

MERCREDI 30 MAI 2018

Nouveau pacte ferroviaire
(Procédure accélérée – Suite)

SOMMAIRE

COMMUNICATION	1
<i>Mission d'information (Nomination)</i>	1
MISE AU POINT AU SUJET D'UN VOTE	1
NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE (Procédure accélérée – Suite)	1
<i>Discussion des articles (Suite)</i>	1
Article 1er A (Suite)	1
DÉCÈS D'UN ANCIEN SÉNATEUR	12
NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE (Procédure accélérée – Suite)	12
<i>Discussion des articles (Suite)</i>	12
ARTICLES ADDITIONNELS APRÈS L'ARTICLE 1 ^{er} A	12
ARTICLE 1 ^{er} B	15
M. Guillaume Gontard	15
Mme Cécile Cukierman	15
M. Patrice Joly	16
M. Ronan Dantec	16
M. Fabien Gay	16
M. Olivier Jacquin	16
ARTICLE 1 ^{er} C	20
ARTICLE ADDITIONNEL	20
ARTICLE PREMIER	21
M. Pascal Savoldelli	21
Mme Marie-Noëlle Lienemann	21
M. Olivier Jacquin	21
M. Jean-Michel Houllegatte	21
ARTICLES ADDITIONNELS	25
ARTICLE 1 ^{er} B/S	29
M. Pierre Laurent	29
ANNEXES	32
<i>Ordre du jour du jeudi 31 mai 2018</i>	32
<i>Analyse des scrutins publics</i>	32
<i>Nomination d'un membre d'une mission d'information</i>	37

SÉANCE du mercredi 30 mai 2018

89^e séance de la session ordinaire 2017-2018

PRÉSIDENTE DE M. DAVID ASSOULINE,
VICE-PRÉSIDENT

SECRÉTAIRES :
M. ÉRIC BOCQUET, M. MICHEL RAISON.

La séance est ouverte à 16 heures.

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

Communication

Mission d'information (Nomination)

M. le président. – J'informe le Sénat qu'une candidature pour siéger au sein de la mission d'information sur la réinsertion des mineurs enfermés a été publiée.

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

Mise au point au sujet d'un vote

M. Michel Vaspert. – Lors du scrutin public n°105, M. Jean-Marc Boyer souhaitait voter pour alors que son vote a été comptabilisé contre.

M. le président. – Acte est donné de votre mise au point.

Nouveau pacte ferroviaire (Procédure accélérée – Suite)

M. le président. – L'ordre du jour appelle la suite de l'examen du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire.

Discussion des articles (Suite)

Article 1^{er} A (Suite)

M. le président. – Nous en sommes parvenus au vote sur chacun des 36 amendements présentés en discussion commune hier soir. Commission et

Gouvernement ont déjà donné leurs avis. Je précise que nous avons déjà reçu des demandes de scrutins publics sur les amendements n^{os}232, 3 rectifié *octies*, 23, 35, 77 et 78.

M. Fabien Gay. – Épisode trois... Madame la Ministre, je ne comprends toujours pas pourquoi l'on transforme les trois EPIC en société anonyme. L'Union européenne ne le demande pas, les usagers non plus - ils demandent des trains qui arrivent à l'heure, des investissements pour les trains du quotidien. Les cheminots sont massivement opposés à ce changement de statut. Seul Guillaume Pepy y est favorable : c'était déjà son projet, contrarié, lors de la réforme de 2014.

Nous vous avons fourni de nombreux exemples de passages en société anonyme comportant une part de privatisation, à l'instar d'Engie.

M. Roland Courteau. – Eh oui !

M. Fabien Gay. – La politique libérale de votre Gouvernement s'illustre dans de nombreux domaines : l'apprentissage, la formation professionnelle seront bientôt livrés aux appétits du privé. Pourquoi cette transformation en société anonyme, sinon pour préparer la privatisation ?

L'amendement n°68 n'est pas adopté.

M. Olivier Jacquin. – Notre amendement n°232 est plus nuancé car nous jugeons bienvenu de placer Gares et Connexions sous SNCF Réseau. On ne peut pas dissocier le train du rail qui le porte.

Le changement de statut n'apportera pas grand-chose, sinon peut-être un meilleur contrôle par la holding de tête, et ne sera pas favorable à l'emprunt. Dans la perspective d'une privatisation, demain ou après-demain, le statut d'EPIC est plus à même de préserver le domaine public et de donner un nouvel élan à notre belle et grande entreprise publique.

À la demande du groupe Les Républicains, l'amendement n°232 est mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°108 :

Nombre de votants	345
Nombre de suffrages exprimés	342
Pour l'adoption.....	92
Contre.....	250

Le Sénat n'a pas adopté.

M. Fabien Gay. – Épisode quatre : si l'on acte un passage en SA, la question de la dette se posera. Vous nous direz que vous en reprenez une partie. Cependant, le passage en SA dégradera cette dette puisque l'État n'étant plus là pour garantir les taux d'intérêts, ils augmenteront. À un moment, on dira qu'il n'y a plus d'argent pour investir, et il faudra faire appel à une société privée - c'est le modèle Engie - puis

demander aux cheminotes et cheminots de faire des gains de productivité pour réduire les coûts, donc s'attaquer au statut.

Est-ce votre volonté politique ? Est-ce le scénario que vous préparez ? Peut-être même avant 2022 ? Il va falloir répondre.

Mme Élisabeth Borne, *ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports.* – Un peu de sérieux, le sujet le mérite. Nous reprenons 35 milliards d'euros de dette, c'est historique. (*Mme Marie-Noëlle Lienemann s'exclame.*)

Nous investissons plus que jamais dans le ferroviaire. La loi donne toutes les garanties sur le caractère public de la SNCF. Pourquoi faites-vous circuler des contre-vérités de nature à inquiéter des cheminots au moment où le Gouvernement leur envoie un message de confiance ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM, Les Républicains et UC*)

L'amendement n°69 n'est pas adopté.

M. Guillaume Gontard. – Nous n'avons toujours pas obtenu de réponse. Si le sujet de la dette est aussi important que vous le dites, pourquoi n'a-t-il surgi dans le débat que vendredi dernier, lors des annonces du Premier ministre ?

Mme Laurence Cohen. – Madame la Ministre, vous parlez de contre-vérités, alors que vous nous assénez des affirmations sans arguments. Dans les nombreux exemples étrangers que nous vous avons cités, le scénario est toujours le même : privatisation et dégradation du service public. (*Mme la ministre s'exclame.*)

La dette ? C'est un faux prétexte. Pour avoir longtemps siégé au syndicat des transports d'Île-de-France, je connais l'ampleur du sous-investissement. La situation s'est dégradée du fait du désengagement de l'État. C'est un devoir de l'État, non une bonne action que d'investir dans le matériel roulant et l'entretien des voies, y compris sur les « petites » lignes qui desservent notre territoire. Quand on porte une réforme, il faut l'assumer et aller au bout de sa logique. La vôtre, c'est la casse du service public. (*Protestations sur les bancs du groupe LaREM*)

Mme Élisabeth Borne, *ministre.* – 35 milliards d'euros !

M. Claude Bérit-Débat. – On ne peut que se féliciter que le Gouvernement reprenne une partie de la dette de la SNCF, 35 milliards d'euros en deux fois. En 2014, notre déficit budgétaire dépassait les 5 % ; il a été ramené en deçà des 3 % grâce aux efforts du précédent gouvernement, ce qui permet aujourd'hui à l'État de reprendre cette dette sans dégrader ses comptes. Nous attendons des précisions sur les modalités. Les syndicats allemands nous ont indiqué que même si la dette de l'entreprise ferroviaire avait été reprise par l'État, elle était répartie à la hausse...

Mme Éliane Assassi. – Madame la Ministre, cessez de dire que nous inquiéterions les cheminots. Ils connaissent parfaitement votre stratégie libérale : on investit pour mieux privatiser ensuite ! Ils l'ont vu pour les autoroutes, pour Aéroports de Paris... Ils connaissent cette réalité et craignent que ce soit l'avenir de leur entreprise.

M. Fabien Gay. – Épisode cinq. Comme nombre de mes collègues, je suis un usager quotidien du RER B. Je le prends au Blanc-Mesnil, Mme Assassi à Drancy, M. Ouzoulias - un privilégié ! - le prend côté sud. (*Exclamations sur plusieurs bancs des groupes LaREM et Les Indépendants*)

Vous le savez, il fonctionne très mal.

Mme Élisabeth Borne, *ministre.* – C'est vous qui le dites.

M. Fabien Gay. – La transformation en SA améliorera-t-elle le quotidien des usagers ? L'urgence, c'est d'investir 300 millions dans le matériel roulant, 3 milliards pour doubler le tunnel à Châtelet. Il faut aussi investir sur la ceinture Mitry-Claye-Charles de Gaulle, rehausser les ponts au sud pour des rames à double étage...

La transformation en SA ne règlera pas ces problèmes, elle a donc d'autres motivations.

Vous nous accusez d'attiser les inquiétudes des cheminots ? Ils ont voté à 95 % contre votre réforme avec une participation de 60 % !

M. Pascal Savoldelli. – Je constate en passant que si Les Républicains demandent un scrutin public, c'est qu'ils ne sont pas majoritaires dans l'hémicycle...

La dette de la SNCF est composée d'emprunts obligataires privés et publics, dont 90 % à taux fixes, entre 0 % et 4 %. Elle a été contractée pour 15 milliards d'euros en devises étrangères, un tiers en obligations privées, deux tiers en obligations publiques. SNCF Réseau a surtout eu recours à des emprunts à court terme auprès des banques centrales, avec des taux d'intérêt négatifs ; en 2017, elle a ainsi emprunté 1,7 milliard. Allez-vous rembourser la dette ancienne, aux taux d'intérêt élevés, ou la plus récente, à faibles taux ? Reprendrez-vous la dette en devises étrangères ? Nous voulons des réponses.

M. Olivier Jacquin. – La reprise de la dette est salubre, car il est essentiel de désendetter la SNCF. Pour que le système soit rentable, il faudrait, pour tout investissement, deux tiers de financement public. Tant qu'on n'aura pas trouvé de mécanisme clair et durable qui discrimine positivement le ferroviaire par rapport aux autres modes qui ne paient pas leur infrastructure, comme l'aérien, la dette repartira à la hausse.

Mme Élisabeth Borne, *ministre.* – On paie l'aéroport dans le billet d'avion.

M. Olivier Jacquin. – Selon vos prédécesseurs, MM. Cu villier et Vidalies, les études évaluaient le

surcoût du financement de la dette dans le cadre d'un désendettement de SNCF Réseau lié à un changement de statut à 0,5 %. Il nous faudrait un protocole d'accord et de financement plutôt que les simples paroles d'un ministre.

M. Michel Dagbert. – Nous ne sommes ni pour l'immobilisme, ni contre les réformes. Je ne reviendrai pas sur la dette ; des choix industriels ont été faits que les élus, désireux de voir leur territoire desservi par le TGV, ont soutenu. Mais, pendant ce temps, le réseau se dégradait.

Madame la Ministre, vous ne m'avez pas convaincu de la pertinence de ce passage en SA. Ce changement de statut est devenu un point de blocage pour la réforme.

L'amendement n°71 n'est pas adopté.

M. Ronan Dantec. – Édouard Philippe déclarait le 4 avril que la lutte contre le changement climatique serait inscrite à l'article 34 de la Constitution. Il serait paradoxal, vu l'importance de l'enjeu, que cela ne soit pas assigné comme objectif à la SNCF ! La seule occurrence, dans ce texte, était une demande de rapport - que notre commission a supprimé. Du coup, plus aucune mention de la question climatique dans le texte !

La formulation proposée dans l'amendement n°3 rectifié *octies* semble la plus consensuelle. La SNCF doit dire comment elle anticipe la prise en compte du changement climatique en tant que service public. Ce n'est pas ça qui rendra la loi bavarde !

M. Frédéric Marchand. – Nul ne peut nier l'importance de ces sujets, *a fortiori* en cette semaine du développement durable. Nous voterons ces amendements.

M. Pascal Savoldelli. – *Idem.* Soyons cohérents avec les accords de Paris. La part de la route dans le transport de marchandises est de 88 %, contre 10 % pour le ferroviaire. Le train, c'est 12 grammes de CO₂ par kilomètre et par passager ; le car, 58 grammes et la voiture, 171 !

Le rôle du rapporteur est de rechercher le consensus sur cette question, qui est aussi de santé publique. Faisons preuve de responsabilité.

M. Alain Fouché. – La part modale du ferroviaire dans le transport de marchandises étant passée de 10,6 % en 2015 à 9,6 % en 2017, il faut une stratégie de promotion des modes de transport verts. Je m'étonne de l'avis défavorable de la commission et de la ministre, car nous avons travaillé avec son cabinet sur cet amendement, cosigné par des collègues des groupes Les Républicains, RDSE, UC, LaREM et Les Indépendants. D'où notre demande de scrutin public.

M. Claude Bérît-Débat. – Le groupe socialiste votera cet amendement.

M. Guillaume Gontard. – Il est évident qu'il faut prendre en compte le changement climatique. L'Allemagne achète quatorze locomotives à hydrogène à Alstom et nous ne voterions pas cet amendement ? La question climatique est au cœur du développement de l'entreprise.

M. Olivier Jacquin. – Le ferroviaire souffre d'une inégalité de traitement alors qu'il est vertueux au niveau environnemental. Il faudrait la compenser par un dispositif financier permettant de souligner les externalités positives du ferroviaire sur le temps long. L'avion entre Paris et Bordeaux, c'est 194 kg de CO₂, la voiture 150 kg et le train 22 kg.

M. Marc Laménié. – Nous sommes tous solidaires de la bataille du rail. On ne peut que regretter la multiplication des camions et des cars au fil des ans, même s'ils ont leur utilité. L'infrastructure ferroviaire est désormais sous-utilisée alors qu'elle est essentielle dans la lutte contre le réchauffement climatique. C'est une question de solidarité et de santé publique.

Mme Martine Berthet. – Compte tenu de l'importance de la pollution dans nos vallées savoyardes, je voterai cet amendement.

Mme Éliane Assassi. – Bravo !

M. Gérard Cornu, *rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.* – Ces trois amendements ajoutaient un élément nouveau : la lutte contre le réchauffement climatique pour le n°3 rectifié *octies*, la transition écologique pour le n°70, la réduction des émissions de gaz à effet de serre pour le n°183 rectifié. La loi risquait de devenir vraiment trop bavarde, d'autant que figurent déjà dans le texte les objectifs de développement durable, d'aménagement du territoire et d'efficacité économique et sociale, ce qui me semblait suffisant. Cela dit, vu le consensus autour de l'amendement n°3 rectifié *octies*, je m'y rallie en donnant un avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, *ministre.* – Je n'ai aucun doute sur l'importance du ferroviaire dans la lutte contre le changement climatique. Je suis prête à donner un avis favorable à cet amendement. Cependant, il ne suffit pas d'inscrire des intentions dans un texte de loi ; encore faut-il les mettre en œuvre. (*Exclamations sur les bancs du groupe CRCE*) C'est pourquoi nous voulons revoir le contrat signé par le précédent gouvernement avec SNCF Réseau qui prévoit une hausse de 5 % par an des péages fret. Le mouvement actuel met en difficulté le fret et les entreprises qui en dépendent, les céréaliers, la sidérurgie et bien d'autres secteurs. Il faudra mettre la réalité en conformité avec les engagements. (*Applaudissements sur les bancs des groupes Les Républicains et UC*)

M. le président. – La commission et le Gouvernement donnent donc un avis favorable à l'amendement n°3 rectifié *octies*.

M. Alain Fouché. – Notre groupe retire sa demande de scrutin public.

*L'amendement n°3 rectifié octies est adopté.
(Quelques applaudissements)*

M. Pascal Savoldelli. – Nous retirons notre amendement n°70.

Je soulignerai néanmoins que notre pays a un déficit commercial en lien avec les produits pétroliers qui atteint 39 milliards d'euros. Le développement du fret et du transport fluvial pourrait faire bouger les choses. Bref, notre attitude est constructive, tout sauf dogmatique !

L'amendement n°70 est retiré.

L'amendement n°183 rectifié est retiré.

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

M. Olivier Jacquin. – Le Gouvernement dit vouloir mieux unifier le ferroviaire en rapprochant train et rail dans la gouvernance. À trop séparer les acteurs, on crée en effet des interfaces qui ont un coût énorme et qui favorisent les accidents.

De l'autre côté, le rapporteur nous dit que, pour une bonne ouverture à la concurrence, les opérateurs doivent pouvoir utiliser le réseau de la manière la plus neutre possible. Étonnant paradoxe ! Pourquoi filialiser autant en créant des sociétés anonymes, au risque de complexifier la bonne gouvernance du rail ? L'Allemagne fait l'objet d'une procédure européenne contre l'organisation trop intégrée de la Deutsche Bahn.

L'amendement n°215 n'est pas adopté.

M. Olivier Jacquin. – Je retire l'amendement de repli n°234 mais déplore l'absence de réponse de la ministre.

L'amendement n°234 est retiré.

L'amendement n°256 est adopté.

L'amendement n°235 n'est pas adopté.

À la demande du groupe CRCE, l'amendement n°23 est mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°109 :

Nombre de votants.....	344
Nombre de suffrages exprimés.....	265
Pour l'adoption.....	15
Contre.....	250

Le Sénat n'a pas adopté.

M. Guillaume Gontard. – L'amendement n°35 revient sur la filialisation de Gares et Connexions. Le seul argument donné pour le passage en SA était l'unification du groupe. Et là, on filialise : quelle cohérence !

M. Pascal Savoldelli. – La direction de la SNCF dit elle-même que le passage en SA, même à capitaux 100 % publics, fera de la garantie explicite de l'État une garantie implicite, avec à la clé un renchérissement des taux d'intérêt de 0,4 point. S'il y avait une argumentation, nous pourrions discuter, mais ce n'est pas le cas - Madame la Ministre, vous éludez le débat. (*Mme Elisabeth Borne le conteste.*)

M. Fabien Gay. – Si nos arguments sont faux, dites-le nous ! Mais, effectivement, vous ne répondez même pas !

Lorsque la SNCF sera une SA, elle pourra vendre ses filiales à la découpe, surtout que comme la dette va s'alourdir, il faudra trouver des ressources. Et la première entité à vendre, ce sera Gares et Connexions, parce que c'est avec les gares qu'il y a de l'argent à faire.

Si vous voulez éviter la vente à la découpe, il faut mieux encadrer Gares et Connexions.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – On ne peut pas dire qu'il n'y a pas eu de débat ! Il s'est tenu cette nuit jusqu'à une heure moins le quart, j'ai déjà donné les avis argumentés de la commission, mais vous nous demandez d'y revenir : n'ajoutons pas des commentaires aux explications de vote... À un moment, il faut clore le débat. (*Quelques applaudissements sur les bancs des groupes UC, Les Républicains et LaREM*)

Mme Elisabeth Borne, ministre. – Vous avez reçu des explications à vingt ou trente reprises. Mais manifestement, vous refusez de les entendre.

Toutes les sociétés ferroviaires d'Europe continentale sont des sociétés à capitaux publics, il n'y a eu de privatisation nulle part, mais vous faites comme si c'était le cas. En plus, le domaine public ferroviaire est inaccessibles et inaliénable. Vous ne voulez pas entendre.

Plusieurs voix sur les bancs du groupe CRCE. – Pas les gares !

Mme Elisabeth Borne, ministre. – Vous ressortirez sans doute l'exemple britannique : ce n'est pas notre modèle. Bref.

(*M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable applaudit ; quelques applaudissements sur les bancs du groupe LaREM*)

À la demande du groupe CRCE, l'amendement n°35 est mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°110 :

Nombre de votants.....	344
Nombre de suffrages exprimés.....	265
Pour l'adoption.....	15
Contre.....	250

Le Sénat n'a pas adopté.

L'amendement n°214 n'est pas adopté.

M. Olivier Jacquin. – Nous essayons de faire le distinguo entre SNCF Réseau et l'opérateur public. SNCF Réseau et SNCF Mobilités ne méritent pas un traitement symétrique. Il faut une gouvernance étroitement intégrée pour éviter les coûts d'interface.

Concernant la filialisation de Gares et Connexions, les investissements très lourds qui seront nécessaires appelleront des levées de capitaux, cela passera par des sociétés d'économie mixte. La gare Victoria de Londres a par exemple nécessité 2 milliards d'euros d'investissement. Il faut conserver cette entité dans la sphère publique, à travers une direction dédiée au sein de SNCF Réseau.

*L'amendement n°233 n'est pas adopté
non plus que les amendements n°s 168, 236 et 237*

M. Gérard Cornu, rapporteur. – L'amendement n°129 était très technique, c'est pourquoi j'ai demandé l'avis du Gouvernement. Comme il est défavorable, je le suivrai. Mais je préférerais un retrait de cet amendement très compliqué...

M. Jean-François Longeot. – Il est logique que la commission se rallie à l'avis du Gouvernement. Je retire mon amendement.

L'amendement n°129 est retiré.

M. Olivier Jacquin. – Le rapporteur a donné un avis défavorable à l'amendement n°238, arguant que le texte garantit déjà l'association des collectivités territoriales à la gestion des gares. Je propose que le futur décret le précise - le rapporteur ayant jugé hier que cet amendement relevait plutôt du domaine réglementaire. Les gares sont dans les grandes villes de nouveaux espaces de vie ; en revanche, les haltes ferroviaires appellent un soutien.

L'amendement n°238 n'est pas adopté.

M. Olivier Jacquin. – Mettre une crèche dans une gare en partenariat avec une agglomération, c'est tout à fait pertinent. Trouvons un mécanisme permettant aux collectivités territoriales de développer certaines activités au cœur des gares. La mairie de Metz a ainsi ouvert une antenne dans la gare.

M. Claude Bérit-Débat. – La crèche n'est qu'un exemple. Ce qu'il faut retenir de l'amendement, c'est la possibilité de réserver un espace public dans la gare. On pourrait ainsi imaginer un espace au service des entreprises.

M. Jean-Michel Houllégatte. – Comment, au Sénat, refuser que les collectivités territoriales participent à la gouvernance des gares ? Dans l'approche fonctionnelle du XIX^e siècle, à un objet correspondait une fonction - la gare ne servait qu'à regrouper les voyageurs en partance ou à l'arrivée. Il nous faut désormais une approche système dynamique, fondée sur les flux et la multiplicité des usages. C'est la logique des pôles multimodaux, où la

gare est un nœud multimodal. Désormais, il n'y a plus de honte à mettre des espaces publics dans les supermarchés, pour toucher les gens là où ils sont, en particulier les jeunes, pour les informer, leur faire passer des messages. Nous pouvons ainsi faire vivre nos gares.

M. Ronan Dantec. – C'est un sujet important - Guillaume Pépy évoquait il y a encore peu des sociétés publiques des gares. L'enjeu est au carrefour de la perception de l'espace public et du rendement que la SNCF, comme tout gestionnaire, entend tirer de son patrimoine. Il faut mettre dans la loi quelque chose qui dise cet enjeu. Cet amendement n'est peut-être pas la meilleure approche, mais il faut à mon sens le voter, pour donner un signal politique - quitte à trouver la bonne rédaction d'ici la CMP.

M. Alain Fouché. – Je voterai cet amendement. Dans certaines gares, on installe des commerces, des services. Conserver des espaces réservés à la mise en valeur des collectivités territoriales est utile.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Maire d'Athis-Mons, je souhaitais installer une antenne postale dans la gare. Ce fut la croix et la bannière ! Or service public et services privés doivent être complémentaires. Un exemple : les points info énergie. On cherche des lieux de passage publics pour les installer. Les gares centrales, attractives ou périphériques, sont le lieu idéal. Cet amendement est très utile.

Mme Fabienne Keller. – À mon tour de dire mon attachement à la gare, qui devient la place du village (*M. Roger Karoutchi manifeste son scepticisme.*), c'est-à-dire le lieu le plus fréquenté de la localité, celui où l'on se croise. Je ne suis pas sûre que cet amendement d'appel soit le bon outil, mais reconnaissons que les gares ne sont pas les lieux les plus accueillants pour les services publics. Il y a un équilibre à trouver. En Suisse, on y organise des activités culturelles. La gare, Madame la Ministre, doit être le centre de la ville écologique, du bien-vivre. La gouvernance est elle aussi essentielle. Pouvez-vous nous rassurer sur votre vision des gares ?

M. Guillaume Gontard. – La gare est tout aussi cruciale en milieu rural, où elle est le point central. Réfléchissons à la question dans le cadre du projet de loi Mobilités.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Monsieur Jacquin, tout le monde ne peut qu'être d'accord avec vos explications, avec l'intention de votre amendement. Les collectivités territoriales, notamment les mairies, travaillent en synergie avec Gares et Connexions. Souvent, cela se passe bien. (*On en doute sur les bancs du groupe SOCR.*)

À Chartres, la coopération entre les collectivités et la SNCF a permis la mise en place d'un guichet unique pour les tickets de bus, de car et de train - nul besoin de la loi pour cela !

Mais le texte de votre amendement va bien plus loin, il obligerait à réserver des espaces... à toutes les collectivités territoriales, pour des activités à but non lucratif ! (*On proteste sur les bancs du groupe SOCR.*) Franchement, la rédaction de l'amendement ne convient pas. Remettons-nous en au bon sens. Gares et Connexions aura tout intérêt à bien s'entendre avec les élus locaux.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'alinéa 35 de cet article dispose que Gares et Connexions a pour mission de contribuer au développement équilibré des territoires, notamment en veillant à la cohérence de ses décisions d'investissement avec les politiques locales en matière d'urbanisme : le rôle des gares dans le développement et l'aménagement des territoires est donc reconnu. Ensuite, le texte prévoit des comités de concertation qui associeront élus, autorités organisatrices, usagers à la gestion des gares. Tout cela montre la singularité de l'activité de Gares et Connexions, qui justifie sa filialisation. Naguère présidente d'une grande entreprise de transport, j'avais à cœur de développer les espaces consacrés aux divers usages, en concertation avec les élus.

M. Jean-Louis Tourenne. – Madame la Ministre, vous répondez à côté des questions posées. Bien sûr que la gare est essentielle dans le tissu urbanistique local ! Bien sûr qu'elle est le lieu de la multimodalité ! Mais ne dites pas que cela se passe bien partout. Dans mon département, nous avons dû quémander pour pouvoir implanter des services publics en gare, alors que nous étions cofinanceurs. Les collectivités territoriales doivent avoir la possibilité d'apporter de l'information gratuite dans les gares, mais aussi de la culture, cela exige de prévoir des espaces dédiés. Vous évacuez le problème et je ne vous remercie pas de vos propos.

L'amendement n°239 n'est pas adopté.

M. Olivier Jacquin. – Nous aurions pu introduire un seuil de population pour mieux distinguer grandes et petites gares. Dans ces dernières, moins porteuses de valeur foncière, Gares et Connexions ne sollicite pas spontanément les élus. Envoyons un signe aux élus locaux. L'amendement n°213, plus neutre et concis que le précédent, le fait.

*L'amendement n°213 n'est pas adopté,
non plus que les amendements n°36, 74 et 75.*

L'amendement n°257 est adopté.

M. René-Paul Savary. – Quelle est la position du Gouvernement sur le régime spécial des retraites de la SNCF ? Il compte 147 000 cotisants pour 264 000 pensionnés... Avez-vous engagé des discussions sur ce thème, Madame la Ministre ? Que se passera-t-il en cas de transfert ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le Gouvernement a annoncé d'emblée ce qu'était et n'était pas cette réforme - pas une réforme des retraites, en particulier.

En cas de transfert, les cheminots conserveront la garantie du régime de retraite. Les cheminots recrutés à partir du 1^{er} janvier 2020 le seront hors statut, ils relèveront donc du droit commun.

Par ailleurs, une réflexion sur la pérennité de notre système de retraite a été confiée à Jean-Paul Delevoye, avec l'idée, pour plus de justice et d'équité, qu'un euro cotisé devrait ouvrir sur les mêmes droits. Ce sont deux dossiers distincts. Quant au déficit démographique à la SNCF, il est compensé, comme ailleurs, par la solidarité nationale.

*L'amendement n°149 rectifié quinquies
n'est pas adopté.*

L'amendement n°216 rectifié est adopté.

*L'amendement n°150 rectifié quinquies
n'est pas adopté
non plus que l'amendement n°151 rectifié quinquies.*

M. Guillaume Gontard. – L'amendement n°77 serait de nature à rassurer. Madame la Ministre, vous avez proposé d'inscrire dans la loi l'inaliénabilité, en plus de l'incessibilité : c'est le moment de le faire.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Hier, je n'ai fait que préciser un principe constitutionnel : le domaine public est inaliénable. Nul besoin de l'écrire dans la loi. Quant à l'incessibilité, c'est la commission qui l'a inscrite dans le texte, parce que cela lui a paru ajouter une garantie supplémentaire.

M. Fabien Gay. – La SNCF, qui est notre patrimoine national, mérite de prendre le temps du débat. Madame la Ministre, hier vous avez commencé par nous dire, spontanément, que vous étiez favorable à l'inaliénabilité. L'incessibilité seule ne suffit pas, nous l'avions démontré. Puis à la fin du débat, vous avez dit : c'est plus compliqué. Vous semblez gênée sur ce sujet.

Si vraiment l'incessibilité n'est pas une garantie suffisante, alors que vous avez évolué dans le débat avant de revenir sur votre position, nous déplorons votre avis défavorable : pourquoi ne pas inscrire l'inaliénabilité dans la loi ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Ce débat ne gagne pas à la confusion que vous entretenez. La rédaction initiale assurait une propriété intégralement publique, ce qui était une garantie suffisante. La commission a ajouté l'incessibilité, vous avez trouvé cela suspect.

M. Fabien Gay. – Je ne l'ai jamais dit !

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le rapporteur vous a proposé alors de retirer cette précision, vous y avez encore vu malice et maintenant, vous voulez ajouter une troisième garantie. Votre amendement n'apporte rien d'autre que de la confusion. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM ; M. Gérard Cornu, rapporteur, applaudit aussi.*)

À la demande du groupe CRCE, l'amendement n°77 est mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°111 :

Nombre de votants..... 343
 Nombre de suffrages exprimés..... 264

Pour l'adoption 15
 Contre 249

Le Sénat n'a pas adopté.

À la demande du groupe CRCE, l'amendement n°78 est mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°112 :

Nombre de votants..... 344
 Nombre de suffrages exprimés..... 265

Pour l'adoption 15
 Contre 250

Le Sénat n'a pas adopté.

La séance, suspendue à 18 heures, reprend à 18 h 5.

L'amendement n°76 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°29.

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Je propose de lever la séance à 19 h 30 et de siéger ce soir jusqu'à 1 h 30. Nous avons, en effet, examiné 37 amendements sur 245, soit 7 amendements par heure. À ce rythme, il nous faudrait une trentaine d'heures pour examiner ce texte...

M. Ladislas Poniatowski. – Un rythme de micheline !

M. le président. – À défaut d'opposition, il en est ainsi décidé.

M. le président. – Amendement n°72, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 22

Supprimer les mots :

directement ou par l'intermédiaire de filiales,

M. Pierre Ouzoulias. – Avec cet amendement, nous rouvrons une discussion forte et lourde que nous avons eue sur les filiales. Tout le monde en convient, y compris le Gouvernement : les difficultés que rencontre la SNCF sont, entre autres choses, liées à la concurrence que se livrent ses filiales dans une opacité absolument générale. Comment service public et filiales peuvent-ils aller de pair ? Les deux termes relèvent de l'oxymore.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Nous avons examiné des amendements similaires portant sur le groupe de tête ; vous proposez les mêmes sur SNCF Réseau et bientôt, je suppose, sur SNCF Mobilités... Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je défends, moi aussi, le service public. Et il est dans son intérêt de faire de Gares et Connexions une filiale de SNCF Réseau. Avis également défavorable.

L'amendement n°72 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°184 rectifié, présenté par MM. Dantec, Corbisez, Léonhardt, Arnell, A. Bertrand, Castelli et Collin, Mmes Costes et N. Delattre, MM. Gabouty, Guérini et Guillaume, Mme Jouve, M. Labbé, Mme Laborde et MM. Menonville, Requier et Vall.

Alinéa 22

Après les mots :

développement durable,

insérer les mots :

de réduction des émissions de gaz à effet de serre,

M. Ronan Dantec. – Mme la ministre a eu des mots forts sur l'enjeu des péages et du fret pour lutter contre le changement climatique. Cet amendement les confortera en ajoutant aux missions de SNCF Réseau, et non pas de toutes les filiales, la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Nous l'avons déjà précisé pour le groupe de tête, vous avez satisfaction. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Visiblement, nous nous sommes mal compris... Écrire à chaque ligne du projet de loi l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre ne sert à rien, il faut agir en développant le fret et en jouant sur les péages.

L'amendement n°184 rectifié est retiré.

M. Pierre Ouzoulias. – Nous le reprenons.

M. le président. – Ce sera l'amendement n°184 rectifié *bis*.

M. Pierre Ouzoulias. – Madame la Ministre, ne vous étonnez pas que nous ayons ce débat trois fois, vous avez voulu trois entités. Avec une seule, nous aurions eu un seul débat.

L'amendement n°184 rectifié bis n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°73, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 22

Remplacer les mots :

d'aménagement du territoire

par les mots :

de solidarité nationale permettant de garantir le droit à la mobilité pour l'ensemble des territoires

Mme Michelle Gréaume. – L'activité de SNCF Réseau doit être exercée dans une logique de

développement durable et d'aménagement du territoire. Cette dernière notion est vaste, nous préférons mettre en balance de la rentabilité la solidarité nationale pour un développement humain soutenable. Le service public doit garantir le droit au transport pour tous : anciens, jeunes et familles.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – L'aménagement du territoire inclut la solidarité nationale. Imaginez que la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable s'appelle commission de solidarité nationale permettant de garantir le droit à la mobilité pour l'ensemble des territoires... Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – En effet. Le droit à la mobilité sera au cœur de la loi que je vous présenterai prochainement. Je ne doute pas que le groupe CRCE me soutiendra. Avis défavorable.

M. Pascal Savoldelli. – Le mot solidarité est plus explicite, il renvoie à l'égalité. Que votre solution ait été appliquée partout en Europe n'est pas un argument. En Allemagne, 12 000 km de lignes ont disparu sur 43 000. Ce sera la même chose en France et il faudra l'assumer dans vos départements. En Allemagne, souvent prise en exemple, 50 % des aiguillages ont été démontés...

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Et alors ?

M. Pascal Savoldelli. – La solidarité entre des territoires qui n'ont pas la même attractivité, ce n'est pas l'aménagement du territoire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe CRCE*)

L'amendement n°73 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°34, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'alinéa 30

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

d) le dernier alinéa est supprimé ;

Mme Cécile Cukierman. – La loi de 2014 a donné la possibilité à SNCF Réseau de confier à d'autres la responsabilité des « petites lignes ». Pour nous, c'était ouvrir une brèche dans l'unicité du réseau. Jean-Cyril Spinetta, dans son rapport, a préconisé l'abandon de 9 000 km de lignes secondaires. Elles sont finalement renvoyées aux futurs contrats de plan Etat-Région ; on sait que les moyens manqueront. Quand 80 % des déplacements en TER sont effectués pour des besoins professionnels ou de formation, il y a là un enjeu de cohésion sociale.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Vous n'avez manifestement pas mesuré les conséquences de votre amendement. Il supprimerait la faculté dont dispose SNCF Réseau de confier à d'autres la maintenance ou l'entretien de petites lignes, ce qui donne de la souplesse au groupe pour entreprendre des travaux de rénovation. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je partage cet avis. Cette possibilité permet d'accélérer la rénovation du réseau national. La région Grand Est a ainsi pu redynamiser le fret ferroviaire.

Mme Cécile Cukierman. – On pourrait aussi parler du financement des régions, de leur fusion et des inégalités criantes qui brident leurs capacités d'investissement... C'est l'État qui doit entretenir et qualifier les lignes du réseau ferroviaire, sans quoi le critère de rentabilité l'emportera. L'urgence, ce n'est pas de supprimer des lignes ou de s'en défaire, mais d'améliorer les lignes sur lesquelles circulent encore des trains qui sont indispensables pour désenclaver des pans entiers de nos territoires.

M. Marc Lamézieux. – Même si je vote la plupart du temps avec mon groupe, je voterai cet amendement du groupe CRCE. Depuis trente ou quarante ans, on voit des lignes disparaître. Dans le Grand Est, on a effectivement sauvé le fret capillaire mais sur certaines lignes, la vitesse est limitée à 20 ou 40 km/h pour des raisons de sécurité. Qui investira ? Les régions, les départements et les intercommunalités font ce qu'elles peuvent. J'espère que l'avenir du rail n'est pas d'installer une piste cyclable là où il y avait une voie ferrée. (*Applaudissements sur les bancs du groupe CRCE*)

Mme Pascale Bories. – Nous sommes attachés aux petites lignes, je l'ai dit en discussion générale, mais supprimer cet alinéa ne les sauvera pas. Au contraire, on se priverait d'une souplesse de gestion. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains*)

Mme Fabienne Keller. – Très juste !

M. Michel Dagbert. – Cette discussion met à jour un problème d'ordonnancement car il est question du problème plus large des mobilités, dont nous parlerons à l'automne. Les petites lignes doivent rester dans le domaine public, ne serait-ce que parce que ces emprises où des trains ne circulent parfois plus depuis 25 ans pourraient être utiles pour d'autres formes de mobilités. Par exemple, des voies pour les véhicules autonomes ou, comme dans mon département, pour des bus à hydrogène.

M. René-Paul Savary, rapporteur. – Président du conseil général de la Marne, j'ai organisé la réfection des lignes capillaires. Il y avait une volonté locale, les chargeurs céréaliers s'étaient engagés à payer deux euros la tonne. Laissons la liberté aux territoires de s'organiser en fonction de leurs besoins. Les lignes capillaires alimenteront des lignes plus importantes et contribueront au développement du fret ferroviaire. Que les territoires se prennent en main ! (*M. Gérard Cornu, rapporteur, approuve.*)

Mme Cécile Cukierman. – Venez dans le Massif central !

Mme Laurence Cohen. – Formidable, Monsieur Savary, mais toutes les collectivités territoriales n'ont pas les moyens d'en faire de même.

M. Bruno Sido. – Puisque la Marne y arrive !

Mme Laurence Cohen. – Le service public, pour qui ? Pour quoi ? On n'en parlera jamais assez. Refuser la responsabilité de l'État, c'est organiser la ségrégation des territoires ; c'est vrai pour le transport des voyageurs comme pour le fret. Et qu'on ne nous accuse pas de dogmatisme. Le gouvernement précédent nous avait fait tout un laïus sur les cars, ont-ils changé quelque chose ? Où est le dogmatisme quand le Gouvernement refuse de renoncer à une réforme qui n'améliorera ni le transport de voyageurs ni le transport de marchandises. (*Applaudissements sur les bancs du groupe CRCE*)

M. Fabien Gay. – Pour M. Savary, l'offre répondra aux besoins : non ! L'offre se développera là où ce sera rentable. À Mont-de-Marsan, le vice-président aux transports de Nouvelle-Aquitaine me disait que l'investissement allait devoir passer de 200 millions d'euros aujourd'hui à 1,1 milliard d'euros demain si la loi passe. En a-t-il les moyens ? Bien sûr que non ! Il faudra faire des choix ; on envisage déjà la fermeture de trois lignes, dont celle entre Bordeaux et Mont-de-Marsan où les besoins sont pourtant bien réels ; on remplacera les trains par des bus, ce qui nous ramène au débat écologique...

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Ce que vous contestez, ce n'est pas ce texte, ce sont les lois de décentralisation de 1982...

Mme Cécile Cukierman. – Non !

Mme Élisabeth Borne, ministre. – ...et le transfert aux régions de la responsabilité des services régionaux en 1997 et en 2000 avec la loi SRU.

Mme Cécile Cukierman. – Non, nous contestons la loi de 2014...

Mme Éliane Assassi. – ...et critiquons le manque de moyens !

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le Gouvernement croit en l'intelligence des territoires.

Mme Laurence Cohen. – Donnez-leur les moyens !

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La possibilité de développer des lignes capillaires est essentielle pour le fret ferroviaire, que je défends.

L'amendement n°34 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°211, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'alinéa 30

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...) Sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :

« Les missions mentionnées aux 1° à 4°, 6° et 7° ne peuvent être exercées en partie ou en totalité par une filiale de SNCF Réseau.

« Les missions mentionnées au 5° peuvent être exercées par une filiale entièrement détenues par SNCF Réseau. » ;

M. Olivier Jacquin. – Défendu.

L'amendement n°211, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°33, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'alinéa 43

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° L'article L. 2111-11 est abrogé ;

M. Pascal Savoldelli. – L'IGAS, la Cour des comptes et d'autres font le même constat, unanime pour ainsi dire : les partenariats public-privé sont inefficaces, voire nocifs. Des collectivités de gauche comme de droite en ont fait l'expérience. Dès 2008, la Cour des comptes relevait que l'avantage des partenariats public-privé n'apparaissait qu'à court terme. La Cour des comptes européenne elle-même a fini par mettre en garde les États membres contre le recours à ce type de contrats, qui font augmenter les prix et allongent les délais de livraison des ouvrages. Dans notre beau pays, par exemple, les prix ont augmenté de 73 %. Cet amendement est de vigilance.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Je ne suis pas un fanatique des partenariats public-privé mais laissons de la souplesse aux gestionnaires d'infrastructures. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Tous les partenariats public-privé réalisés dans le domaine ferroviaire ne sont pas des modèles et il faut faire preuve de plus de vigilance...

Mme Fabienne Keller. – C'est joliment dit.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – ... mais avis défavorable à leur suppression : l'outil est moins en cause que son usage.

Mme Cécile Cukierman. – Vous ne pouvez nous renvoyer, Madame la Ministre, à notre opposition supposée à la décentralisation : celle-ci exige que les collectivités territoriales aient les moyens de leurs compétences. Quant aux partenariats public-privé, certaines y ont eu recours faute de moyens. Ce que vous nommez souplesse ressemble souvent à de la contrainte. Redonnons de la force à la politique d'aménagement du territoire.

M. Olivier Jacquin. – Plus loin dans le texte, nous demanderons une évaluation des partenariats public-privé dans le domaine du ferroviaire. Quel est le coût de Tours-Bordeaux pour SNCF Mobilités ? J'ai entendu le chiffre de 140 millions d'euros par an... Veillons surtout à utiliser l'outil à bon escient.

L'amendement n°33 n'est pas adopté.

Mme Éliane Assassi. – Le groupe CRCE est le porte-voix des usagers, des cheminots de France et d'Europe, là où on avait juré ses grands dieux que la privatisation ne se ferait pas et a eu lieu. Nos amis allemands nous ont solennellement demandé de ne pas voter ce texte, ils ne veulent pas qu'on partage ce qu'ils vivent. Nous redisons notre opposition au changement de statut du groupe en SA. Madame la Ministre, ce n'est pas en répétant vos certitudes que vous êtes convaincante.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Et réciproquement...

Mme Éliane Assassi. – Oui mais le ministre, c'est vous ! C'est vous qui nous présentez un texte ! Nous voterons contre l'article.

Mme Angèle Prévile. – Je suis, moi aussi, contre la transformation en SA. Je sais deux ou trois petites choses que cela permettra, sans même parler de l'ouverture du capital : la rémunération des dirigeants sera beaucoup plus importante, ils pourront quitter les SA avec des parachutes dorés. Je regrette particulièrement que vous ayez refusé le droit d'option des collectivités sur une partie des gares. Elles sont notre patrimoine, nous aurions pu les réenchanter en y installant des services véritablement publics plutôt que d'en faire des espaces entièrement dévolus à la consommation. La République française est un projet politique performatif, celui de faire reculer l'empiètement de l'espace privé sur l'espace public.

M. Frédéric Marchand. – Moi, vous m'avez convaincu, Madame la Ministre. (*Mme Éliane Assassi rit.*) Madame Assassi, trop de caricature tue la caricature. Vous n'avez pas le monopole des usagers, ni celui des cheminots et de la rencontre avec les autres ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM, UC et Les Républicains*)

M. Olivier Jacquin. – La transformation des trois EPIC créés en 2014 en SA ne présente pas d'avantage décisif et déterminant pour l'ouverture à la concurrence ou la conclusion d'un nouveau pacte ferroviaire. Le groupe SOCR votera contre cet article qui rend possible une privatisation ultérieure - et j'insiste sur « ultérieure ».

M. Guillaume Gontard. – Ce débat était important et nécessaire. Je n'y ai pas vu de caricatures mais je n'y ai pas vu de réponses non plus : pourquoi transformer la SNCF en SA ? Nous n'avons certes pas le monopole des usagers mais je vous donne rendez-vous dans quelques années, lorsque les petites lignes fermeront. Si des travaux ne sont pas engagés maintenant, certaines disparaîtront dès 2021. Les aides des régions s'élèvent à 80 %, il manque la part de 20 %. Qui bloque ? L'État !

Mme Élisabeth Borne, ministre. – De quoi parlez-vous ?

M. Fabien Gay. – Madame la Ministre, nous n'avons pas eu de réponse ! C'est donc que la transformation en SA est purement idéologique et

dogmatique et masque une privatisation partielle ou totale à venir.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Ah !

M. Fabien Gay. – Nous avons rencontré des cheminots anglais, luxembourgeois, italiens, espagnols... (*M. François Patriat ironise.*)

Mme Éliane Assassi. – Oh ! Un peu de respect pour ces gens-là !

M. Fabien Gay. – Ils ont l'expérience de l'ouverture à la concurrence.

En Allemagne, un trajet qui prenait 96 minutes avant l'ouverture à la concurrence en prend désormais 131. La raison ? L'absence d'investissements. (*Mme Fabienne Keller s'exclame.*)

Vous ne voulez pas parler de la question qui fâche : la dette et les investissements nécessaires. Nous attendons des réponses.

M. Pascal Savoldelli. – Monsieur Marchand, personne n'a le monopole de quoi que ce soit dans cette assemblée et personne n'a à se justifier de ses convictions. Nous avons un mandat républicain et sommes tous légitimes.

Nous ne discutons pas de monopole mais de concurrence. Le débat sur les filiales est sérieux. Filiale de la SNCF, SNCF RE est une société de réassurance basée au Luxembourg. Créée en 2010, elle est dotée de 11 millions d'euros mais ne compte qu'un seul salarié. C'est une coquille vide destinée à alléger l'imposition de la SNCF ; son fonctionnement est celui de la captive de réassurance, qui sert à garantir les risques des grands groupes. Nous sommes pourtant tous convaincus de la nécessité de lutter contre l'évasion fiscale...

M. Marc Laménie. – Une fois de plus, je me démarquerais, modestement, de mon groupe : par cohérence avec mon abstention sur la réforme de 2014, je m'abstiendrai sur cet article. Même avec des capitaux publics à 100 %, des incertitudes demeurent, notamment sur le devenir des petites lignes. Sans l'appui de l'État, qui reste le premier partenaire des collectivités territoriales, des lignes entières risquent de disparaître.

M. Jean-François Husson. – C'est déjà le cas !

M. Marc Laménie. – Nous pourrions tous citer nombre de lignes qui ont fermé, dans tous les départements...

Mme Cécile Cukierman. – Absolument.

M. Pierre Ouzoulias. – M. Marchand conteste notre légitimité, soit.

M. Frédéric Marchand. – Je n'ai jamais dit ça !

M. Pierre Ouzoulias. – Les salariés de la SNCF se sont exprimés sur ce projet de réforme, même si vous contestez le mode de votation. Les salariés d'Air France l'avaient fait eux aussi. En termes de méthode,

consulter les salariés préalablement à une grande réforme est parfaitement judicieux. (*M. François Patriat s'exclame.*) Puisque vous envisagez de privatiser ADP, organisez donc un référendum interne, consultez les salariés ! Cela ne peut que renforcer la démocratie dans l'entreprise. Et vu votre force de persuasion, nul doute que le résultat sera positif.

Mme Fabienne Keller. – Il y a les salariés, qui méritent le respect, mais aussi les voyageurs, qui n'ont pas été très bien traités ces deux derniers mois, et les Français qui financent le système ferroviaire ! Cet article apporte une double garantie : capitaux publics et inaccessibilité. Les alinéas sur les gares, sans être parfaits, constituent une avancée. Le financement des infrastructures des petites lignes par l'État ou SNCF Réseau est un vrai sujet, Madame la ministre, et nous avons besoin de vous entendre confirmer que les contrats de plan État-Région seront honorés.

Quant à ceux qui se livrent à des rapprochements hâtifs, je les invite à visiter l'immense chantier de la gare de Stuttgart, qui va être enterrée sous forme de ring. C'est un magnifique projet qui porte une belle ambition pour le fret en Allemagne. Ce texte ouvrira ce genre de possibilité : réformer, pour porter une vraie ambition. Je le voterai et je vous invite tous à le faire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains ; Mme Cécile Cukierman s'exclame.*)

M. Yves Daudigny. – Il n'y a pas d'un côté les progressistes, et de l'autre les conservateurs. Le *Monde* du 26 mars 2017 titrait : « La patronne de la RATP défend le statut public de l'entreprise de transport ». On y lisait que lors de la présentation de son résultat 2017, la nouvelle présidente de la RATP avait clamé son attachement au statut public de l'entreprise et de ses agents. Samedi dernier sur *France Inter*, elle estimait que le statut d'EPIC n'était en rien un handicap, y compris dans le contexte de l'ouverture à la concurrence. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOCR et CRCE*)

Mme Cécile Cukierman. – Madame la Ministre, vous n'avez pas apaisé nos inquiétudes. Vous vous retranchez derrière la volonté affichée de ne pas privatiser. Pourtant, loin de sécuriser l'entreprise publique, cet article 1^{er} A ouvre bien la possibilité d'une privatisation.

L'enjeu est d'importance car nous avons besoin d'une infrastructure qui irrigue l'ensemble du territoire et réponde aux différents usagers du ferroviaire. Dans la Loire, les besoins de la gare de Noiretable sont loin du grand ring de Stuttgart ! Nous avons besoin d'investissements pour dynamiser les petites gares qui maillent le territoire, qui pour la plupart n'ont rien de pharaonique.

Mme Fabienne Keller. – Je suis d'accord.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – À vous écouter, on a l'impression que tout va tellement bien qu'il ne faudrait rien changer !

Mme Éliane Assassi. – Nous n'avons pas dit ça.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Vous aviez pourtant voté contre la réforme de 2014, que je sache.

Ce n'est pas ma vision, ni celle des usagers qui attendent un meilleur service public ferroviaire. C'est le sens de cette réforme : des trains à l'heure, moins chers, qui fonctionnent mieux, à travers un engagement sans précédent en faveur du ferroviaire.

M. Jean-Marc Todeschini. – Bref, un miracle !

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Madame Keller, je vous confirme l'attention que le Gouvernement porte aux petites lignes qui irriguent le territoire. L'État tiendra ses engagements aux côtés des régions dans le cadre des contrats de plan. (*Mme Fabienne Keller applaudit.*)

Monsieur Daudigny, votre référence à la RATP montre bien que la position du Gouvernement n'a rien de dogmatique. Elle ne procède pas d'une hostilité de principe aux EPIC mais de la volonté de réunifier, dans l'intérêt des voyageurs, de la SNCF et des cheminots, un système qui fonctionne mal.

M. Jérôme Bascher. – Je voterai cet article sans qu'il m'inspire un espoir démesuré. Si les choses allaient bien à la SNCF, cela se saurait !

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Il y a quand même des choses qui marchent !

M. Jérôme Bascher. – En ce moment, on patine. Il est temps que le Sénat mette fin à la grève, me disent les voyageurs que je croise. La SA n'est pas la panacée. Ce qui importe, c'est la chaîne complète de commandement. La Cour des comptes constate que la situation de l'entreprise n'est pas saine et que les voyageurs et les contribuables ne sont pas satisfaits. Reprendre la dette ? Très bien. RFF avait été créé pour éviter de faire apparaître ces sommes dans les comptes de l'État...

J'espère que ces 35 milliards serviront à l'investissement et à la modernisation de la SNCF, car je crois à l'aménagement du territoire par le chemin de fer. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains*)

M. le président. – Je vous indique qu'au rythme actuel, nous risquons de devoir siéger samedi.

M. Alain Fouché. – Le groupe Les Indépendants votera cet article. Il fallait avoir le courage de s'attaquer au statut de la SNCF. Le texte apporte un certain nombre de garanties : financières, sur le développement durable, sur la desserte des territoires et pour les usagers. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Indépendants*)

M. Michel Canevet. – Le groupe UC appuiera cette nécessaire réforme du statut de la SNCF. Il faut s'adapter à un monde qui change. La Poste l'a bien fait.

Mme Laurence Cohen. – Nous souhaitons tous des trains qui arrivent à l'heure, qui ne soient pas bondés et desservent tout le territoire ! Notre service

public reste excellent, quand on le compare aux pays qui ont privatisé. Les difficultés de la SNCF tiennent au sous-investissement chronique de l'État dans l'entretien des infrastructures et à l'externalisation de certains services.

Je me réjouis des engagements pris par l'État mais l'article 1^{er} n'offre aucune garantie, que des paroles. Lorsqu'on les met en doute, vous nous accusez de caricaturer votre position ! Pourtant, quelle meilleure garantie qu'un service public avec un personnel garant d'un savoir-faire sur l'ensemble du territoire ?

Madame la Ministre, votre réponse n'est pas à la hauteur. Les cheminots ne font pas grève par plaisir mais pour défendre un service qui est mis à mal. Si vous revenez à la table de négociations, la grève sera peut-être levée ! Nous vous avons fait des propositions ; mais vous avez rejeté tous nos amendements...

À la demande du groupe CRCE, l'article 1^{er} A est mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°113 :

Nombre de votants.....	341
Nombre de suffrages exprimés.....	336
Pour l'adoption.....	246
Contre.....	90

Le Sénat a adopté.

La séance est suspendue à 19 h 30.

PRÉSIDENCE DE M. VINCENT DELAHAYE,
VICE-PRÉSIDENT

La séance reprend à 21 heures.

Décès d'un ancien sénateur

M. le président. – J'ai le regret de vous faire part du décès de notre ancien collègue Adrien Giraud, qui fut sénateur de Mayotte de 2004 à 2011.

Nouveau pacte ferroviaire (Procédure accélérée – Suite)

M. le président. – Nous reprenons la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire.

Discussion des articles (Suite)

ARTICLES ADDITIONNELS APRÈS L'ARTICLE 1^{er} A

M. le président. – Amendement n°254, présenté par le Gouvernement.

Après l'article 1^{er} A

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'article L. 2111-10-1 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 2111-10-1. – I. La situation financière de SNCF Réseau est appréciée au regard du ratio entre sa dette financière nette et sa marge opérationnelle, défini sur le périmètre social de SNCF Réseau. À partir de 2027, ce ratio, ne peut dépasser un niveau plafond fixé dans les statuts de la société SNCF Réseau approuvés avant le 31 décembre 2019.

« À partir de 2027, les règles de financement des investissements de SNCF Réseau sont établies en vue de lui permettre de maîtriser sa dette, dans le respect du niveau plafond, selon les principes suivants :

« 1° Le montant des investissements à la charge de SNCF Réseau ne peut conduire à ce que le ratio prévu au premier alinéa dépasse le niveau plafond applicable. SNCF Réseau s'assure de ce respect lors de l'élaboration du contrat mentionné à l'article L. 2111-10 et de ses budgets annuels. En cas d'écart constaté en cours d'exécution du budget annuel, SNCF Réseau prend toute mesure lui permettant de respecter ce niveau plafond l'année suivante.

« 2° Pour tout projet d'investissements de renouvellement, de modernisation ou de développement du réseau ferré national réalisé sur demande de l'État, des collectivités territoriales ou de tout autre tiers, SNCF Réseau détermine sa part contributive dans le financement de ce projet de manière à ce que le taux de retour sur cet investissement soit au moins égal au coût moyen pondéré du capital de SNCF Réseau pour ce même investissement après prise en compte des risques spécifiques à l'investissement.

« II. – Pour la période du 1^{er} janvier 2020 au 31 décembre 2026, période dite de convergence, les statuts de l'entreprise approuvés avant le 31 décembre 2019 fixent les modalités de convergence afin que le ratio atteigne le niveau plafond visé au I du présent article le 31 décembre 2026 au plus tard. Tant que le ratio n'a pas atteint le niveau plafond visé au I du présent article, les règles de financement des investissements de SNCF Réseau respectent en outre les principes suivants :

« 1° Pour tout projet d'investissements de renouvellement ou de modernisation du réseau ferré national réalisé sur demande de l'État, des collectivités territoriales ou de tout autre tiers, SNCF Réseau détermine sa part contributive dans le financement de ce projet de manière à ce que le taux de retour sur cet

investissement soit au moins égal au coût moyen pondéré du capital de SNCF Réseau pour ce même investissement après prise en compte des risques spécifiques à l'investissement.

« 2° SNCF Réseau ne peut contribuer au financement d'investissements de développement du réseau ferré national.

« III. – La contribution de SNCF Réseau au financement des investissements au sens du présent article s'entend quels que soient le montage retenu et la nature de la contribution de SNCF Réseau, y compris lorsque celle-ci revêt la forme d'une garantie, prises de participations, ou des avances.

« IV. – Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau. Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées.

« Les modalités d'application du présent article sont définies par décret. »

II. – Au deuxième alinéa de l'article L. 2111-3 du code des transports, les mots : « Le 2° et les quatrième et cinquième alinéas de l'article L. 2111-10-1 ne sont pas applicables » sont remplacés par les mots : « Le 1° et le 2° du II de l'article L. 2111-10-1 ne sont pas applicables ».

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cet amendement est important : l'objectif est de s'assurer que la dette, que le Gouvernement reprendra à hauteur de 35 milliards d'euros, ne se reconstitue pas.

À sa création en 1997, RFF portait une dette de 20 milliards d'euros. Son montant n'a cessé de croître jusqu'à plus de 46 milliards d'euros en 2017 pour SNCF Réseau. Les lignes à grande vitesse ne l'expliquent que pour un quart.

Dès 1991, un service annexe d'amortissement avait été créé. En 1997, RFF s'est vu interdire de financer des projets de développement au-delà de sa capacité contributive.

En 2014, une règle d'or a été inscrite dans la loi : tant que la dette de SNCF Réseau dépassait un certain plafond, aucune participation à un projet d'investissement n'était possible. Tout cela n'a pas suffi puisque la dette a plus que doublé en vingt ans. Un autre quart de son accroissement vient du coût de cette dette, la moitié restante s'explique par la dérive des coûts de production au regard de la rentabilité du groupe.

D'où la reprise de 35 milliards d'euros de dette, les projets devant être contractualisés selon de nouvelles règles, fixées par cet amendement. Cette trajectoire de

retour à l'équilibre sera inscrite dans le nouveau contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau.

M. le président. – Amendement n°131 rectifié, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 1er A

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le 2° de l'article L. 2111-10-1 est remplacé par six alinéas ainsi rédigés :

« 2° Les investissements de développement du réseau ferré national sont déterminés au regard des objectifs fixés au système ferroviaire national, en vertu des articles L. 2100-1 à L. 2100-4.

« Le Parlement est associé à leur définition et procède à l'évaluation des opérations menées, après avis motivé de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et terrestres.

« L'Autorité peut fournir au Parlement toute information nécessaire à cette évaluation.

« Le financement des investissements de développement est conduit par SNCF Réseau. L'entreprise peut bénéficier, notamment du point de vue de l'aménagement du territoire, du développement local, de la mise en cohérence de l'espace ferroviaire européen, de la mise en œuvre de la transition écologique, du concours de l'État, des collectivités, des instances communautaires ou de tout autre concours.

« Elle peut, avec le concours de la Caisse des Dépôts et Consignations et de tout autre établissement de crédit de son choix, définir les conditions d'un refinancement de sa dette.

« L'ensemble de ces mesures tend notamment à assurer l'équilibre des rapports financiers entre gestionnaire d'infrastructure et entreprises ferroviaires, notamment du point de vue des redevances ou péages d'utilisation, aux fins de les réduire en tant que de besoin aux coûts d'entretien et de maintenance. » ;

Mme Éliane Assassi. – Le montant est connu : 46,6 milliards d'euros de dette, soit 2,2 points de PIB. SNCF, EDF, parmi d'autres établissements publics : la dette vient de la clause d'autonomie de gestion qui leur a été imposée en 1982 dans un contexte de forte inflation et de dérégulation des marchés financiers. Elle est constituée d'obligations de très longue durée, parfois plus longue que celle des obligations d'État.

En 2016, un rapport montrait que SNCF Réseau n'avait pas grand bénéfice à tirer de la reprise de sa dette par l'État : sa signature est crédible et l'encours est pour trois-quarts libellé en euros, ce qui lui évite beaucoup de risque de change. La solution proposée par le Gouvernement a donc tout de l'exercice obligé.

Nous proposons avec cet amendement une autre solution faisant intervenir la Caisse des dépôts, en évitant la concurrence entre opérateurs.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Je suis complètement d'accord avec Madame la Ministre : enfin un système vertueux grâce auquel SNCF Réseau maîtrisera son endettement, lequel est celui de tous les Français.

Je salue l'engagement porté par le Premier ministre et la ministre des transports. Éponger 35 milliards d'euros de dette, ce n'est pas rien. On en fait parfois porter le chapeau aux cheminots mais la dette de la SNCF ne leur est pas imputable : elle procède de la volonté de tous les gouvernements successifs désireux d'aménager le territoire, et qui l'ont fait, d'ailleurs, à la demande des élus. Cette charge revient à présent à l'actuel Gouvernement : elle est lourde, mais la démarche est vertueuse. Avis favorable à l'amendement n°254.

L'amendement n°131 rectifié ne permettrait pas, lui, de moderniser le groupe et de maîtriser la dette : avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je ne comprends pas l'amendement n°131 rectifié qui laisse la dette à SNCF Réseau. Chaque année, un 1,4 milliard d'euros de frais financiers, vous trouvez cela satisfaisant ? Avis défavorable.

M. Jean-François Longeot. – Je voterai l'amendement du Gouvernement, qui constitue une décision importante alors qu'aucun gouvernement n'a assumé cette dette par le passé.

Personne ici n'a dit qu'elle était de la faute des cheminots. Elle procède des investissements qui ont été réalisés. On peut certes les discuter...mais reprendre 35 milliards, ce n'est pas rien.

M. Ronan Dantec. – Reprendre une partie de la dette pour la laisser se reconstituer, ce serait absurde. Il faut donc de nouvelles règles.

Mais je comprends du dispositif que SNCF Réseau ne participera pas à la solidarité nationale puisqu'elle calibrera son investissement sur chaque ligne en fonction du retour attendu, au lieu de réinjecter les profits générés par les lignes qui fonctionnent, là où elles sont moins empruntées. Pouvez-vous préciser ce point ? Quelle mutualisation entre les lignes ? Quel outil pour l'aménagement du territoire ? Le rapport Spinetta laissait une marge, pour que SNCF Réseau participe au rééquilibrage. Merci, Madame la ministre, de nous dire ce qu'il en sera.

M. Daniel Chasseing. – Je m'associe aux propos du rapporteur. La SNCF ne pourra jamais rembourser 46 milliards de dette ; en reprendre 35 est important et il faut s'assurer qu'elle ne se reconstitue pas.

M. Marc Laménie. – Je voterai l'amendement du Gouvernement. Nous soutenons le monde cheminot, mais il y a aussi la défense des usagers qui ne savent pas toujours qui fait quoi. Le tout TGV n'explique pas toute la dette, c'est vrai. La reprise de 35 milliards, en tout cas, sert autant les cheminots que les usagers.

Cela dit, beaucoup reste à faire et il faudra commencer pour avancer par se poser les bonnes questions.

M. Jean-Pierre Corbisez. – Quelles marges de négociation auront les régions pour les investissements importants ? Ne peut-on imaginer une péréquation pour réduire l'écart entre régions riches et pauvres ?

M. Pascal Savoldelli. – Les cheminots ne sont pas responsables de la dette, je crois que ce fait est admis par tout le monde désormais. Le débat a avancé !

Entre 2007 et 2017, 25 000 emplois ont été supprimés et l'endettement est passé de 32,5 à 52 milliards d'euros.

Dans la dernière période, la SNCF s'est lancée dans des partenariats public-privé. Sur 100 euros empruntés, 41 ont financé les investissements du groupe et 59 ont ruisselé dans les mécanismes d'intermédiation financière. Cela pose problème.

Alors que l'État fait un effort pour le désendettement de la SNCF, il faut en tenir compte. Et il faut en débattre.

Mme Laurence Cohen. – La reprise de la dette est une bonne nouvelle, mais les contreparties sont problématiques et vous ne prévoyez qu'une reprise partielle, laissant à SNCF Réseau devenue SA un endettement proche de son maximum autorisé - et vous ne touchez pas à la dette de SNCF Mobilités. Tout cela prépare un dépeçage du service public ferroviaire.

Nous sommes favorables à une alliance des compétences de SNCF Réseau et de la Caisse des dépôts et consignations. La BCE mène par ailleurs depuis des années une politique de *quantitative easing* qui a conduit à inonder les acteurs financiers de 2 486 milliards de liquidités. C'est beaucoup plus que la dette publique de notre pays, tous opérateurs confondus.

En pratique, les taux de base sont négatifs. Cela s'est traduit par l'acquisition par la BCE de titres de créance publics et privés sur le second marché - donc peut-être de la SNCF. La BCE pourrait donc déployer une action plus large avec la Caisse des dépôts et consignations en direction des acteurs ferroviaires européens. Vous le voyez : nous ne faisons pas que nous opposer à votre réforme - nous faisons des propositions.

M. Guillaume Gontard. – On sait bien que l'État, les régions ne suffiront pas ; les métropoles seront sollicitées aussi. Mais au-delà, comment seront financées les lignes restantes ?

M. Olivier Jacquin. – Vous améliorez la règle d'or mise en place en 2014, en la rendant plus stricte. Cela permettra-t-il de développer le réseau sans passer par des cofinancements et, dans la négative, comment financerons-nous les projets ferroviaires ?

La reprise de la dette porte sur une somme importante. Mais *quid* de la dette grise ? Enfin, d'ici 2020 et 2022, la dette n'aura pas fini d'augmenter...

Mme Éliane Assassi. – Selon le contrat de performance, la dette sera en effet de 10 milliards supérieure à son niveau actuel ; resteront alors à l'entreprise 25 milliards de dette...

Ce nouvel amendement du Gouvernement limite davantage les capacités d'investissement et se base sur le taux de rentabilité de l'investissement : un euro investi devra rapporter un euro. C'est la mise à mort de lignes d'équilibre du territoire là où les collectivités territoriales n'auront pas les moyens de les entretenir !

Nous sommes loin des principes d'aménagement, d'égalité de traitement, de développement économique et de réponse aux besoins de transport des usagers - des principes portés par le service public. C'est la fin de la cohésion territoriale... sans que les nouveaux statuts de SNCF Réseau soient encore connus.

Comme nous ne sommes pas que dans l'opposition et que nous sommes force de proposition, nous proposons, avec notre amendement, de suivre la voie du service public.

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Ce n'est pas à SNCF Réseau de prendre en charge l'aménagement du territoire mais à l'État et aux collectivités territoriales ! Cette confusion est à l'origine de la dérive du groupe...

Je salue l'effort du Gouvernement avec cette reprise de 35 milliards. Sans l'article 40, nous l'aurions proposé par amendement. Nous aurions aimé que l'ancien gouvernement le fasse ! Cela fait sourire d'entendre M. Bérét-Débat vanter la politique du précédent gouvernement alors qu'elle a été coupable, le Premier ministre Valls étant revenu sur les promesses du président de la République Hollande de désendetter la SNCF, tout en enterrant la réforme sociale. (*On approuve sur les bancs des groupes Les Républicains et UC.*)

M. Patrice Joly. – C'est en passant de 5 à 3 % du déficit que la reprise de la dette devient possible !

M. Hervé Maurey, président de la commission. – La règle d'or introduite en 2014 ? Il a fallu deux ans pour prendre le décret d'application, puis on nous a fait nous asseoir dessus pour financer le Charles-de-Gaulle Express ! Avançons à présent. (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes UC, Les Républicains et RDSE*)

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Personne n'a dit que les cheminots étaient responsables de la dette.

Mme Éliane Assassi. – Personne n'a dit le contraire !

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je l'ai dit : un quart de la dette est lié aux frais financiers. Attentive à votre exposé sur les produits financiers en Europe, j'en

retiens que vous nous rejoignez pour alléger le fardeau financier du groupe afin qu'il investisse et se développe. Mais même sur ce sujet-là, vous ne pouvez manifestement reconnaître votre accord avec le Gouvernement. Je trouve curieux que vous refusiez de fait la reprise de la dette par l'État, lui préférant des refinancements compliqués au sein de SNCF Réseau.

Monsieur Jacquin, les péages futurs financeront 20 ou 30 % des projets ; il n'y a donc pas lieu de péréquer. C'est bien à l'État et aux collectivités territoriales de financer le complément. Cela peut vous contrarier. Vous préférez peut-être que les projets soient financés par la dette... Ce n'est pas notre conception.

Oui, monsieur Jacquin, un nouveau contrat précisera que le service public ferroviaire n'aura pas à s'endetter pour se développer. La reprise de la dette diminuera les frais de plus de 1 milliard d'euros...

M. Pierre Laurent. – Qui financera le complément ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Comme il n'y a pas de finance magique, cela veut dire que nous allons nous tous financer les projets à venir. La Nation tout entière s'engage au bénéfice du secteur ; la SNCF aussi.

*L'amendement n°254 est adopté
et devient un article additionnel.*

L'amendement n°131 rectifié n'a plus d'objet.

ARTICLE 1^{er} B

M. Guillaume Gontard. – Le statut régit les conditions d'embauche, la rémunération, la mobilité, le déroulement des carrières, les congés, le droit syndical... Il confie des droits mais donne aussi des devoirs et même pose des contraintes : période d'essai jusqu'à trois ans pour les cadres, travail du dimanche et de nuit rémunérés en dessous du code du travail, mobilités induites. Près de 3 000 cheminots sont à un niveau de salaire inférieur au Smic. L'affirmation assénée que le statut « coûterait » 30 % de plus que la concurrence n'est nullement démontrée. Le statut concrétise l'adaptabilité et la continuité du service public, qui emportent des sujétions, des horaires atypiques par exemple. Les cheminots suivent également un principe de neutralité : ils s'engagent au service de la Nation et des citoyens ; en contrepartie, il convient qu'ils ne soient pas soumis à l'arbitraire technocratique et financier. Voulez-vous vraiment mettre un terme à ce fonctionnement professionnel ?

Mme Cécile Cukierman. – Cet article, résultat d'un amendement du Gouvernement introduit en commission, est une vraie provocation. Annoncée comme la contrepartie de la reprise de la dette, la fin du statut du cheminot ne rapporterait que 200 millions d'euros en treize ans, soit 0,5 % de la dette infrastructure !

Le premier statut date de 1912 ; il est donc antérieur à la création de la SNCF. Le statut, fruit de la mobilisation des cheminots des différentes compagnies privées, répondait à la nécessité d'avoir des règles communes au niveau national. Il a permis de recruter et de fidéliser des agents à haut niveau de qualification, garantissant la sécurité des usagers.

M. le président. – Veuillez conclure !

Mme Cécile Cukierman. – Il me reste cinq secondes, on peut reprendre la parole de toute façon !

M. Alain Fouché. – Ce n'est pas un marché !

Mme Cécile Cukierman. – La réglementation obéit à des règles spécifiques permettant d'assurer la continuité du service public 365 jours par an et 24 heures sur 24. C'est cela que vous remettez en cause aujourd'hui.

M. Patrice Joly. – Je m'exprime au nom de M. Courteau, qui ne pouvait assister à la séance.

Pourquoi cette réforme doctrinaire qui met à terre le statut des cheminots ? Le Gouvernement s'enorgueillit-il d'avoir leur tête ? Je conteste le texte, le contexte et le prétexte. (*Sourires sur tous les bancs*) Réformer, sans doute, mais pas à n'importe quel prix. On peut sans doute dynamiser la SNCF sans la dynamiser. (« Oh ! » *admiratif à droite*)

Les hommes du rail ne sont pas des privilégiés mais l'avant-garde d'un mouvement de préservation des biens communs et de l'intérêt général.

En 2014, le Gouvernement annonçait un nouveau contrat...

M. Jean-François Husson. – Que ne l'a-t-il pas fait !

M. Patrice Joly. – Ce texte ouvre la porte à la privatisation.

M. le président. – Veuillez conclure !

M. Patrice Joly. – L'Europe n'oblige nullement à supprimer le statut, nous le préservons, en supprimant cet article.

M. Ronan Dantec. – Le Gouvernement et la commission nous répètent sur l'air des lampions que les cheminots ne sont pas responsables de la dette, mais pour supprimer aussitôt le statut, ce n'est guère cohérent.

Les statuts publics font partie de notre société, de son identité. Ils appartiennent à l'imaginaire collectif, ce qui n'empêche pas des négociations, disons, viriles, sur certaines difficultés que pose ce statut. Mais pourquoi ne pas avoir tenté une réforme dans le cadre du statut ? Cela aurait permis d'envisager une fin de grève, c'est important. Fils de syndicaliste, je connais bien ces mécanismes.

Voyez La Poste. Elle demande à présent aux communes de l'aider financièrement à maintenir son implantation. Les choses évoluent donc de manière

inégalitaire pour les territoires. Dans le rail, comment se fera la péréquation ?

M. Fabien Gay. – Nous abordons un deuxième sujet de ce texte et une autre question me taraude. (« Ah ! » *ironique à droite*) Pourquoi vouloir casser le statut des cheminots ? Il coûte cher, dit-on. À l'embauche, un cheminot gagne 1 456 euros brut - le Smic est à 1 498 euros...

La prime de nuit est de 2,70 euros par heure entre 1 heure et 6 heures, et de 20 centimes en deuxième partie de nuit. Le dimanche, la prime est de 4,50 euros par heure. Casser le statut nous coûtera plus cher que son maintien, a dit Guillaume Pepy lui-même. La raison économique ne tient donc pas la route ; en réalité, votre démarche est dogmatique : vous voulez le scalp des cheminots, dans l'idée de revenir sur leur régime de retraite. Vous voulez amener toutes les retraites dans ce pays au niveau le plus bas. (*Protestations sur les bancs du groupe Les Républicains*)

M. Olivier Jacquin. – Nous avons voté le quatrième paquet ferroviaire. Nous sommes favorables à une ouverture maîtrisée à la concurrence. Si le statut était miraculeux, SNCF Réseau et Mobilités n'auraient pas de difficulté de recrutement. Or les salaires y sont trop faibles dans certaines catégories de métier. Nous ne sommes pas favorables au dumping social, au cabotage avec un doublement des travailleurs détachés ou à la casse comme dans le secteur routier.

Imaginez-vous le climat d'incertitude dans lequel on a placé les cheminots ? Je suis agriculteur ; si une coopérative me dit : « Continue à livrer des salades, on verra après ! », je ne marche pas !

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Ce n'est pas cela !

M. Olivier Jacquin. – Nous faisons des propositions : oui à une évolution, mais négociée dans le cadre de la convention collective du ferré national. Voyez, nous sommes pragmatiques.

M. le président. – Amendement n°37, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

Mme Laurence Cohen. – Économiquement, la suppression du statut ne tient pas la route. Cela rapporterait 15 millions par an, soit quinze à vingt fois moins que le budget de communication de la SNCF !

Guillaume Pepy n'est pas le seul à avoir relevé que la suppression du statut serait plus chère que son maintien ; je l'ai lu aussi dans *Capital*. (*On ironise à droite.*) Oui, j'ai des lectures diverses ! Les cheminotes et cheminots ont accru de 40 % leur productivité ces dernières années : le statut ne freine donc rien.

M. le président. – Amendement identique n°240, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

M. Olivier Jacquin. – Une étude a calculé le coût du statut : si on payait les agents en horaires de nuit et de week-end au niveau du privé, le surcoût serait considérable ! On a parlé de 10 millions d'euros : c'est à relativiser, pour le moins. La profession, face à la rudesse du rapport Spinetta qui dépassait les limites, était légitime à descendre dans la rue.

Mme Guillaouard, PDG de la RATP, a dit ce samedi à la radio que, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, la révision du statut de la RATP ne s'imposait pas...

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Mais le statut ne disparaît pas : ceux qui l'ont aujourd'hui le garderont ! Ne l'auront plus ceux qui seront embauchés à partir de 2020. Pourquoi cela ? (« Ah ! » sur plusieurs bancs du groupe CRCE) Parce que les Français ne supportent plus les avantages réels ou supposés ! Un peu comme les parlementaires d'ailleurs ! (*Mouvements sur les bancs du groupe CRCE*) À tort ou à raison, sans doute, et vous pouvez le nier mais c'est la réalité !

M. Pierre Laurent. – Commencez par donner aux cheminots l'indemnité de base des parlementaires !

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Monsieur Laurent, vous venez d'arriver, nous avons eu des débats de très bonne qualité jusque-là, arrêtez de m'interrompre. Si vous ne pouvez pas m'écouter, c'est que vous ne voulez pas m'entendre ! (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes UC et Les Républicains*) Avis défavorable, donc.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Pour la clarté des débats, je vous prie, Monsieur Gay, de ne pas me prêter des propos que je n'ai pas tenus : je n'ai jamais dit que les cheminots étaient des privilégiés. Monsieur Jacquin, ces amendements suppriment le recrutement au statut, non le statut qui perdure pour les agents actuellement à la SNCF. De quoi parlons-nous ? D'équité. Ce secteur s'ouvrira à la concurrence : d'autres salariés exerceront les mêmes métiers et connaîtront les mêmes contraintes. D'où la nécessité d'un cadre équitable au niveau de la branche, à travers une convention collective ; comme pour la Poste. L'objectif du Gouvernement est d'aboutir avant la fin 2019. Avis défavorable.

M. Jean-Claude Requier. – Le groupe RDSE est divers, hétérogène mais pas hétérodoxe. M. Dantec a donné sa position ; le groupe RDSE votera majoritairement contre ces amendements. On a parlé de la Poste : elle a réussi sa mutation. (*On proteste sur les bancs du groupe CRCE.*)

Mme Cécile Cukierman. – Hallucinant !

M. Pierre Ouzoulias. – En aucun cas, le statut de la fonction publique n'est remis en question mais, partout dans la fonction publique d'État, les nouvelles embauches se font hors de ce statut ; on arrive à des niveaux de précarité inconnus dans le privé. Soyez honnêtes : votre projet, c'est la précarisation maximum. Dans la recherche, 35 % de précaires !

Comment peut-on assurer un service public dans ces conditions-là ?

Mme Laurence Cohen. – Nous ne vivons pas sur la même planète ! Le courrier est-il mieux distribué ?

M. Raymond Vall. – Il n'y a plus de courrier depuis les téléphones portables !

Mme Laurence Cohen. – Le rôle social du facteur est extrêmement important dans les zones rurales. (*Protestations sur les bancs des groupes LaREM, Les Indépendants, RDSE, UC et Les Républicains*) Il faut se respecter sur tous les bancs !

M. Alain Fouché. – Dites-le à vos collègues !

Mme Laurence Cohen. – Quand une factrice ou un facteur passe quelques minutes auprès d'une personne âgée, il les facture ! Ce n'est pas de cette société que je veux pour mes enfants et petits-enfants.

M. Fabien Gay. – Madame la Ministre, vous parlez d'équité. Comme le transport ferroviaire sera ouvert à d'autres sociétés privées, il faut les mêmes conditions pour tous. Moi aussi, je veux cette équité, mais par le haut.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Ça s'appelle une convention collective !

M. Fabien Gay. – Et pourquoi pas un statut pour tous les travailleurs des transports ? (*Madame la ministre s'esclaffe.*) Nous n'avons pas la même vision de la société. Vous voulez tout privatiser, tout précariser. (*On se récrie sur les bancs du groupe LaREM.*) Mais si !

Entendre le rapporteur comparer les parlementaires et les cheminots me fait mal. Ma mère et mon père ont travaillé toute leur vie à l'usine. J'ai une vie meilleure qu'eux. Quand j'entends parler de privilèges réels ou supposés, j'ai mal. Quels privilèges réels ont les cheminotes et cheminots dans ce pays ? Aucun !

M. Pascal Savoldelli. – Un mot sur la sécurité. Tout le monde aime la SNCF et connaît les commandements hiérarchiques de la SNCF. Il arrive qu'un jour, un train ne parte pas parce qu'un cheminot, parce qu'il a l'expertise technique, a repéré un facteur de danger. Et ça, c'est possible grâce au statut. Dans le privé, un salarié peut être licencié pour avoir pris cette décision. (*Marques de dénégation à droite*) Plus de 60 % des Britanniques veulent la renationalisation des chemins de fer.

L'équité ? Elle commence par faire payer aux chauffeurs routiers autant de cotisations sociales qu'aux cheminots. Eux aussi ont des horaires difficiles, eux aussi ont besoin d'un suivi médical. Cela évitera beaucoup d'accidents. Connaissez-vous le coût annuel des accidents corporels ? Pas moins de 37 milliards d'euros par an. L'équité, ce n'est pas diviser les cheminots et les chauffeurs routiers, c'est tirer tout le monde vers le haut.

M. Olivier Jacquin. – Madame la Ministre, c'est la moindre des choses de maintenir le statut des

cheminots pour ceux qui l'ont aujourd'hui. L'incertitude vient de ce que le recrutement au statut s'arrêtera en 2019. Or ce projet de loi organise des transferts avant la conclusion des négociations sur la convention collective. Certes, il y a beaucoup de symboles dans cette affaire-là car les transferts concernent seulement quelques centaines d'agents. Je défends une convention collective des transports élargie. Pourquoi les conditions des salariés seraient-elles différentes selon qu'ils travaillent dans un train, un tram ou un car ; et encore, je n'évoque pas le statut d'autoentrepreneur des chauffeurs Uber.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Parce que ce sont des métiers différents !

M. Olivier Jacquin. – Cela évitera ce qu'il s'est passé dans le transport routier : les entreprises de mon département ont disparu, face à la concurrence sauvage du travail détaché. Avec les transports de voyageurs, nous parlons d'emplois non délocalisables ; nous n'avons pas besoin de dumping social dans ce secteur-là aussi !

Mme Cécile Cukierman. – Très bien !

M. Daniel Chasseing. – Je prends le train deux fois par semaine, la ligne qui irrigue la région Centre puis se termine à Toulouse. Cette ligne s'est beaucoup dégradée, pas du fait des cheminots mais parce que la SNCF n'a pas réalisé les investissements qui étaient nécessaires. Ce Gouvernement investit 35 milliards d'euros dans le ferroviaire, c'est un engagement très fort de la Nation. En contrepartie, le projet de loi prévoit 12 milliards d'euros à rembourser pour un retour à l'équilibre financier à partir de 2022 avec une diminution de la charge de la dette - 1,5 milliard d'euros par an, tout de même. En contrepartie, il est aussi prévu plus de polyvalence, la fin du statut. La démarche est raisonnable.

M. Pierre Laurent. – Maintenir le statut des cheminots dans l'entreprise pour faire accepter la fin de celui-ci, c'est toucher à leur dignité. Ils défendent non leur situation, mais l'idée qu'ils se font de leur entreprise. C'est pour cela que 91 000 cheminots ont dit non à la réforme dans la « *Vot'action* » SNCF. Dans la perspective de l'ouverture à la concurrence, qui n'est pas la nôtre, vous auriez pu commencer par la négociation de la convention collective.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – C'est en cours.

M. Pierre Laurent. – Qui a ouvert le débat sur la réforme par la question du statut, sinon le président de la République et le Premier ministre ?

Mme Sophie Taillé-Polian. – On ne peut pas se prévaloir de favoriser l'équité en la supprimant au sein même de l'entreprise, où coexisteront différents statuts. Cette situation compliquera la gestion des ressources humaines et les relations entre les salariés. Les cheminots veulent rester dans l'égalité, les uns avec les autres. La négociation aurait pu partir des droits actuels. Quant à la comparaison entre les statuts des parlementaires et des cheminots, elle est

indécente. Elles sont perçues comme des privilèges, il faudrait donc les supprimer ? À ce compte-là, on n'en a pas fini. De nombreuses conventions collectives sont excellentes, elles ont été obtenues de haute lutte et par la négociation.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Les salariés qui ne seront pas au statut ne respecteront pas les règles de sécurité ?

Mme Cécile Cukierman. – Ce n'est pas ce que nous avons dit !

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Et les pilotes d'avion, et les conducteurs de cars scolaires ? Ce sont des salariés du privé, ils appliquent des règles de sécurité.

Qui a dit que la convention collective aboutirait à un nivellement ? L'UTP, le syndicat patronal, a déclaré vouloir un cadre social de haut niveau qui ne soit pas la copie du statut pour être adaptable aux différentes situations.

Le cas de La Poste, j'en ai discuté avec son ancien président, Jean-Paul Bailly. Il n'y a pas des postiers de première catégorie et des postiers de seconde catégorie mais des postiers qui ont un socle de droits communs décliné selon des modalités différentes. C'est ce que je défends pour la SNCF, le principe d'unité sociale.

Monsieur Jacquin, ni les entreprises ni les salariés ne souhaitent une convention collective générale des transports. Si le Gouvernement ne négocie pas à la place des partenaires sociaux, il s'engage à ce que la négociation aboutisse avant le 31 décembre 2019.

Les amendements identiques n^{os} 37 et 240 ne sont pas adoptés.

M. le président. – Amendement n°152 rectifié *quinquies*, présenté par Mmes Lienemann et Meunier, M. Tourenne, Mme Prévaille, MM. M. Bourquin, Duran et Todeschini, Mmes G. Jourda et Monier et M. Tissot.

Rédiger ainsi cet article :

La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités peuvent procéder à des recrutements de personnels soumis au statut mentionné à l'article L. 2101-2 du code des transports tant qu'une nouvelle convention collective de branche présentant des conditions équivalentes n'aura pas été conclue.

Mme Michelle Meunier. – Cet amendement de repli conditionne la fin du recrutement au statut à la négociation d'une convention collective à droits équivalents.

M. le président. – Amendement n°241 rectifié *bis*, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Rédiger ainsi cet article :

La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités peuvent procéder à des recrutements de personnels soumis au

statut mentionné à l'article L.2101-2 du code des transports tant que la nouvelle convention collective au sein de la branche ferroviaire n'a pas été conclue.

M. Claude Bérít-Débat. – C'est un amendement de repli, réaliste et de bon sens. Les organisations syndicales et patronales jugent le délai du 31 décembre 2019 irréaliste ; nous proposons 2023, ce qui serait cohérent car cela correspondrait avec la période expérimentale précédant l'ouverture à la concurrence.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Le délai est court mais réalisable : la négociation de la convention collective a commencé en 2014 et quatre accords ont d'ores et déjà été conclus et étendus par arrêté ministériel, notamment sur l'organisation du travail. Reste à avancer sur la classification et rémunérations, les garanties collectives et les droits syndicaux. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La date du 1^{er} janvier 2020 a été fixée en cohérence avec la nouvelle organisation de la SNCF, le début de l'ouverture à la concurrence et de la reprise de la dette. Finaliser la convention collective avant cette date est ambitieux mais possible. L'UTP prévoit une finalisation du volet classification et rémunérations début 2019. Se donner une date butoir est une bonne chose quand la négociation a commencé en 2015. Le Gouvernement a annoncé la création d'un observatoire social, l'UTP donne des moyens d'expertise aux syndicats. Bref, nous nous fixons une échéance et les moyens de la respecter. Avis défavorable à cet amendement, les salariés ne sauraient pas dans quelles conditions ils seraient recrutés.

M. Olivier Jacquin. – Un représentant de l'UTP m'a dit que 2019 était un délai intenable. Pourquoi une telle tension sur ce délai ? Un concurrent de la SNCF m'a confié que ce climat social était catastrophique. Le rapporteur a affirmé que quelques centaines d'agents étaient concernées par les transferts. Depuis, nous avons un chiffre plus précis : sur les 30 000 agents actuels, 3 000 à 5 000 seraient concernés à une échéance de dix ans ; quelques centaines à une échéance de cinq ans, dont quelques dizaines seraient en position de refuser un transfert. C'est sur ce point que la discussion achoppe. Reprenez notre amendement à votre compte et la grève s'arrêtera immédiatement ! *(On en doute sur les bancs des groupes LaREM et Les Républicains.)*

*L'amendement n°152 rectifié quinquies
n'est pas adopté,
non plus que l'amendement n°241 rectifié bis.*

M. le président. – Amendement n°242, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Remplacer l'année :

2019

par l'année :

2023

M. Olivier Jacquin. – Ultime amendement de repli, qui consiste à reporter le délai à 2023. Nous sommes ouverts à une autre date, pourvu que ce soit après 2019.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Amendement de repli sur un amendement de repli ! Croyez-vous vraiment que cela mettra fin à la grève ? C'est un peu naïf... Des représentants des syndicats m'ont dit que, quoi qu'il arrive, ils poursuivront la lutte contre ce projet de loi et contre l'ouverture à la concurrence. C'est leur droit le plus strict, ils peuvent continuer la grève jusqu'à plus soif.

D'autres reconnaissent que le texte de la commission comporte des avancées. Les syndicats réformistes peuvent, en fonction de notre vote, envisager un arrêt de la grève. Ce serait un grand service à rendre à nos concitoyens, en particulier les plus défavorisés qui prennent le train tous les jours pour aller travailler. Nous voulons un service public au service du public ! *(Applaudissements sur les bancs des groupes Les Républicains et UC)*

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le Premier ministre et moi avons reçu le président de l'UTP, il nous a dit qu'il tiendrait le calendrier. Faudra-t-il encore trois ans pour discuter de la classification et des rémunérations alors que des propositions sont déjà sur la table ? Ce n'est pas sérieux. Avis défavorable.

M. Claude Bérít-Débat. – On nous accuse de naïveté, de manque de sérieux... Je me place dans la perspective d'une adoption de la loi, puisqu'il y a accord entre la majorité sénatoriale et le Gouvernement. Nous aussi souhaitons que la négociation de la convention collective aboutisse mais qu'elle conditionne la fin du statut.

Madame la Ministre, vous êtes dans votre rôle, mais nous aussi lorsque nous parlons avec les syndicats. Olivier Jacquin et moi-même nous faisons les porte-parole des syndicats réformistes. Ils demandent un délai. Ne dites pas : circulez, il n'y a rien à voir. Ce sont les partenaires sociaux qui négocient, pas le Gouvernement.

M. Jean-Michel Houllégatte. – Le Sénat s'enorgueillit de trouver l'équilibre entre le souhaitable et le possible. La date du 31 décembre 2019, c'est la vente du statut à la bougie. Donnons à la négociation une chance d'aboutir en retirant le pistolet sur sa tempe.

Mme Angèle Prévile. – Oui, les négociations sont en cours et trois accords restent à finaliser. Elles sont, pour autant, complexes en raison de l'ancienneté du statut de cheminot. Il n'y a pas de raison de ne pas donner aux partenaires sociaux le temps d'aboutir à un accord raisonnable et équitable.

L'amendement n°242 n'est pas adopté.

À la demande du groupe CRCE, l'article 1^{er} B est mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°114 :

Nombre de votants.....	344
Nombre de suffrages exprimés.....	340
Pour l'adoption.....	248
Contre.....	92

Le Sénat a adopté.

ARTICLE 1^{ER} C

M. le président. – Amendement n°38, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

Mme Michelle Gréaume. – On ne touchera pas au statut et des négociations sur la convention collective sont en cours. Très bien, mais pourquoi la commission a-t-elle introduit cet article qui modifie le champ d'application du décret relatif à la durée du temps de travail dans la branche ferroviaire pour tenir compte de la transformation en SA ? Nous refusons le changement de statut de la SNCF. Faisons confiance aux partenaires sociaux et supprimons cet article.

M. le président. – Amendement identique n°154 rectifié *quinquies*, présenté par Mmes Lienemann et Meunier, M. Tourenne, Mme Prévile, MM. M. Bourquin, Duran et Todeschini, Mmes G. Jourda et Monier et M. Tissot.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Déstabiliser tout l'édifice de la SNCF pour en faire une SA n'a aucun sens. À moins que ce ne soit pour rendre possible une privatisation future mais le supposer est, bien entendu, un procès d'intention.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – L'objet de cet amendement n'a pas de lien avec l'article. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – J'ai compris que vous étiez contre le changement d'organisation...

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – ... de statut !

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Votre amendement priverait les salariés du groupe de bénéficier de la convention collective. Je vous suggère de le retirer.

Les amendements identiques n°38 et 154 rectifié quinquies ne sont pas adoptés.

M. le président. – Amendement n°155 rectifié *quinquies*, présenté par Mmes Lienemann et Meunier, M. Tourenne, Mme Prévile, MM. M. Bourquin, Duran et Todeschini, Mmes G. Jourda et Monier et M. Tissot.

Alinéas 3 et 8

Supprimer ces alinéas.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°258, présenté par M. Cornu, au nom de la commission.

Alinéa 3

1° Remplacer les deux occurrences du mot :
des

par le mot :
aux

2° Remplacer la première occurrence du mot :
de

par le mot :
à

M. Gérard Cornu, rapporteur. – C'est un amendement rédactionnel. Avis défavorable à l'amendement n°115 rectifié *quinquies*.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Avis défavorable à l'amendement n°155 rectifié *quinquies*, avis favorable à l'amendement n°258.

L'amendement n°155 rectifié quinquies n'est pas adopté.

L'amendement n°258 est adopté.

L'article 1^{er} C, modifié, est adopté.

ARTICLE ADDITIONNEL

M. le président. – Amendement n°65, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 1^{er} C

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

La ministre demande également la réalisation d'un bilan carbone des politiques de libéralisation du transport ferroviaire.

M. Fabien Gay. – Nous connaissons, chers collègues, votre désamour vis-à-vis des rapports. Il est pourtant indispensable de faire un point global sur le bilan des ouvertures à la concurrence. Comment oublier la vague de suicides après le recul de l'État à France Telecom ? D'après la doxa libérale, la privatisation entraîne un renforcement de la sécurité et l'abaissement des prix. Ce n'est pas ce que montrent les exemples britanniques et allemands. À présent, 60 % des Britanniques souhaitent la renationalisation du rail. Le désengagement de l'État a détérioré le service, même si le rapport du BCG, qu'on ne peut pas qualifier de gauchiste, a reconnu que la SNCF reste un

bel outil. Il faut des études complètes pour un bilan contradictoire.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Sur la forme, cet amendement ne peut pas être accepté car il comporte une injonction au Gouvernement, ce qui est contraire au principe de la séparation des pouvoirs. Quant au bilan, je vous renvoie au rapport de l'Arafer de mars 2018 qui comporte des éléments très intéressants. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Les travaux sur le quatrième paquet ferroviaire ont été précédés d'une étude d'impact au niveau européen ; je la tiens à votre disposition si vous ne la trouvez pas sur le site de la Commission européenne. Au niveau national, l'Arafer mais aussi le Sénat en 2013 et le Conseil d'analyse stratégique en 2011 se sont penchés sur le sujet. L'heure n'est plus aux rapports mais à préparer l'entreprise et les salariés à l'ouverture à la concurrence, pour qu'elle soit une réussite pour les voyageurs, les territoires et les cheminots.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Je voterai cet amendement. J'étais députée européenne lors du premier paquet de libéralisation ferroviaire. Le groupe socialiste au Parlement européen a toujours exigé une directive cadre des services publics imposant par exemple une péréquation tarifaire. Nous ne l'avons jamais obtenue. Un rapport de bilan et une étude d'impact, ce n'est pas la même chose, Madame la Ministre : le premier est contradictoire et donne lieu à un débat public.

Les organisations syndicales des différents pays européens font le même constat : l'ouverture à la concurrence n'est un plus que là où le service public était pitoyable. Au Royaume-Uni, le nouveau monde veut renationaliser les transports ! Les Britanniques dépensent 14 % de leurs revenus pour se déplacer, les Français 3 %. En réalité, la concurrence ne peut exister sur le rail puisqu'on ne peut pas faire passer deux trains sur la même ligne.

M. Fabien Gay. – Ce que nous voulons, c'est un bilan contradictoire sur l'ouverture à la concurrence des services publics. En 2003, 18 % des marchandises étaient convoyées par fret ferroviaire ; aujourd'hui, c'est 10 % ! C'est un échec manifeste. Dans les vingt prochaines années, le trafic de marchandises sera multiplié par trois, donc le nombre de camions sur nos routes aussi... Voilà les éléments dont il faudrait débattre.

J'ai demandé à la directrice de l'Autorité de la concurrence quels étaient les secteurs dans lesquels l'ouverture à la concurrence avait été profitable pour les usagers et les salariés. À part la téléphonie mobile, elle n'a pu en citer aucun ! Partout le service s'est dégradé et les prix ont augmenté.

M. Olivier Jacquin. – Le modèle italien semblerait plaider pour l'ouverture à la concurrence. En réalité, si les effets sont si visibles, c'est que le service de trains rapides était à l'origine très mauvais : tarifs élevés,

trains rares et de mauvaise qualité. Et encore, les bénéfiques ne sont palpables qu'au début. En France, nous ne sommes pas du tout dans cette configuration ! Et le mammoth SNCF a même réussi à mettre sur pied Ouigo dans des délais remarquables. On aime ou pas, mais l'ouverture à la concurrence a été anticipée. Sur les LGV, le marché est presque saturé ; il n'y aura pas de grand soir de la concurrence.

Les systèmes de transport urbain ont en France de bons résultats. Les autorités organisatrices sont de plus en plus compétentes.

Le groupe SOCR plaide pour une maîtrise publique forte. Avec le modèle japonais, le modèle suisse devrait nous inspirer : il fonctionne car l'État y est resté stratégique et investit sur le long terme.

L'amendement n°65 n'est pas adopté.

ARTICLE PREMIER

M. Pascal Savoldelli. – L'attitude de la commission sur cet article ? Renforcer les habilitations à légiférer par ordonnances, en ajoutant pas moins de six items. Comment est-ce possible alors que les élus des territoires n'ont pas été consultés non plus que les usagers ? La réforme, le changement, le groupe CRCE est pour mais s'ils font l'objet d'une appropriation démocratique.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Cet article fait basculer dans le domaine des ordonnances des décisions stratégiques pour l'avenir de l'entreprise et du rail. Or la question des missions de la SNCF ne peut être dissociée de la réflexion globale sur l'avenir des mobilités, qui va faire l'objet d'une loi. Nous devrions commencer par faire des choix stratégiques sur le fonctionnement du rail et surtout son financement : si la dette est telle, c'est que le financement des investissements est insuffisant. Elle risque donc de se reconstituer... Bref, cet article est un chèque en blanc, ce qui me semble plus qu'hasardeux.

M. Olivier Jacquin. – Au Royaume-Uni, le principe est celui d'une concurrence territorialisée, les lots étant remis en concurrence tous les sept ans. Dans ce pays, on délègue beaucoup, mais on contrôle aussi beaucoup - culture qui nous manque terriblement en France, voyez les autoroutes...

Toute notre ingénierie publique était liée au monopole de la SNCF ; l'État, le ministère des transports, autorité organisatrice d'un nouveau genre avec ce texte, est-il outillé pour jouer son rôle ? Allez-vous recruter les compétences nécessaires pour exercer les fonctions nouvelles qui seront les vôtres avec la fin du monopole de l'État ?

M. Jean-Michel Houllégatte. – Cet article est issu d'un processus d'hybridation. Le Parlement est dépossédé de ses prérogatives, or la confiance a été mise à mal ces derniers mois, par votre méthode et les provocations du rapport Spinetta. Sans compter que,

sans étude d'impact ni avis du Conseil d'État, nous avançons à l'aveugle. Il conviendra d'être vigilant sur le périmètre des ordonnances.

Le Gouvernement a par exemple introduit une possibilité de retour à l'État de tout ou partie des biens attribués aux sociétés de transport. Excellent, se dit-on, mais SNCF Réseau pourrait-elle un jour être dépossédée de tout ou partie de son réseau, confié en gestion à un autre acteur, dans le cadre d'une deuxième ouverture à la concurrence ?

Comment s'assurer que SNCF Réseau sera l'affectataire universel de son réseau ? Comment sécuriser juridiquement la relation entre l'État propriétaire et la SA ?

M. le président. – Amendement n°49, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

M. Pierre Laurent. – Cet article donne toute latitude au Gouvernement pour décider. Et la commission en a même rajouté ! En tout, dix-sept alinéas énumèrent des sujets essentiels qui sont renvoyés aux ordonnances. Le 26 février, le président Maurey dénonçait pourtant avec virulence le recours aux ordonnances, y voyant « un mépris du Parlement qui laissera des traces ». La commission aurait dû être la première à y résister. Nous, nous ne l'acceptons pas.

M. le président. – Amendement identique n°243, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

M. Olivier Jacquin. – Le Gouvernement s'était engagé devant la presse à ne pas recourir aux ordonnances ; il a finalement opté pour une méthode consistant à réintégrer certaines dispositions initialement prévues dans le champ de l'ordonnance. Le projet de loi, dont le volume a quasiment quadruplé, est devenu un texte hybride entre articles d'habilitation et articles classiques... Le Parlement doit pouvoir jouer pleinement son rôle sur une réforme ferroviaire aussi importante.

Madame la Ministre, renoncez aux ordonnances, poursuivez le dialogue démocratique !

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Je ne connais aucun parlementaire satisfait que le Gouvernement légifère par ordonnance. Mais avouez qu'en la matière, nous partons de loin, vu le texte arrivé à l'Assemblée nationale... Je me suis attaché à limiter autant que possible les ordonnances afin d'intégrer dans le dur du texte les dispositions sur l'aménagement du territoire et les mesures de progrès social, qui sont des marqueurs pour le Sénat.

Pragmatique, j'ai cependant estimé que certains sujets techniques pouvaient être traités par ordonnance. Tous les sujets importants sont dans le corps de la loi. Avis défavorable aux amendements n°49 et 243.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – On peut raconter l'histoire à l'envers, mais la réalité est que le champ des ordonnances s'est réduit ! Au fur et à mesure de la concertation, des dispositions législatives en bonne et due forme ont remplacé les demandes d'habilitations, à l'Assemblée nationale et dans votre commission. Les ordonnances ne concernent plus que des dispositions techniques ou d'application. Elles sont nécessaires pour boucler la réforme mais les mesures importantes figurent à présent en dur dans le texte. Avis défavorable.

À la demande du groupe CRCE, les amendements identiques n°49 et 243 sont mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°115 :

Nombre de votants343
Nombre de suffrages exprimés340

Pour l'adoption.....92
Contre.....248

Le Sénat n'a pas adopté.

M. le président. – Amendement n°79, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

I. – Alinéa 1

Après les mots :

groupe public ferroviaire

rédigier ainsi la fin de cet alinéa :

dans l'objectif de réunifier le système ferroviaire en garantissant l'unicité économique, sociale et technique du groupe :

II. – Alinéas 2 à 16

Supprimer ces alinéas.

Mme Michelle Gréaume. – Lors de la réforme de 2014, la nécessité d'un groupe ferroviaire unifié a enfin été reconnue, après dix-sept ans d'éclatement. Le démembrement du service public, le cloisonnement des métiers, le recours massif à la sous-traitance ont entraîné la dégradation du réseau et de la qualité de service. Nous n'avons jamais cessé de pointer les lacunes de la réforme de 1997. La séparation de la SNCF en trois EPIC annonçant sa privatisation a multiplié les structures d'arbitrage et de coordination, mais pas amélioré la gestion du groupe. Il s'agissait de préparer la vente à la découpe du rail français !

L'intégration étroite et réelle est la seule voie pour faire réussir l'opérateur historique. Notre service public englobe l'offre de service, la gestion et le déploiement des réseaux mais aussi celle des gares et du patrimoine ferroviaire.

M. le président. – Amendement n°80, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

I. – Alinéa 1

Après les mots :

groupe ferroviaire

rédigé ainsi la fin de cet alinéa :

et garantir son développement, afin de favoriser un développement harmonieux des territoires et la réalisation des engagements de la France en matière de lutte contre le réchauffement climatique :

II. – Alinéas 2 à 16

Supprimer ces alinéas.

M. Fabien Gay. – Selon l'avis alarmant du CESE sur la loi de transition énergétique, les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre seront inatteignables sans investissement majeur dans les alternatives au transport routier individuel. Les chercheurs Pascal Da Costa et Elwyn Sirieys ne disent pas autre chose. Or le respect de l'environnement est le grand absent de ce projet, alors que le ferroviaire est l'un des modes de transport les plus propres. Il représente 0,52 % des émissions de CO₂ imputables au transport, 6 % des émissions de particules fines.

Cet amendement encourage une politique ambitieuse et cohérente de développement du ferroviaire qui sera un vrai levier sur les plans économique, social et environnemental.

M. le président. – Amendement n°4 rectifié *sexies*, présenté par M. Malhuret et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires.

Alinéa 1

Après les mots :

transport ferroviaire

insérer les mots :

et dans le respect des engagements de la France dans la lutte contre le réchauffement climatique

M. Alain Fouché. – En France, le secteur des transports est le principal émetteur de CO₂, avec 39 % des émissions de gaz à effet de serre, en augmentation de 10 % depuis 1990. Il y a urgence à développer des modes de transport verts. Le train est dix fois moins émetteur de CO₂ que la voiture, cinquante fois moins que l'avion. La redéfinition du rail français doit aller de pair avec une politique de verdissement des transports.

M. le président. – Amendement n°81, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéas 2 à 16

Supprimer ces alinéas.

M. Pascal Savoldelli. – L'ouverture à la concurrence, Madame la Ministre, n'est pas une obligation européenne, c'est un choix politique. En effet, le règlement OSP, modifié le 23 décembre 2016, permet de déroger au principe de concurrence en s'appuyant sur les caractéristiques structurelles et pertinentes d'un marché ou l'amélioration de la qualité du service. Attendons la renationalisation en Grande-Bretagne !

M. le président. – Amendement n°174, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 3

Compléter cet alinéa par les mots :

, le cas échéant, par la voie de la transformation en sociétés de ces établissements

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Amendement de précision qui assure la continuité juridique des personnes morales dans le cadre de la transformation des EPIC en SA.

M. le président. – Amendement n°259, présenté par M. Cornu, au nom de la commission.

Alinéa 9

Remplacer les mots :

des sociétés

par les mots :

de la société nationale

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Amendement rédactionnel.

M. le président. – Amendement n°82, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 11

Après la seconde occurrence du mot :

représentation

insérer le mot :

significative

Mme Michelle Gréaume. – Nous sommes satisfaits que le Gouvernement ait prévu la présence des collectivités territoriales, autorités organisatrices, des associations d'usagers et des représentants du personnel dans la composition des organes sociaux de la SA.

Par une proposition de loi du 16 mai 2012, nous proposons d'ailleurs que le conseil d'administration de la SNCF soit composé majoritairement de représentants des salariés, des usagers et des élus, afin que la politique de transports soit guidée davantage par les exigences de service public que par des logiques austéritaires. À la concurrence, nous opposons la complémentarité. Tout l'intérêt de la maîtrise publique repose sur l'exigence d'un meilleur

contrôle citoyen d'une entreprise financée par l'impôt. Trop de décisions ayant un impact sur le public sont prises par un petit nombre de personnes ayant des intérêts communs.

M. le président. – Amendement n°39, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 13

Supprimer cet alinéa.

M. Fabien Gay. – Le Gouvernement veut fixer par ordonnance les règles d'investissement de SNCF Réseau ; nous pensons que c'est le rôle du Parlement. Ce qui manque, c'est une politique volontariste d'investissement public massif.

SNCF Réseau doit pouvoir réaliser des investissements dont la finalité première n'est pas la rentabilité ; or la règle d'or l'interdit. Il ne s'agit pas seulement de la trajectoire financière de SNCF Réseau mais de trouver des ressources pérennes et transparentes. Nous avons ainsi proposé un livret vert mobilisant l'épargne populaire ou une contribution des sociétés d'autoroute aux profits insolents.

Il faut donner la priorité à la régénération du réseau plutôt que d'enserrer la SNCF dans des contraintes budgétaires. Le développement ferroviaire ne peut s'autofinancer. C'est le désengagement de l'État qui est à l'origine de la dette de SNCF Réseau, il n'y a pas de miracle à attendre du recours au privé.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – L'amendement n°79 est manifestement contraire au droit européen, qui impose la séparation des activités : avis défavorable.

L'amendement n°80 est satisfait depuis que nous avons ajouté la lutte contre le changement climatique dans le dur de la loi. Retrait ?

L'amendement n°4 rectifié *sexies* est analogue : retrait.

L'amendement n°81 vide de sa substance l'habilitation : défavorable.

L'amendement n°174 rétablit une précision relative aux conditions du transfert des biens, droits et obligations des établissements, « le cas échéant, par leur transformation en société ». Quel intérêt ? Par principe, nous limitons les habilitations au strict nécessaire : avis défavorable.

L'amendement n°82 n'est pas opérationnel, sauf à définir plus précisément le terme « significatif ». Avis défavorable.

Enfin, les règles de financement des investissements de SNCF Réseau ont été précisées par l'amendement n°254 du Gouvernement qui instaure la règle d'or. Dès lors, avis favorable à la suppression par l'amendement n°39 de cette habilitation désormais redondante. (*Sourires sur les bancs du groupe CRCE*)

Mme Éliane Assassi. – Vous êtes malin !

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Avis défavorable aux amendements n°79 et 80 qui reviennent sur la nouvelle organisation de la SNCF. Retrait de l'amendement n°4 rectifié *sexies*, car le texte de la loi est explicite.

Avis défavorable à l'amendement n°81 qui revient lui aussi sur la nouvelle organisation.

Avis favorable à l'amendement n°259.

L'amendement n°82 apporte plus de confusion que de clarté : avis défavorable. Je m'étonne que vous dénonciez l'opacité des décisions alors qu'aujourd'hui comme demain, un tiers des membres des organes de gouvernance de la SNCF sont des salariés...

Avis favorable à l'amendement n°39, puisque la règle d'or a été inscrite dans la loi.

L'amendement n°79 n'est pas adopté.

L'amendement n°80 est retiré.

M. Alain Fouché. – L'amendement n°4 rectifié *sexies* a été cosigné par nombre de sénateurs de tous horizons, je le maintiens.

L'amendement n°4 rectifié sexies est adopté.

(*Applaudissements sur les bancs du groupe SOCR ; M. Joël Labbé applaudit également.*)

L'amendement n°81 n'est pas adopté non plus que l'amendement n°174.

L'amendement n°259 est adopté.

L'amendement n°82 n'est pas adopté.

M. Pierre Laurent. – Depuis le début, M. le rapporteur distingue le dur, la loi, du moins dur, les ordonnances. Or celles-ci concerneront nombre de sujets d'importance. Non sans habileté, la droite prétend préserver le rôle du Parlement quand en réalité, elle joue le jeu du Gouvernement en inscrivant, tantôt dans le texte, tantôt dans les habilitations, des dispositions qui vont toutes dans le même sens : celui de la déréglementation.

Vous acceptez l'amendement n°39 au nom de la règle d'or, principe que nous combattons. Nous le retirons donc.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Je le reprends.

M. le président. – Ce sera l'amendement n° 268.

L'amendement n°268 est adopté.

M. le président. – Amendement n°83, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 17

Supprimer cet alinéa.

M. Pascal Savoldelli. – Le problème serait moins le statut que la convention collective, dites-vous. Sauf

que le Gouvernement a fait voter une loi Travail II qui permet à un accord d'entreprise de déroger à la convention collective. Avec la filialisation du secteur ferroviaire, ce qui va arriver, ce qui est rampant, n'est que trop clair ! Nous défendons pour notre part le statut, en le tirant vers le haut.

M. le président. – Amendement n°84, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 17

Compléter cet alinéa par les mots :

en vue de promouvoir l'emploi au cadre permanent

M. Fabien Gay. – Si le transport ferroviaire est moins accidentogène que le transport routier, c'est aussi grâce au statut.

Plutôt que de vouloir abolir « l'emploi à vie », interrogeons-nous sur cette aspiration de plus en plus forte à la sécurité sociale professionnelle, que d'autres appellent la sécurité emploi formation.

On ne fait pas d'économie développée sur les ruines du droit du travail et sur la précarité de salariés en guerre les uns contre les autres. Mettre à mal le statut des cheminots n'améliorera en rien les conditions de travail des routiers ou des employés des compagnies qui viendraient concurrencer la SNCF !

Le recul des droits des uns n'a jamais fait progresser les droits des autres. Regardez l'exemple de la téléphonie mobile. Le recrutement dans le cadre du statut est donc une garantie.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Avis défavorable aux amendements n°83 et 84.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°83 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°84.

M. Jean-Michel Houllégatte. – Pourquoi le Gouvernement prévoit-il dans le troisième alinéa le retour à l'État des biens et obligations des établissements ? Y a-t-il un risque qu'ils n'en soient pas affectataires uniques ?

M. Olivier Jacquin. – Quels moyens aura l'État d'exercer ses fonctions, élargies dans le cadre de l'ouverture à la concurrence d'autorité organisatrice ? Je pense en particulier aux trains d'équilibre du territoire, mais aussi à l'*open access*.

À la demande du groupe CRCE, l'article 1^{er} est mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°116 :

Nombre de votants.....	344
Nombre de suffrages exprimés.....	341
Pour l'adoption	249
Contre	92

Le Sénat a adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

M. le président. – Amendement n°26, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La dernière phrase du premier alinéa de l'article L. 2102-5 du code des transports est ainsi rédigée : « Le projet de contrat-cadre et les projets d'actualisation sont soumis pour avis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, au Conseil économique, social et environnemental et au Parlement. »

Mme Laurence Cohen. – Cet amendement donne au Parlement et au Conseil économique et social et environnemental un droit de regard et d'intervention sur la mise en œuvre de la politique ferroviaire en veillant au contenu des contrats cadres.

Pour le moment, les projets de contrats cadres ne sont transmis qu'à l'Arafer. Parlement et CESE doivent y être associés étroitement dans le cadre des changements de missions du groupe, cette transparence est une exigence démocratique.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Le projet est déjà transmis au Parlement, qui peut organiser un débat ou une communication sur le sujet. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

Mme Laurence Cohen. – Il ne s'agit pas seulement de débattre... Mais aussi de prendre des décisions.

L'amendement n°26 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°21 rectifié *quinquies*, présenté par M. Malhuret et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires.

Après l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La section 4 du chapitre I^{er} du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifiée :

1° Après l'article L. 2141-13, il est inséré un article L. 2141-13-... ainsi rédigé :

« Art. L. 2141-13-... – Les revenus issus de l'activité de gestion domaniale mentionnée à l'article L. 2141-13 doivent être traités de façon transparente dans des comptes distincts de ceux affectés à l'activité de transport. » ;

2° À la première phrase de l'article L. 2141-15-1, les mots : « de SNCF Mobilités » sont remplacés par les mots : « de tout candidat ou entreprise ferroviaire ».

M. Alain Fouché. – La réforme ferroviaire introduit SNCF Mobilités dans le champ de la concurrence. Dans cette optique, SNCF Mobilités ne devrait plus bénéficier d'un avantage anti-concurrentiel à l'égard des autres compagnies.

Il convient donc de supprimer les prérogatives de gestion domaniale laissées à SNCF Mobilités pour les réserver à l'EPIC de tête SNCF et à Gares et Connexions.

SNCF Mobilités est compétente pour assurer la gestion domaniale de certains biens immobiliers appartenant à l'État ou qui lui sont confiés par conventions avec l'État ou l'EPIC SNCF. Ces dispositions facilitent l'accès à des terrains ou à des logements, qui peuvent être nécessaires au bon développement des services ferroviaires.

Cette activité commerciale génère des revenus au profit de SNCF Mobilités. Pour garantir une concurrence équitable, il faut inscrire dans le code des transports l'obligation à tout opérateur en monopole ou bénéficiant d'une situation de position dominante d'établir des règles strictes de séparation comptable.

La deuxième partie de l'amendement garantit que les biens immobiliers utilisés par SNCF Mobilités et nécessaires à la poursuite des missions de transport doivent pouvoir être cédés à l'autorité organisatrice et mis à disposition de tout candidat ou entreprise ferroviaire afin de prévenir tout avantage anti-concurrentiel.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Cet amendement est difficile à mettre en œuvre. La transformation de SNCF Mobilités en SA nécessitera de revoir le régime juridique de ses biens, qui peuvent le cas échéant être transmis à l'État. C'est un point très technique, inclus dans l'habilitation. Restons-en pour le moment au texte du projet de loi. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Ce point sera effectivement traité par ordonnance. SNCF Réseau et la filiale chargée des gares seront traitées différemment des entités entrant dans le champ concurrentiel. Retrait ?

L'amendement n°21 rectifié quinquies est retiré.

M. le président. – Amendement n°87, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 1er

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Avant la première phrase du sixième alinéa du II de l'article 11 de la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Afin de répondre à la demande de trafic ferroviaire par wagons isolés, ce système de production est déclaré d'intérêt général. »

M. Guillaume Gontard. – Cet amendement déclare le fret ferroviaire d'intérêt général,

conformément aux objectifs du Grenelle de l'environnement. Il donne ainsi la possibilité pour l'État de subventionner cette activité qui ne représente que 10 % du trafic de marchandises, alors que l'objectif fixé est de 25 %. Le trafic de marchandise devrait tripler dans les quinze prochaines années, mais nous ratons le coche de l'écologie - nous ne comprenons pas que vous remettiez le traitement de la question du fret à plus tard. Le subventionnement du fret est tout à fait légitime, que ce soit pour remettre les infrastructures à niveau ou pour accroître l'offre.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Monsieur Gontard, c'est le droit européen qui s'oppose à votre amendement. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le fret ferroviaire mérite une politique d'ensemble, plutôt que des déclarations de principe. Je conduis ce combat au niveau européen, il faut rénover nos infrastructures, des conditions de concurrence saine et loyale, une politique d'aide au transport combiné, un partage des sillons cohérent. Je présenterai bientôt un plan de relance du secteur. Pour l'heure, la grève porte un rude coup au fret ferroviaire...

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Très bien ! *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe Les Républicains)*

À la demande du groupe CRCE, l'amendement n°87 est mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°117 :

Nombre de votants	343
Nombre de suffrages exprimés	263

Pour l'adoption.....	15
Contre.....	248

Le Sénat n'a pas adopté.

M. le président. – Amendement n°90, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 1er

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'État, majoritairement représenté au conseil de surveillance de la SNCF, propose au directoire, et notamment au vice-président représentant SNCF Réseau, l'instauration d'un moratoire sur la fermeture des gares de triages, les points de desserte fret et la suppression des effectifs à Fret SNCF.

M. Pierre Laurent. – Madame la Ministre, les cheminots apprécieront que vous les rendiez responsables de l'état du fret alors que l'ouverture à la concurrence a divisé sa part modale par deux et que 400 gares de triage et dessertes ont fermé depuis quinze ans ! Ces fermetures rendent le fret de plus en plus difficile. Nous demandons un moratoire sur ces fermetures, premier pas vers une reconstruction du

fret, qui arrivera, espérons-le, avant la catastrophe climatique.

M. Gérard Cornu, *rapporteur*. – Je partage vos préoccupations, mais aussi les propos de la ministre. Cette grève ne nous aide vraiment pas. Les déclarations ne suffisent pas...

Cet amendement contient une injonction au Gouvernement et il ne relève pas du domaine de la loi : avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, *ministre*. – Le fret ferroviaire est étroitement dépendant de l'évolution de l'économie française, le triage doit s'adapter. Cependant, une remise en état du réseau de fret et des sites de triage s'impose. Ne figeons pas l'outil de production. Le plan de relance que je présenterai comportera un volet consacré aux voies de service. Avis défavorable.

M. Marc Laménie. – Je m'abstiendrai sur cet amendement. Depuis des années, des sites de triage ferment. De l'autre côté, même si je respecte le droit de grève, les acteurs de l'agroalimentaire rencontrent de graves difficultés d'acheminement à cause du mouvement en cours. Nous risquons de perdre des clients.

Mme Laurence Cohen. – Un moratoire ne signifie pas le gel des outils de production. Prenez notre amendement comme point d'appui pour votre future loi sur le fret ! Je me réjouis de vous entendre annoncer une relance du fret, mais voyons ce qu'il y aura dans votre plan. La casse du secteur dure depuis quinze ans. Nous arrivons au point de non-retour. Je ne peux laisser dire que le mouvement social est cause de la crise du fret.

À quoi est due la grève - qui est un droit démocratique ? À une réforme qui heurte de plein fouet le statut des cheminots et le service public. Des usagers soutiennent ce mouvement, qui est d'intérêt public, parce qu'ils veulent que les trains arrivent à l'heure parce que des moyens suffisants auront été accordés au ferroviaire.

L'amendement n°90 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°89, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 1er

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.

Mme Laurence Cohen. – Cet amendement a été déposé lors de l'examen de la proposition de loi Maurey. Pour pérenniser les financements du système ferroviaire, il crée de nouvelles ressources dans un double objectif : le désendettement du système ferroviaire et le financement par l'AFITF de la régénération des réseaux et des projets nouveaux. Créée en 2004, l'AFITF est devenue une coquille vide, si l'on en croit la Cour des comptes - qui chiffre à 10 milliards d'euros le manque de ressources pour que l'Agence finance ses projets pourtant revus à la baisse. Le transport ferroviaire doit mailler le territoire et contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Pour cela, il faut que la route finance le rail, à travers une renationalisation des autoroutes et la création d'une taxe poids lourds : voilà des pistes à étudier de près.

M. le président. – Amendement n°93, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 1er

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet au Parlement, avant le 1er novembre 2018, un rapport sur la possibilité et l'opportunité de créer un livret d'épargne sécurisée concourant au financement de projets et d'investissements visant à améliorer les infrastructures de transport.

M. Guillaume Gontard. – Ce projet de loi menace le financement des investissements nécessaires à la remise en état du réseau. L'EPIC a un accès dans de très bonnes conditions aux marchés financiers, grâce à la garantie de l'État. Son abandon fera remonter les intérêts de la dette.

Nous proposons un livret d'épargne défiscalisé pour financer les investissements ferroviaires. Alors que la révision constitutionnelle à venir envisage de faire figurer la lutte contre le changement climatique dans la Constitution, ce serait de bon aloi.

M. le président. – Amendement n°230 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'article 1er

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de trois mois après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet un rapport au Parlement présentant le bilan de la situation du fret ferroviaire en France et à l'échelle de l'Union européenne et ce dans la perspective des nouveaux financements qui devraient résulter de l'adoption des dispositions issues de la révision de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 1999, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

M. Olivier Jacquin. – La SNCF a annoncé qu'elle procéderait, d'ici à 2020, à la filialisation de sa branche

de fret ferroviaire et ce en vue de sa recapitalisation. De son côté, le Gouvernement a annoncé un plan de relance du fret ferroviaire. Il faut au préalable mener un bilan de l'ouverture du fret à la concurrence engagée en 2006. Le fret ferroviaire peu polluant doit demeurer sous maîtrise entièrement publique car il constitue un levier fondamental de la transition énergétique. Il paraît donc aujourd'hui prématuré de le filialiser.

Dans son référé du 3 juillet 2017 sur la situation du transport de marchandises par le groupe SNCF Mobilités, la Cour des comptes soulignait qu'à défaut d'un outil tel que l'écotaxe, qui aurait pu durablement inciter les chargeurs à se reporter sur le transport ferroviaire, l'État devrait pouvoir afficher une stratégie de long terme de soutien au fret ferroviaire, qu'il s'agisse de la pérennité des aides financières aux opérateurs de combiné (aide à la pince) ou du maintien de la compensation aux péages fret, permettant de maintenir l'attractivité de ce mode de transport face à l'aptitude très forte de la route à comprimer ses coûts.

Les députés européens viennent de voter le rapport de la députée européenne Christine Revault d'Allones-Bonnefoy proposant de rendre obligatoire à partir de 2021 de nouvelles redevances pour tenir compte des externalités négatives de la route selon le principe du pollueur-payeur. Les ressources issues de cette euro-redevance seront fléchées vers les transports propres. Le plan de relance du fret ferroviaire doit être conçu dans la perspective de ces nouvelles ressources financières.

Cet amendement prévoit donc un bilan de la situation du fret ferroviaire en France.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Les demandes de rapport redeviennent une habitude ; elles mobilisent d'importants effectifs dans les ministères, sans effets concrets. Dans le bilan de l'application des lois, le président Maurey nous a récemment dit qu'à peine la moitié des rapports demandés sont remis. Sur le fond, le Gouvernement a déjà mené une réflexion sur le financement du ferroviaire dans le cadre des Assises de la mobilité, voyez le rapport Duron.

Avis défavorable à l'amendement n°89, ainsi qu'aux amendements n°93 et 230 rectifié.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il est exagéré de qualifier l'AFITF, avec ses 2,4 milliards d'euros annuels, de coquille vide. Ses ressources devront certes augmenter. Notre objectif est bien une vision pluriannuelle appuyée sur une programmation équilibrée. Avis défavorable à l'amendement n°89.

Un livret d'épargne prévu par l'amendement n°93 a vocation à être remboursé. C'est donc de la dette : avis défavorable.

Enfin, la situation du fret est bien connue en Europe : il faut maintenant un plan d'action. Avis défavorable à l'amendement n°230 rectifié.

Mme Françoise Gatel. – Très bien !

M. Guillaume Gontard. – La directive européenne 2012-34 donne des outils aux États membres pour le financement des infrastructures notamment ferroviaires, ils peuvent en particulier recourir à la BCE. Quant à l'épargne populaire, elle a un rôle historique dans le financement des grandes infrastructures. En Allemagne, toujours prise en exemple, à l'issue de la Seconde Guerre Mondiale, c'est bien l'épargne populaire qui a financé le logement social, le développement local et le tourisme. Il est donc tout à fait possible, aujourd'hui, de la mobiliser pour la transition énergétique.

M. Michel Canevet. – Je partage l'avis du rapporteur sur le caractère superfétatoire de la demande de rapport. Quant au projet d'écotaxe proposé par l'amendement n°89, il a failli provoquer un déménagement du territoire. Il pénaliserait les entrepreneurs les plus excentrés, déjà désavantagés par la taxation du carburant.

Mme Françoise Gatel. – Représentante de la péninsule bretonne, je suis ici ce soir sans bonnet rouge ; mais attention à ne pas pénaliser davantage des territoires qui le sont déjà par leur localisation à l'extrême ouest de l'Europe, qui n'ont pas d'autre desserte que la route et qui viennent de subir l'abandon du projet de Notre-Dame-des-Landes.

M. Pascal Savoldelli. – Vous dites que les livrets d'épargne provoquent de l'endettement.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Oui !

Mme Fabienne Keller. – C'est évident !

M. Pascal Savoldelli. – Mais l'épargne populaire a financé le logement social ! Pour produire, il faut s'endetter. (*Mme la ministre fait signe que non.*) Nous demandons des rapports, Monsieur le rapporteur, parce que nos sujets de débat ne sont même pas débattus ! 40 % du fret ferroviaire a été livré à la concurrence !

L'entretien des infrastructures ferroviaires est financé à 40 % par l'État, le transport routier à 99 %.

M. Olivier Jacquin. – Sans un moteur financier pour discriminer positivement le fret ferroviaire, nous resterons dans l'impuissance collective. Le texte ne résout pas l'inégalité de traitement dont souffre le fret ferroviaire, seul le report modal nous permettra d'atteindre nos objectifs de lutte contre le réchauffement.

Plus nous faisons rouler des trains sur une ligne, plus les coûts unitaires baissent. Inspirons-nous des Suisses qui font rouler leurs trains de fret la nuit.

Dites-moi enfin ce qu'est une démocratie sans rapport, Monsieur le Rapporteur !

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Le rapport Revault d'Allones préconise une taxation au kilomètre qui pénalise le transit international, lequel nous pénalise en France. Il serait préférable que les

écotaxes soient prélevées par les régions, car leur situation varie fortement. La Bretagne est excentrée et elle ne subit pas les effets du transit international. Le rééquilibrage entre ferroviaire et routier doit rester l'enjeu principal, parce qu'il en va de la lutte contre le changement climatique, mais aussi de la qualité de l'air, voyez ce qui se passe, y compris dans certaines vallées de montagne...

M. Jean-Michel Houllégatte. – Un train de fret, c'est 50 camions de moins sur la route. Concernant le transport routier, il faut distinguer le transit de la desserte. Privilégions les circuits courts ; 1 000 camions par jour entrent par la frontière belge pour sortir par la frontière espagnole le soir.

Ensuite, les rapports d'information et les études préalables sont indispensables quand il faut prendre des décisions qui engagent l'avenir.

Enfin, Mme la ministre n'a pas répondu sur le retour à l'État des biens et obligations des EPIC.

Mme Fabienne Keller. – Je respecte la position de mes collègues de l'ouest, mais le transport routier ne paie pas l'infrastructure... Le dispositif vertueux ne peut être introduit par amendement.

Attention aux explications trop rapides de l'effondrement du fret ferroviaire : en Allemagne, le fret a gagné en part modale après l'ouverture à la concurrence.

L'amendement n°89 n'est pas adopté, non plus que les amendements n°s 93 et 230 rectifié.

ARTICLE 1^{ER} BIS

M. Pierre Laurent. – Cet article introduit par un amendement risque de mettre en difficulté les 70 % de lignes déficitaires. La modulation de péages ne suffit pas à en garantir le financement. C'est une véritable usine à gaz qui ne résoudra pas les problèmes d'équilibre entre les lignes. Il faudrait retravailler l'unicité de l'entreprise et continuer à débattre du financement.

Vos propos sur l'épargne sont inquiétants, Madame la ministre. On ne va pas faire la transition énergétique seulement par de l'autofinancement.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Et les subventions ?

M. Pierre Laurent. – En tout cas, le Gouvernement ne manque pas de prêt à taux zéro pour l'investissement locatif !

M. le président. – Amendement n°50, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

Mme Éliane Assassi. – Cet amendement a été défendu par M. Laurent.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – La modulation est utile, bien qu'elle ne suffise pas à assurer le maintien des dessertes TGV : c'est pourquoi nous avons complété le dispositif. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'ouverture à la concurrence est une réalité, décidée sous le précédent quinquennat. On pourrait ne rien changer. Mais le Gouvernement est attaché à la desserte par le TGV ; et une ouverture à la concurrence sous forme de franchises aurait été trop violente. D'où la solution retenue de la modulation et de la péréquation entre péages, en accord avec l'Arafer. Avis défavorable.

M. Michel Dagbert. – Nous ne pouvons que bien accueillir la modulation, gage de pérennité des dessertes. Mais le financement pose problème si on le confie aux régions tout en imposant un objectif de dépenses à l'ensemble des collectivités territoriales.

M. Ronan Dantec. – Je ne soutiendrai pas non plus cet amendement de suppression. Si je suis critique sur certains aspects de cette loi, elle contient des propositions sur l'aménagement du territoire. Elles ne suffiront pas. Le financement du trafic passager exigera une péréquation nationale et, donc, des ressources nouvelles. Le transport aérien, lui, ne paie rien sur les émissions de gaz à effet de serre.

Mme Fabienne Keller. – Absolument !

M. Ronan Dantec. – La Suède vient d'instaurer une taxe ; les conventions internationales l'autorisent si elle porte sur les liaisons domestiques, ce qui est le cas. Une famille moyenne qui voyage en avion ne paie rien, une famille modeste qui se déplace en voiture, elle, est mise à contribution sur ses émissions de CO₂. Il faudra y réfléchir.

L'amendement n°50 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°2 rectifié, présenté par Mme Keller, MM. Huré, Courtial, Morisset, Grosdidier, D. Laurent, Brisson, Reichardt, Paccaud et Lefèvre, Mme A.M. Bertrand, MM. Bonhomme et Kennel, Mme L. Darcos, MM. Cuypers, Perrin, Raison, Bouchet, Bonne, Savin et Gremillet, Mme Garriaud-Maylam et M. Pointereau.

Alinéa 3, première phrase

Remplacer les mots :

, de la nécessité de permettre le maintien ou le développement de dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire et de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale ;

par les mots :

et de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale ; il tient également compte de la nécessité de tenir les engagements de desserte par des trains à grande vitesse pris par l'État dans le cadre de la construction des lignes à grande vitesse et de permettre le maintien ou le développement de dessertes

ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire ; enfin,

Mme Fabienne Keller. – De nombreuses collectivités territoriales situées en deçà ou au-delà du tracé des LGV ont participé à leur financement en échange d'une desserte de leurs gares pour éviter aux usagers des ruptures de charge. Sécurisons ces 230 dessertes en tenant compte, dans le calcul des redevances d'infrastructures, de ces engagements. En bref, nous imposons une obligation de résultat, non de moyens, par l'ajustement des redevances.

M. le président. – Sous-amendement n°130 rectifié *septies* à l'amendement n° 2 rectifié de Mme Keller, présenté par M. Brisson, Mme Troendlé, M. Mouiller, Mmes Bonfanti-Dossat et Keller, M. Pellevat, Mme Micouleau, M. Grand, Mme Berthet, MM. Revet, Danesi, Laménie et Savary, Mme Imbert et M. Husson.

Amendement n° 2, alinéa 5

Après les mots :

construction de lignes à grande vitesse

insérer les mots :

, y compris pour les gares devant être desservies par le prolongement des lignes nouvelles dont la réalisation a été reportée et qui dans l'attente le demeurent par des trains à grande vitesse utilisant les voies existantes,

M. Marc Laménie. – L'objectif est le même pour les dessertes situées sur des lignes dont la construction a été reportée.

M. le président. – Amendement n°166 rectifié, présenté par M. Bonhomme, Mmes Bruguière et Micouleau, MM. Pellevat, Paccaud et Mouiller, Mme Lanfranchi Dorgal, MM. Courtial, Sido et Savary, Mmes Di Folco, de Cidrac, Gruny et Duranton, MM. Daubresse, Duplomb, Revet, Pierre et Bonne, Mme Lamure, MM. Bouchet et Savin, Mme Bories, M. B. Fournier, Mmes Garriaud-Maylam et Puissat, MM. Gremillet et Grosdidier, Mme Imbert et MM. Lefèvre, H. Leroy et Pointereau.

Alinéa 3, première phrase

Remplacer les mots :

, de la nécessité de permettre le maintien ou le développement de dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire et de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale ;

par les mots :

et de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale ; il tient également compte de la nécessité de tenir les engagements de desserte par des trains à grande vitesse pris par l'État dans le cadre de la construction des lignes à grande vitesse et de veiller à la fois au maintien et au développement de dessertes

ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire ; enfin,

M. François Bonhomme. – C'est la même chose : les engagements de desserte pris auprès des collectivités territoriales qui ont participé au financement des LGV doivent être tenus.

M. le président. – Amendement n°40, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 3, première phrase

Remplacer les mots :

et de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale

par les mots :

, des missions de service public retenues par la collectivité et de l'intérêt social et environnemental de son utilisation

Mme Michelle Gréaume. – Nous avons déjà déposé cet amendement lors de l'examen de la loi de 2009 sur la régulation du système ferroviaire. Il s'agit d'élargir les critères de définition du niveau de péage à l'intérêt écologique ; à ce stade, seul l'aménagement du territoire est pris en compte. On pourrait imaginer d'augmenter les redevances pour des trains fonctionnant au diesel sur des lignes électrifiées et, à l'inverse, de la réduire pour les rames TGV à deux niveaux qui sont mois consommatrices de sillons. La commission des affaires économiques le proposait dans un rapport adopté à l'unanimité en 2007.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – La mission du rapporteur est difficile : s'il comprend le message politique que délivrent ces amendements, il doit éviter toute discrimination entre les territoires. Si le problème est tarifaire, les amendements n°2 rectifié et 166 rectifié sont satisfaits par l'article 1^{er} *bis*. S'il ne l'est pas, leur dispositif n'a aucune portée. Leur bien-fondé n'est cependant pas en cause : je comprends l'inquiétude des élus locaux. Avis défavorable, à défaut d'un retrait.

Ce n'est pas au législateur, a fortiori, au Sénat, d'introduire des distinctions telles que celle prévue par le sous-amendement n°130 rectifié *septies*. Que penseront les élus où la construction d'une LGV n'est pas prévue ? Ils s'estimeront lésés. Mieux vaut privilégier la concision plutôt que de viser des situations particulières en prenant le risque de susciter des malentendus. Retrait ou avis défavorable. Même avis sur l'amendement n°40.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Madame Keller, les engagements de dessertes doivent être respectés ; la péréquation tarifaire permettra d'assurer l'équilibre de la plupart des dessertes ; pour les autres, votre commission a prévu un éventuel conventionnement. Nous y travaillerons avec l'Arafer en combinant les deux outils. Retrait des amendements n°2 rectifié, 130

rectifié septies et 166 rectifié ? Même avis, ou avis défavorable, sur l'amendement n°40.

M. Daniel Gremillet. – Je voterai ces amendements. Je ne comprends pas la position du rapporteur : dans de nombreuses régions, dont le Grand Est, le TGV n'est apparu que grâce au financement des collectivités territoriales. Il ne s'agit que de respecter un engagement. On ne peut pas imaginer que des collectivités territoriales soient appelées à financer le maintien des dessertes pour lesquelles elles ont déjà contribué. Madame la Ministre, vous avez fait un premier pas ; nous avons besoin de certitudes.

M. Olivier Jacquin. – Toutes les lignes ne trouveront pas leur équilibre par la modulation des péages ; une sur six selon le chiffre donné en commission, une sur deux dit-on ailleurs. Qui décidera de cette modulation ? Le gestionnaire d'infrastructure sans doute, cela suppose un contrôle démocratique que nous vous proposerons. Le groupe SOCR votera ces amendements.

M. Dominique de Legge. – La modulation est une réponse financière, pas une garantie du maintien des dessertes. Élu de Bretagne, et me tournant vers M. de Nicolaÿ, je me souviens de nos débats sur la desserte du Mans. Votons ces amendements, il faut une affirmation politique ; nous pourrions les affiner plus tard.

M. Claude Bérít-Débat. – Ces amendements sont intéressants, j'invite mes collègues à les voter.

Mme Fabienne Keller. – Monsieur le rapporteur, le terme de discrimination sonne mal. Moi, je parlerai plutôt de double peine pour des territoires qui ont dû financer leur propre desserte, à commencer par le Grand Est. Pourquoi refuser de leur garantir les engagements qu'ils ont obtenus contre leur participation financière ? Pour le Grand Est, les dessertes ont été précisées dans les déclarations d'utilité publique. Monsieur le rapporteur, je n'ai rien enlevé aux autres territoires. J'ai ajouté à la notion d'aménagement du territoire celle de contrepartie des investissements réalisés par les collectivités. Quant au sous-amendement, M. Brisson craint pour la desserte de Pau par la LGV Bordeaux dont le rapport Duron a repoussé la réalisation aux calendes grecques.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – S'agissant du TGV Est, la SNCF a signé un engagement de desserte. Elle ne le déchirera pas, sauf si l'ouverture à la concurrence la mettrait dans l'impossibilité de le respecter, ce qui est improbable. Le Gouvernement a écarté les franchises pour ne pas exposer l'opérateur historique à une ouverture à la concurrence brutale. Aucun de nos voisins n'a d'ailleurs retenu cette méthode qui aurait consisté à attribuer, par exemple, toutes les dessertes du TGV Est et ses déclinaisons à la Deutsche Bahn. Notre objectif est clair : que les engagements pris soient tenus.

Le sous-amendement n°130 rectifié septies est adopté.

L'amendement n°2 rectifié, sous-amendé, est adopté.

Les amendements n°s 166 rectifié et 40 n'ont plus d'objet.

M. le président. – Nous avons examiné 78 amendements, soit 10 amendements par heure. Il en reste 166.

Prochaine séance, aujourd'hui, jeudi 31 mai 2018, à 10 h 30.

La séance est levée à 1 h 25.

Jean-Luc Blouet

Direction des comptes rendus

Annexes

Ordre du jour du jeudi 31 mai 2018

Séance publique

À 10 h 30, à 14 h 30 et le soir

Présidence :

M. Jean-Marc Gabouty, vice-président,
Mme Marie-Noëlle Lienemann, vice-présidente,
Mme Catherine Troendlé, vice-présidente

Secrétaires :

MM. Yves Daudigny et Joël Guerriau

1. Deux conventions internationales examinées selon la procédure d'examen simplifié :

- Projet de loi autorisant l'adhésion de la France à la convention concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale pour son application à Saint-Barthélemy, à Saint-Pierre-et-Miquelon, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie, et dans les Terres australes et antarctiques françaises (n°97, 2016-2017).

Rapport de M. Robert Laufoaulu, fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (n°498, 2017-2018).

Texte de la commission (n°499, 2017-2018).

- Projet de loi autorisant la ratification du traité de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (OMPI) sur les interprétations et exécutions audiovisuelles (n°211, 2014-2015).

Rapport de M. Richard Yung, fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (n°496, 2017-2018).

Texte de la commission (n°497, 2017-2018).

2. Suite du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire (n°435, 2017-2018).

Rapport de M. Gérard Cornu, fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable (n°494, 2017-2018).

Texte de la commission (n°495, 2017-2018).

Analyse des scrutins publics

Scrutin n°108 sur l'amendement n°232, présenté par M. Olivier Jacquin et les membres du groupe SOCR, à l'article 1^{er} A du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire

Résultat du scrutin

Nombre de votants :	345
Suffrages exprimés :	342
Pour :	92
Contre :	250

Le Sénat n'a pas adopté.

Analyse par groupes politiques

Groupe Les Républicains (145)

Contre : 144

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

Groupe SOCR (77)

Pour : 77

Groupe UC (50)

Contre : 50

Groupe LaREM (21)

Contre : 21

Groupe RDSE (22)

Contre : 19

Abstentions : 3 – Mme Maryse Carrère, MM. Ronan Dantec, Joël Labbé

Groupe CRCE (15)

Pour : 15

Groupe Les Indépendants (11)

Contre : 11

Sénateurs non inscrits (6)

Contre : 5

N'a pas pris part au vote : 1 - M. Stéphane Ravier

Scrutin n°109 sur l'amendement n°23, présenté par Mme Éliane Assassi et les membres du groupe CRCE, à l'article 1^{er} A du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire

Résultat du scrutin

Nombre de votants :	344
Suffrages exprimés :	265
Pour :	15
Contre :	250

Le Sénat n'a pas adopté.

Analyse par groupes politiques

Groupe Les Républicains (145)

Contre : 144

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

Groupe SOCR (77)

Abstentions : 76

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

Groupe UC (50)

Contre : 50

Groupe LaREM (21)

Contre : 21

Groupe RDSE (22)

Contre : 19

Abstentions : 3 – Mme Maryse Carrère, MM. Ronan Dantec, Joël Labbé

Groupe CRCE (15)

Pour : 15

Groupe Les Indépendants (11)

Contre : 11

Sénateurs non inscrits (6)

Contre : 5

N'a pas pris part au vote : 1 - M. Stéphane Ravier

Scrutin n°110 sur l'amendement n°35, présenté par Mme Éliane Assassi et les membres du groupe CRCE, à l'article 1^{er} A du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire

Résultat du scrutin

Nombre de votants :	344
Suffrages exprimés :	265
Pour :	15
Contre :	250

Le Sénat n'a pas adopté.

Analyse par groupes politiques

Groupe Les Républicains (145)

Contre : 144

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

Groupe SOCR (77)

Abstentions : 76

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

Groupe UC (50)

Contre : 50

Groupe LaREM (21)

Contre : 21

Groupe RDSE (22)

Contre : 19

Abstentions : 3 – Mme Maryse Carrère, MM. Ronan Dantec, Joël Labbé

Groupe CRCE (15)

Pour : 15

Groupe Les Indépendants (11)

Contre : 11

Sénateurs non inscrits (6)

Contre : 5

N'a pas pris part au vote : 1 - M. Stéphane Ravier

Scrutin n°111 sur l'amendement n°77, présenté par Mme Éliane Assassi et les membres du groupe CRCE, à l'article 1^{er} A du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire

Résultat du scrutin

Nombre de votants :	342
Suffrages exprimés :	264
Pour :	15
Contre :	249

Le Sénat n'a pas adopté.

Analyse par groupes politiques

Groupe Les Républicains (145)

Contre : 144

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

Groupe SOCR (77)

Abstentions : 75

N'ont pas pris part au vote : 2 - M. David Assouline, Président de séance, M. Maurice Antiste

Groupe UC (50)

Contre : 50

Groupe LaREM (21)

Contre : 21

Groupe RDSE (22)

Contre : 19

Abstentions : 3 – Mme Maryse Carrère, MM. Ronan Dantec, Joël Labbé

Groupe CRCE (15)

Pour : 15

Groupe Les Indépendants (11)

Contre : 10

N'a pas pris part au vote : 1 - M. Claude Malhuret

Sénateurs non inscrits (6)

Contre : 5

N'a pas pris part au vote : 1 - M. Stéphane Ravier

Scrutin n°112 sur l'amendement n°78, présenté par Mme Éliane Assassi et les membres du groupe CRCE, à l'article 1^{er} A du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire

Résultat du scrutin

Nombre de votants :	344
Suffrages exprimés :	265
Pour :	15
Contre :	250

Le Sénat n'a pas adopté.

Analyse par groupes politiques

Groupe Les Républicains (145)

Contre : 144

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

Groupe SOCR (77)

Abstentions : 76

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

Groupe UC (50)

Contre : 50

Groupe LaREM (21)

Contre : 21

Groupe RDSE (22)

Contre : 19

Abstentions : 3 – Mme Maryse Carrère, MM. Ronan Dantec, Joël Labbé

Groupe CRCE (15)

Pour : 15

Groupe Les Indépendants (11)

Contre : 11

Sénateurs non inscrits (6)

Contre : 5

N'a pas pris part au vote : 1 - M. Stéphane Ravier

Scrutin n°113 sur l'article 1^{er} A du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire

Résultat du scrutin

Nombre de votants : 340
Suffrages exprimés : 336
Pour : 246
Contre : 90

Le Sénat a adopté.

Analyse par groupes politiques

Groupe Les Républicains (145)

Pour : 142

N'ont pas pris part au vote : 3 - M. Gérard Larcher, Président du Sénat, MM. René Danesi, Marc Laménie

Groupe SOCR (77)

Contre : 75

N'ont pas pris part au vote : 2 - M. David Assouline, Président de séance, M. Maurice Antiste

Groupe UC (50)

Pour : 49

Abstention : 1 - Mme Anne-Catherine Loisier

Groupe LaREM (21)

Pour : 21

Groupe RDSE (22)

Pour : 19

Abstentions : 3 – Mme Maryse Carrère, MM. Ronan Dantec, Joël Labbé

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°114 sur l'article 1^{er} B du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire

Résultat du scrutin

Nombre de votants : 344
Suffrages exprimés : 340
Pour : 248
Contre : 92

Le Sénat a adopté.

Analyse par groupes politiques

Groupe Les Républicains (145)

Pour : 144

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

Groupe SOCR (77)

Contre : 77

Groupe UC (50)

Pour : 50

Groupe LaREM (21)

Pour : 21

Groupe RDSE (22)

Pour : 18

Abstentions : 4 – Mme Maryse Carrère, MM. Jean-Pierre Corbisez, Ronan Dantec, Joël Labbé

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°115 sur l'amendement n°49, présenté par Mme Éliane Assassi et les membres du groupe CRCE, et sur l'amendement n°243, présenté par M. Olivier Jacquin et les membres du groupe SOCR, tendant à supprimer l'article 1^{er} du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire

Résultat du scrutin

Nombre de votants :	344
Suffrages exprimés :	341
Pour :	92
Contre :	249

Le Sénat n'a pas adopté.

Analyse par groupes politiques

Groupe Les Républicains (145)

Contre : 144

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

Groupe SOCR (77)

Pour : 77

Groupe UC (50)

Contre : 50

Groupe LaREM (21)

Contre : 21

Groupe du RDSE (22)

Contre : 19

Abstentions : 3 – Mme Maryse Carrère, MM. Ronan Dantec, Joël Labbé

Groupe CRCE (15)

Pour : 15

Groupe Les Indépendants (11)

Contre : 11

Sénateurs non inscrits (6)

Contre : 4

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

Scrutin n°116 sur l'article 1^{er} du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire

Résultat du scrutin

Nombre de votants :	344
Suffrages exprimés :	341
Pour :	249
Contre :	92

Le Sénat a adopté.

Analyse par groupes politiques

Groupe Les Républicains (145)

Pour : 144

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

Groupe SOCR (77)

Contre : 77

Groupe UC (50)

Pour : 50

Groupe LaREM (21)

Pour : 21

Groupe RDSE (22)

Pour : 19

Abstentions : 3 – Mme Maryse Carrère, MM. Ronan Dantec, Joël Labbé

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°117 sur l'amendement n°87, présenté par Mme Éliane Assassi et les membres du groupe CRCE, tendant à insérer un article additionnel après l'article 1^{er} du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire

Résultat du scrutin

Nombre de votants :	343
Suffrages exprimés :	263
Pour :	15
Contre :	248

Le Sénat n'a pas adopté.

Analyse par groupes politiques

Groupe Les Républicains (145)

Contre : 143

N'ont pas pris part au vote : 2 - M. Gérard Larcher, Président du Sénat, M. Jean-Pierre Grand

Groupe SOCR (77)

Abstentions : 77

Groupe UC (50)

Contre : 50

Groupe LaREM (21)

Contre : 21

Groupe RDSE (22)

Contre : 19

Abstentions : 3 – Mme Maryse Carrère, MM. Ronan Dantec, Joël Labbé

Groupe CRCE (15)

Pour : 15

Groupe Les Indépendants (11)

Contre : 11

Sénateurs non inscrits (6)

Contre : 4

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

*Nomination d'un membre
d'une mission d'information*

Mme Maryse Carrère est membre de la mission d'information sur la réinsertion des mineurs enfermés, en remplacement de Mme Véronique Guillotin, démissionnaire.