter une hausse de la fréquentation, il faut conforter l'ensemble du réseau, y compris pour le monde rural.

Je m'étais abstenu en 2014 et ferai de même aujourd'hui.

M. Gérard Cornu. – Je félicite le rapporteur et les auteurs de la proposition de loi, MM. Maurey et Nègre, qui ont travaillé dans la concertation et le dialogue. Le Sénat a toujours été attentif au rail. Ils s'inscrivent dans les pas de François Gerbaud, d'Hubert Haenel...

Nous avons compris que la ministre souhaitait une approche globale. Le débat, au Sénat, a été intéressant et pourra vous servir.

Nous ne nous faisons pas d'illusion sur le sort de ce texte devant l'Assemblée nationale, mais notre débat honore le Sénat. Place désormais au grand débat sur les mobilités.

M. Frédéric Marchand. – Je ne souhaite pas que le Sénat reste à quai et regarde passer le train du progrès. Le groupe LaREM votera contre cette proposition de loi. Les débats ont montré que les divergences existent et que les questionnements sont là. La réforme ferroviaire ne se résume pas à l'ouverture à la concurrence. Il faut poursuivre la concertation, ce que fait le Gouvernement. Laissons un peu de temps au temps, pour préparer le service public ferroviaire aux enjeux de demain. Le débat est attendu, nous l'aurons.

M. Ladislav Poniatowski. – Je voterai cette proposition de loi et je remercie ses auteurs et son rapporteur. Cela dit, Madame la Ministre, je m'interroge sur le devenir des propositions de loi, vu l'attitude du Gouvernement. Si votre comportement a été d'une parfaite correction, l'attitude méprisante de Mme Schiappa, il y a quelques jours, me reste en travers de la gorge ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes Les Républicains, UC, CRCE et sur certains bancs du groupe SOCR*) Le Gouvernement ne joue pas le jeu.

Pour avoir travaillé avec vous quand vous étiez avec Ségolène Royal, je sais que vous auriez pu

apporter beaucoup plus en participant au débat, et je regrette que vous en ayez été absente.

Faut-il continuer à déposer des propositions de loi ?
(*Applaudissements sur les bancs des groupes Les Républicains et UC*)

Mme Annick Billon. – Le groupe UC votera unanimement cette proposition de loi. Je salue le travail de ses auteurs et du rapporteur. Le Sénat n'a pas avancé à un train de sénateur !

Enfin, je rejoins les propos de M. Poniatowski sur le comportement déplacé, voire dédaigneux, de certains ministres... (*Applaudissements sur les bancs des groupes UC et Les Républicains*)

M. Claude Malhuret. – À mon tour de remercier les auteurs et rapporteur de la proposition de loi. La discussion a été intéressante mais elle n'est pas aboutie. Nous avons besoin de concurrence partout ! Sur ce point, le texte est modeste, voire conservateur. Souhaitons que le Gouvernement aille beaucoup plus loin dans son projet de loi. Contrairement à Ladislas Poniatowski, j'analyse les avis de sagesse de la ministre comme un signe d'ouverture : sa position peut sans doute encore évoluer ! Le groupe Les Indépendants s'abstiendra, en espérant que le prochain rendez-vous sera le bon. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Indépendants*)

M. Jean-Claude Requier. – Je salue le travail de MM. Nègre, Maurey et Longeot. Ce débat est un galop d'essai, un tour de chauffe, une mise en jambe avant le grand débat sur les mobilités. Je suis sûr que la ministre nous surprendra et fera des propositions novatrices ! Le groupe RDSE s'abstiendra.

M. Olivier Jacquin. – Je me joins aux remerciements. Le débat, quoiqu'intéressant, a révélé un besoin d'approfondissement. Je regrette que les auteurs de cette proposition de loi n'aient pas souhaité transposer toutes les dérogations proposées par les textes européens. Nous proposons, nous, plus de liberté ! Votre surtransposition confine au dogme libéral alors que les comparaisons internationales montrent que la libéralisation n'apporte pas forcément que des bénéfices. Nous souhaitons dynamiser et non dynamiser le service public. C'est pourquoi nous voterons contre ce texte.

Madame la Ministre, nous attendions des informations sur le traitement de la dette et les perspectives de financement des infrastructures tenant compte des externalités positives. Nous en apprendrons plus demain dans la presse...

Nous vous savons gré de vos avis de sagesse mais aimerions surtout un vrai débat, démocratique et parlementaire, sur la maîtrise publique, la protection des travailleurs, l'aménagement du territoire et la décentralisation.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. – Merci à MM. Maurey et Nègre. L'important travail mené depuis 2017 a enrichi les débats. Il était important que le

Sénat se saisisse du sujet. Parler de l'aménagement du territoire, c'est bien ; faire, c'est mieux ! Il faudra veiller au maintien des lignes dites non rentables, si l'on ne veut pas laisser s'installer des déserts ferroviaires.

Nul doute que cette proposition de loi enrichira vos réflexions, Madame la Ministre. Je remercie l'ensemble des groupes pour leurs interventions. Il était important de s'écouter, de proposer, d'amender, de trouver des solutions. (*Applaudissements sur les bancs des groupes UC, Les Républicains et RDSE*)

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je redis la volonté du Gouvernement de mener une réforme globale, de donner tous les atouts à la SNCF dans le nouveau contexte de concurrence - avec une trajectoire financière durablement équilibrée - et de rassurer les cheminots sur leur avenir. Je salue le travail de votre commission et la qualité des débats. Ils ont montré la nécessité d'une approche globale et d'une concertation - qui se poursuit.

Notre intention n'est pas d'é luder le débat devant Parlement. Dès que la concertation aura abouti, nous introduirons des dispositions dans la loi d'habilitation. La réforme ferroviaire s'inscrit dans une démarche globale de refondation de notre politique de mobilités. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et RDSE, ainsi que sur certains bancs du groupe UC*)

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Je remercie l'ensemble des groupes qui ont permis l'inscription de ce texte à l'ordre du jour, les sénateurs et le rapporteur. Nous avons prouvé qu'il ne fallait pas avoir peur du débat. Nous avons beaucoup travaillé en amont sur cette proposition de loi ; elle a été considérablement améliorée à la suite de l'avis du Conseil d'État, du travail en commission et de l'examen en séance publique.

Je ne doute pas, Madame la Ministre, que vous vous appuyerez sur la sagesse du Sénat, que vous avez tant invoquée... La sagesse serait d'inscrire cette proposition de loi à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale, d'en faire le véhicule de la réforme et de renoncer aux ordonnances ! Vous offririez en beau démenti à M. Poniatowski... (*Sourires*) Merci d'avoir tenté de nous répondre, même si nous restons sur notre faim. (*Applaudissements sur les bancs des groupes UC et Les Républicains*)

À la demande du groupe Les Indépendants, la proposition de loi est mise aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°81 :

| | |
|-----------------------------------|-----|
| Nombre de votants..... | 344 |
| Nombre de suffrages exprimés..... | 311 |
| Pour l'adoption..... | 197 |
| Contre..... | 114 |

Le Sénat a adopté.

(*Applaudissements sur les bancs des groupes UC et Les Républicains*)

Prochaine séance mardi 3 avril 2018, à 14 h 30.

La séance est levée à 17 h 15.

Jean-Luc Blouet

Direction des comptes rendus

Annexes

Ordre du jour du mardi 3 avril 2018

Séance publique

À 14 h 30

1. Débat sur la situation des établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (*demandes du groupe Les Républicains et de la commission des affaires sociales*).
2. Débat sur « la constitutionnalisation de l'IVG » (*demande du groupe CRCE*).
3. Débat sur « la politique de fret ferroviaire en France à la suite de la présentation du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures du 1^{er} février 2018 » (*demande du groupe Les Républicains*).

Analyse des scrutins publics

Scrutin n°79 sur l'amendement n°65 rectifié, présenté par M. Gérard Cornu et plusieurs de ses collègues, tendant à modifier l'article 8 de la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs.

Résultat du scrutin :

| | |
|----------------------|-----|
| Nombre de votants : | 344 |
| Suffrages exprimés : | 303 |
| Pour : | 210 |
| Contre : | 93 |

Le Sénat a adopté.

Analyse par groupes politiques :**Groupe Les Républicains (146)**

Pour : 145

N'a pas pris part au vote : 1 - M. Gérard Larcher, Président du Sénat.

Groupe SOCR (78)

Contre : 78

Groupe UC (50)

Pour : 50

Groupe LaREM (21)

Abstentions : 21

Groupe du RDSE (21)

Abstentions : 20

N'a pas pris part au vote : 1 - M. Jean-Marc Gabouty, Président de séance.

Groupe CRCE (15)

Contre : 15

Groupe Les Indépendants (11)

Pour : 11

Sénateurs non inscrits (6)

Pour : 4

N'ont pas pris part au vote : 2 – Mme Claudine Kauffmann, M. Stéphane Ravier.

Scrutin n°80 sur l'article 8 de la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs.

Résultat du scrutin :

| | |
|----------------------|-----|
| Nombre de votants : | 344 |
| Suffrages exprimés : | 324 |
| Pour : | 200 |
| Contre : | 124 |

Le Sénat a adopté.

Analyse par groupes politiques :**Groupe Les Républicains (146)**

Pour : 145

N'a pas pris part au vote : 1 - M. Gérard Larcher, Président du Sénat.

Groupe SOCR (78)

Contre : 78

Groupe UC (50)

Pour : 50

Groupe LaREM (21)

Contre : 21

Groupe du RDSE (21)

Abstentions : 20

N'a pas pris part au vote : 1 - M. Jean-Marc Gabouty, Président de séance.

Groupe CRCE (15)

Contre : 15

Groupe Les Indépendants (11)

Pour : 1 - M. Jérôme Bignon

Contre : 10

Sénateurs non inscrits (6)

Pour : 4

N'ont pas pris part au vote : 2 – Mme Claudine Kauffmann, M. Stéphane Ravier.

Scrutin n°81 sur l'ensemble de la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs.

Résultat du scrutin

| | |
|----------------------|-----|
| Nombre de votants : | 344 |
| Suffrages exprimés : | 311 |
| Pour : | 197 |
| Contre : | 114 |

Le Sénat a adopté.

Analyse par groupes politiques

Groupe Les Républicains (146)

Pour : 144

Abstention : 1 - M. Marc Laménie

N'a pas pris part au vote : 1 - M. Gérard Larcher,
Président du Sénat.

Groupe SOCR (78)

Contre : 78

Groupe UC (50)

Pour : 49

N'a pas pris part au vote : 1 - M. Vincent Delahaye,
Président de séance.

Groupe LaREM (21)

Contre : 21

Groupe RDSE (21)

Abstentions : 21

Groupe CRCE (15)

Contre : 15

Groupe Les Indépendants (11)

Abstentions : 11

Sénateurs non inscrits (6)

Pour : 4

N'ont pas pris part au vote : 2 – Mme Claudine
Kauffmann, M. Stéphane Ravier.

Nomination à un organisme extraparlémenaire

Mme Catherine Di Folco est membre titulaire de la Commission nationale de contrôle des techniques de renseignement.