

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2013-2014

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du jeudi 10 juillet 2014

(8^e jour de séance de la session)



www.senat.fr



SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE MME CHRISTIANE DEMONTÈS

Secrétaires :
MM. Jacques Gillot, Gérard Le Cam.

1. **Procès-verbal** (p. 5942)
2. **Réforme ferroviaire.** – Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission (p. 5942)

Article 1^{er} (*suite*) (p. 5942)

MM. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche; Louis Nègre.

Amendement n° 81 de M. Vincent Capo-Canellas. – MM. Vincent Capo-Canellas, Michel Teston, rapporteur de la commission du développement durable; Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Retrait.

Amendements n°s 85 et 82 de M. Vincent Capo-Canellas. – M. Vincent Capo-Canellas.

Amendement n° 6 de M. Louis Nègre. – M. Louis Nègre.

MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État; Vincent Capo-Canellas, Mme Anne-Marie Escoffier, MM. Roger Karoutchi, Louis Nègre, Jean-Jacques Filleul, Mme Mireille Schurch.

MM. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État; Vincent Capo-Canellas, Mme la présidente.

Suspension et reprise de la séance (p. 5951)

Amendement n° 194 du Gouvernement. – MM. le rapporteur, Vincent Capo-Canellas. – Retrait des amendements n°s 85 et 82; adoption de l'amendement n° 194, l'amendement n° 6 devenant sans objet.

Mme la présidente.

Amendement n° 32 de M. Louis Nègre. – MM. Louis Nègre, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 1^{er} (p. 5952)

Amendement n° 114 de M. Philippe Marini. – MM. Philippe Marini, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État; Louis Nègre, Mme Mireille Schurch. – Rectification de l'amendement; adoption de l'amendement n° 114 rectifié insérant un article additionnel.

Articles 1^{er} *bis* à 1^{er} *quater*. – Adoption (p. 5957)

Article 2 (p. 5957)

Amendement n° 50 de Mme Mireille Schurch. – Mme Laurence Cohen, MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État; Louis Nègre. – Rejet.

Amendement n° 33 de M. Louis Nègre. – MM. Louis Nègre, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État; Mme Mireille Schurch, M. Jean-Jacques Filleul. – Rejet.

Amendement n° 86 de M. Vincent Capo-Canellas. – M. Vincent Capo-Canellas.

Amendement n° 7 rectifié de M. Louis Nègre. – M. Louis Nègre.

MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État; Louis Nègre, Vincent Capo-Canellas. – Rejet des amendements n°s 86 et 7 rectifié.

Amendement n° 126 rectifié de Mme Anne-Marie Escoffier. – Mme Anne-Marie Escoffier. – Retrait.

Amendement n° 53 de Mme Mireille Schurch. – Mme Mireille Schurch.

Amendement n° 127 rectifié de Mme Anne-Marie Escoffier. – Mme Anne-Marie Escoffier.

MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État; Mme Anne-Marie Escoffier. – Retrait de l'amendement n° 127 rectifié.

Mme Éliane Giraud, M. Louis Nègre, Mme Mireille Schurch. – Rejet de l'amendement n° 53.

Amendement n° 51 de Mme Mireille Schurch. – Mme Mireille Schurch.

Amendements identiques n°s 8 de M. Louis Nègre et 88 de M. Vincent Capo-Canellas. – MM. Louis Nègre, Vincent Capo-Canellas.

Amendement n° 154 de M. Ronan Dantec. – M. Ronan Dantec.

Amendement n° 138 de M. Louis Nègre. – M. Louis Nègre.

Amendement n° 137 de M. Vincent Capo-Canellas. – M. Vincent Capo-Canellas.

MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Rejet de l'amendement n° 51, des amendements identiques n°s 8 et 88, et des amendements n°s 154, 138 et 137

Amendement n° 52 de Mme Mireille Schurch. – Mme Mireille Schurch.

Amendement n° 113 de M. Vincent Capo-Canellas. – M. Vincent Capo-Canellas.

MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État ; Mme Laurence Cohen, MM. Louis Nègre, Vincent Capo-Canellas, Mme Évelyne Didier, M. Ronan Dantec, Mme Mireille Schurch. – Rejet de l'amendement n° 52 ; adoption, par scrutin public, de l'amendement n° 113.

Amendement n° 54 de Mme Mireille Schurch. – Mme Évelyne Didier, MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 128 rectifié *bis* de Mme Anne-Marie Escoffier. – Mme Anne-Marie Escoffier, MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État ; M. Louis Nègre. – Adoption.

Amendement n° 9 de M. Louis Nègre. – MM. Louis Nègre, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 144 de M. Ronan Dantec. – MM. Ronan Dantec, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État ; Louis Nègre, Mme Laurence Cohen, M. Vincent Capo-Canellas. – Adoption par scrutin public.

M. Raymond Vall, président de la commission du développement durable.

3. **Organisme extraparlamentaire** (p. 5979)

4. **Communication relative à une commission mixte paritaire** (p. 5979)

Suspension et reprise de la séance (p. 5979)

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-PIERRE RAFFARIN

5. **Candidatures à d'éventuelles commissions mixtes paritaires** (p. 5979)

6. **Réforme ferroviaire.** – Suite de la discussion en procédure accélérée et adoption d'un projet de loi dans le texte de la commission modifié (p. 5979)

Article 2 (*suite*) (p. 5979)

Amendements identiques n° 10 de M. Louis Nègre et 89 de M. Vincent Capo-Canellas. – MM. Louis Nègre, Vincent Capo-Canellas, Michel Teston, rapporteur de la commission du développement durable ; Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche. – Rejet des deux amendements.

Amendement n° 129 rectifié de Mme Anne-Marie Escoffier. – Mme Anne-Marie Escoffier, MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 11 de M. Louis Nègre. – MM. Louis Nègre, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 90 de M. Vincent Capo-Canellas. – MM. Vincent Capo-Canellas, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 130 rectifié de Mme Anne-Marie Escoffier. – Mme Anne-Marie Escoffier. – Retrait.

Amendement n° 110 de M. Vincent Capo-Canellas et sous-amendement n° 176 de la commission. – MM. Vincent Capo-Canellas, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État ; Louis Nègre. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié.

Amendement n° 55 de Mme Mireille Schurch. – Mme Mireille Schurch, MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 165 de M. Vincent Capo-Canellas. – MM. Vincent Capo-Canellas, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Retrait.

Amendement n° 60 de Mme Mireille Schurch. – Mme Évelyne Didier, MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État ; Mme Mireille Schurch. – Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 2 (p. 5984)

Amendement n° 57 de Mme Mireille Schurch. – Mmes Mireille Schurch, MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État ; Vincent Capo-Canellas, Louis Nègre. – Retrait.

Article 2 *bis* A (p. 5986)

Amendement n° 58 de Mme Mireille Schurch. – Mme Évelyne Didier, MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État ; Louis Nègre. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 2 *bis* B (p. 5988)

Amendement n° 59 de Mme Mireille Schurch. – Mme Mireille Schurch, MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article additionnel après l'article 2 *bis* B (p. 5988)

Amendement n° 169 du Gouvernement. – MM. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État ; le rapporteur, Louis Nègre. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 2 *bis* (p. 5989)

Amendement n° 12 de M. Louis Nègre. – MM. Louis Nègre, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État ; Jean-Jacques Filleul. – Rejet.

Amendement n° 96 rectifié de M. Vincent Capo-Canellas. – MM. Vincent Capo-Canellas, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 2 *ter* (p. 5992)

Amendement n° 61 de Mme Mireille Schurch. – Mme Mireille Schurch.

Amendement n° 91 de M. Vincent Capo-Canellas. – M. Vincent Capo-Canellas.

Amendement n° 152 de M. Ronan Dantec. – M. André Gattolin.

Amendement n° 120 de M. Jean-Jacques Filleul. – M. Jean-Jacques Filleul.

MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État; Vincent Capo-Canellas, Mme Mireille Schurch. – Retrait de l'amendement n° 61.

MM. Roger Karoutchi, Marc Laménie, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État; Vincent Capo-Canellas. – Retrait de l'amendement n° 91; rejet de l'amendement n° 152; adoption de l'amendement n° 120.

Amendement n° 111 rectifié de M. Vincent Capo-Canellas. – MM. Vincent Capo-Canellas, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 112 de M. Vincent Capo-Canellas. – MM. Vincent Capo-Canellas, le rapporteur. – Retrait.

Amendement n° 62 de Mme Mireille Schurch. – Mme Évelyne Didier, MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État; Mme Mireille Schurch, M. Roger Karoutchi. – Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Article 3 (p. 5997)

Amendement n° 170 du Gouvernement. – MM. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État; le rapporteur. – Adoption.

Amendement n° 155 de M. Ronan Dantec. – M. André Gattolin.

Amendement n° 92 de M. Vincent Capo-Canellas. – M. Vincent Capo-Canellas.

MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État; Vincent Capo-Canellas. – Retrait des amendements n° 155 et 92.

Amendement n° 149 de M. Ronan Dantec. – MM. André Gattolin, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 4 (p. 6000)

Amendement n° 97 de M. Vincent Capo-Canellas. – MM. Vincent Capo-Canellas, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 64 de Mme Mireille Schurch. – MM. Mireille Schurch, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Rejet.

Suspension et reprise de la séance (p. 6005)

Amendement n° 93 de M. Vincent Capo-Canellas. – MM. Vincent Capo-Canellas, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Retrait.

Amendement n° 94 de M. Vincent Capo-Canellas. – M. Vincent Capo-Canellas.

Amendement n° 95 de M. Vincent Capo-Canellas. – M. Vincent Capo-Canellas.

MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État; Vincent Capo-Canellas. – Rectification de l'amendement n° 95; retrait de l'amendement n° 94.

MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Adoption de l'amendement n° 95 rectifié.

Amendement n° 65 de Mme Mireille Schurch. – Mme Évelyne Didier.

Amendement n° 173 de la commission. – M. le rapporteur.

MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Rejet de l'amendement n° 65; adoption de l'amendement n° 173.

Amendement n° 63 de Mme Mireille Schurch. – Mme Mireille Schurch, MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 131 rectifié de Mme Anne-Marie Escoffier. – Mme Anne-Marie Escoffier. – Retrait.

Amendement n° 98 de M. Vincent Capo-Canellas. – MM. Vincent Capo-Canellas, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 5 (p. 6010)

Amendement n° 66 de Mme Mireille Schurch. – Mme Évelyne Didier, MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 188 de la commission. – MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 68 rectifié de Mme Mireille Schurch. – Mme Mireille Schurch, MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 67 de Mme Mireille Schurch. – Mme Mireille Schurch, MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 145 de M. Ronan Dantec et sous-amendement n° 192 de la commission. – MM. Ronan Dantec, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié.

Amendement n° 99 de M. Vincent Capo-Canellas et sous-amendement n° 191 de la commission. – MM. Vincent Capo-Canellas, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié.

Amendement n° 157 rectifié de M. Ronan Dantec. – MM. Ronan Dantec, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Rectification de l'amendement; adoption de l'amendement n° 157 rectifié *bis*.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 5 (p. 6015)

Amendement n° 107 rectifié *bis* de M. Vincent Capo-Canellas. – M. Vincent Capo-Canellas.

Amendement n° 140 rectifié de M. Vincent Capo-Canellas. – M. Vincent Capo-Canellas.

MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État; Roger Karoutchi, Vincent Capo-Canellas. – Retrait de l'amendement n° 107 rectifié *bis*; rejet de l'amendement n° 140 rectifié.

Article 5 *bis* (p. 6018)

Amendement n° 101 de M. Vincent Capo-Canellas. – MM. Vincent Capo-Canellas, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 69 de Mme Mireille Schurch. – Mme Évelyne Didier.

Amendements identiques n°s 102 de M. Vincent Capo-Canellas et 119 de M. Jean-Jacques Filleul. – MM. Vincent Capo-Canellas, Jean-Jacques Filleul.

Amendements identiques n°s 106 de M. Vincent Capo-Canellas et 132 rectifié de Mme Anne-Marie Escoffier. – M. Vincent Capo-Canellas, Mme Anne-Marie Escoffier

Amendement n° 153 de M. Ronan Dantec. – M. Ronan Dantec.

Amendement n° 134 rectifié de Mme Anne-Marie Escoffier. – Mme Anne-Marie Escoffier.

Amendement n° 118 rectifié de M. Jean-Jacques Filleul. – M. Jean-Jacques Filleul.

Amendement n° 156 de M. Ronan Dantec. – M. Ronan Dantec.

Amendement n° 103 de M. Vincent Capo-Canellas. – M. Vincent Capo-Canellas.

MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État; Roger Karoutchi, Mme Éliane Giraud, M. Marc Laménie, Mme Anne-Marie Escoffier. – Retrait de l'amendement n° 134 rectifié.

MM. Ronan Dantec, Vincent Capo-Canellas, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Rejet de l'amendement n° 69; adoption des amendements n°s 102 et 119; rejet des amendements n°s 106, 132 rectifié et 153; adoption de l'amendement n° 118 rectifié, l'amendement n° 156 devenant sans objet; adoption de l'amendement n° 103.

Amendement n° 150 rectifié de M. Ronan Dantec. – M. Ronan Dantec.

Amendement n° 158 rectifié de M. Ronan Dantec. – M. Ronan Dantec.

MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Retrait de l'amendement n° 150 rectifié; adoption de l'amendement n° 158 rectifié.

M. le président.

Amendement n° 160 rectifié de M. Ronan Dantec. – MM. Ronan Dantec, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 5 *ter* (*nouveau*) (p. 6028)

Amendement n° 171 du Gouvernement. – MM. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État; le rapporteur, Jean-Jacques Filleul, Roger Karoutchi, Ronan Dantec, Mme Anne-Marie Escoffier.

MM. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État; le rapporteur, Mme Mireille Schurch.

MM. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État; Jean-Jacques Filleul.

Suspension et reprise de la séance (p. 6030)

PRÉSIDENCE DE M. CHARLES GUENÉ

Rejet de l'amendement n° 171.

Amendement n° 146 rectifié de M. Ronan Dantec. – MM. Ronan Dantec, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 6 (p. 6032)

Amendement n° 76 de Mme Mireille Schurch. – Mme Évelyne Didier, MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 70 de Mme Mireille Schurch. – Mme Mireille Schurch, MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 6 *bis* A (*nouveau*) (p. 6033)

Amendement n° 172 du Gouvernement. – MM. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État; le rapporteur. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 6 *bis*. – Adoption (p. 6034)

Article 6 *ter* A (p. 6034)

Amendement n° 185 de la commission. – MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 6 *ter* (p. 6034)

Amendement n° 135 rectifié de Mme Anne-Marie Escoffier. – Mme Anne-Marie Escoffier.

Amendement n° 136 rectifié de Mme Anne-Marie Escoffier. – Mme Anne-Marie Escoffier.

MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État ; Mme Anne-Marie Escoffier. – Retrait de l'amendement n° 135 rectifié ; adoption de l'amendement n° 136 rectifié.

Adoption de l'article modifié.

Articles 6 *quater* et 7. – Adoption (p. 6035)

Article 8 (p. 6036)

Amendement n° 166 de M. Vincent Capo-Canellas. – M. Vincent Capo-Canellas. – Retrait.

Adoption de l'article.

Article 9. – Adoption (p. 6036)

Articles additionnels après l'article 9 (p. 6036)

Amendement n° 151 de M. Ronan Dantec. – MM. Ronan Dantec, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 182 de la commission. – MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 9 *bis*. – Adoption (p. 6037)

Article 10 (p. 6037)

Amendement n° 71 de Mme Mireille Schurch. – Mme Évelyne Didier, MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 189 de la commission. – MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 108 de M. Vincent Capo-Canellas. – M. Vincent Capo-Canellas.

Amendement n° 109 de M. Vincent Capo-Canellas. – M. Vincent Capo-Canellas.

MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Rejet de l'amendement n° 108 ; adoption de l'amendement n° 109.

Adoption de l'article modifié.

Article 11 (p. 6040)

Amendement n° 72 de Mme Mireille Schurch. – MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 190 de la commission. – MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 11 *bis* (p. 6040)

Amendement n° 73 de Mme Mireille Schurch. – Mme Laurence Cohen, MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Rejet.

Adoption de l'article.

Articles additionnels après l'article 11 *bis* (p. 6041)

Amendement n° 42 de Mme Mireille Schurch. – Mme Mireille Schurch, MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État ; Vincent Capo-Canellas, Marc Laménie. – Rejet par scrutin public.

Amendement n° 74 de Mme Mireille Schurch. – Mme Mireille Schurch, MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Rejet.

Article 12 (p. 6044)

Amendement n° 121 de M. Jean-Jacques Filleul. – MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 195 du Gouvernement. – MM. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État ; le rapporteur. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Articles 13 à 15. – Adoption (p. 6045)

Article 16 (p. 6045)

Amendement n° 187 de la commission. – MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Articles 17 et 18. – Adoption (p. 6045)

Article 18 *bis* (p. 6046)

Amendement n° 178 de la commission. – MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 19 (p. 6046)

Amendement n° 184 de la commission. – MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Vote sur l'ensemble (p. 6047)

MM. Jean-Jacques Filleul, Ronan Dantec, Mmes Mireille Schurch, Anne-Marie Escoffier, MM. Marc Laménie, Vincent Capo-Canellas.

Adoption, par scrutin public, du projet de loi dans le texte de la commission, modifié.

7. Nomination des dirigeants de la SNCF – Suite de la discussion en procédure accélérée et adoption d'une proposition de loi organique dans le texte de la commission modifié (p. 6050)

Article 1^{er} (p. 6050)

Amendement n° 1 de la commission. – MM. Michel Teston, rapporteur de la commission du développement durable ; Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 2. – Adoption (p. 6050)

Adoption, par scrutin public, de l'ensemble de la proposition de loi organique dans le texte de la commission, modifié.

MM. le rapporteur, Frédéric Cu villier, secrétaire d'État.

8. **Nomination de membres d'éventuelles commissions mixtes paritaires** (p. 6052)

9. **Ordre du jour** (p. 6052)

M. le président.

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE MME CHRISTIANE DEMONTÈS

vice-présidente

Secrétaires :
M. Jacques Gillot,
M. Gérard Le Cam.

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures trente.)

1

PROCÈS-VERBAL

Mme la présidente. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

Il n'y a pas d'observation?...

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

2

RÉFORME FERROVIAIRE

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

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, portant réforme ferroviaire (projet n° 650, texte de la commission n° 682, rapport n° 681, avis n° 652).

Nous poursuivons la discussion des articles.

TITRE I^{ER} (SUITE)

DISPOSITIONS MODIFIANT LE CODE DES TRANSPORTS

Mme la présidente. Nous poursuivons l'examen de l'article 1^{er}, dont je rappelle les termes.

Article 1^{er} (suite)

- ① Au début du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports, il est ajouté un titre préliminaire ainsi rédigé :
- ② « TITRE PRÉLIMINAIRE
- ③ « **SYSTÈME DE TRANSPORT FERROVIAIRE NATIONAL**
- ④ « *Chapitre préliminaire*
- ⑤ « *Principes généraux*

- ⑥ « Art. L. 2100-1. – Le système de transport ferroviaire national est constitué de l'ensemble des moyens humains et matériels mis en œuvre pour assurer :
- ⑦ « 1° La gestion du réseau ferroviaire défini à l'article L. 2122-1 ;
- ⑧ « 2° L'exécution des services de transport utilisant ce réseau ;
- ⑨ « 3° L'exploitation des infrastructures de service reliées à ce réseau.
- ⑩ « Le système de transport ferroviaire concourt au service public ferroviaire et à la solidarité nationale ainsi qu'au développement du transport ferroviaire, dans un souci de développement durable et d'aménagement équilibré du territoire. Il contribue à la mise en œuvre du droit au transport défini au livre I^{er} de la première partie du présent code.
- ⑪ « Art. L. 2100-2. – L'État veille à la cohérence et au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national. Il en fixe les priorités stratégiques nationales et internationales. Dans le respect des principes d'équité et de non-discrimination, il assure ou veille à ce que soient assurés :
- ⑫ « 1° La cohérence de l'offre proposée aux voyageurs, la coordination des autorités organisatrices de transport ferroviaire et l'optimisation de la qualité de service fournie aux utilisateurs du système de transport ferroviaire national ;
- ⑬ « 2° La permanence opérationnelle du système et la gestion des situations de crise ayant un impact sur le fonctionnement du système, ainsi que la coordination nécessaire à la mise en œuvre des réquisitions dans le cadre de la défense nationale et en cas d'atteinte à la sûreté de l'État ;
- ⑭ « 3° La préservation de la sûreté des personnes et des biens, de la sécurité du réseau et des installations relevant du système de transport ferroviaire national, ainsi que la prévention des actes qui pourraient dégrader les conditions de sûreté et de sécurité du fonctionnement du système de transport ferroviaire ;
- ⑮ « 4° L'organisation et le pilotage de la filière industrielle ferroviaire, notamment la conduite ou le soutien de programmes de recherche et de développement relatifs au transport ferroviaire, en vue d'en accroître la sécurité, l'efficacité économique et environnementale, la fiabilité, le développement technologique, la multimodalité et l'interopérabilité ;
- ⑯ « 5° La programmation des investissements de développement et de renouvellement du réseau ferroviaire défini à l'article L. 2122-1 et des investissements relatifs aux infrastructures de service et aux interfaces intermodales ;

- 17 « 6° La complémentarité entre les lignes à grande vitesse, les lignes d'équilibre du territoire et les lignes régionales, en vue de satisfaire aux objectifs d'un aménagement et d'un développement équilibré et harmonieux des territoires et de garantir l'égalité d'accès aux services publics ;
- 18 « 7° L'amélioration de la qualité du service fourni aux chargeurs, notamment par un accroissement de la fiabilité des capacités d'infrastructure attribuées au transport de marchandises, dans un objectif de développement de l'activité de fret ferroviaire et du report modal.
- 19 « *Art. L. 2100-3.* – Le Haut Comité du système de transport ferroviaire est une instance d'information et de concertation des parties prenantes du système de transport ferroviaire national. Il débat des grands enjeux du système de transport ferroviaire national, y compris dans une logique intermodale.
- 20 « Le Haut Comité du système de transport ferroviaire réunit des représentants des gestionnaires d'infrastructure, des entreprises ferroviaires, des exploitants d'infrastructures de service, des autorités organisatrices des transports ferroviaires, des grands ports maritimes, des partenaires sociaux, des chargeurs, des voyageurs, des associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement, de l'État, ainsi que des personnalités choisies en raison de leur connaissance du système de transport ferroviaire national. Il est présidé par le ministre chargé des transports.
- 21 « Il encourage la coopération entre ces acteurs, en lien avec les usagers, afin de favoriser la mise en accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite du matériel roulant, des quais et des gares.
- 22 « L'année précédant la conclusion ou l'actualisation des contrats prévus aux articles L. 2102-3, L. 2111-10 et L. 2141-3, le Haut Comité du système de transport ferroviaire est saisi par le Gouvernement d'un rapport stratégique d'orientation, qui présente :
- 23 « 1° La déclinaison de la politique nationale en matière de mobilité et d'interopérabilité entre les différents modes de transport ;
- 24 « 2° Les orientations en matière d'investissements dans les infrastructures de transport ;
- 25 « 3° Les modalités de coordination des différents services de transport de voyageurs ;
- 26 « 4° Le déploiement des systèmes de transport intelligents ;
- 27 « 5° La stratégie ferroviaire de l'État concernant le réseau existant ;
- 28 « 6° Les grands enjeux, notamment financiers, sociétaux et environnementaux, du système de transport ferroviaire national.
- 29 « Ce rapport, après avis par le Haut Comité du système de transport ferroviaire, est transmis au Parlement. Il est rendu public.
- 30 « *Art. L. 2100-4.* – Il est institué auprès de SNCF Réseau un comité des opérateurs du réseau, composé de représentants des entreprises ferroviaires, des exploitants d'infrastructures de service reliées au réseau ferré national, des autorités organisatrices des transports ferroviaires, des diverses catégories de candidats autorisés et des personnes mentionnées au dernier alinéa de l'article L. 2111-1.
- 31 « SNCF Réseau en assure le secrétariat.
- 32 « Le comité des opérateurs du réseau constitue l'instance permanente de consultation et de concertation entre SNCF Réseau et ses membres. Il est informé des choix stratégiques de SNCF Réseau et des personnes mentionnées au dernier alinéa du même article L. 2111-1, relatifs à l'accès et à l'optimisation opérationnelle du réseau ferré national. Le contrat mentionné à l'article L. 2111-10 lui est transmis.
- 33 « Selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État, il adopte une charte du réseau destinée à faciliter les relations entre SNCF Réseau et les membres du comité et à favoriser une utilisation optimale du réseau ferré national, dans un souci d'efficacité économique et sociale et d'optimisation du service rendu aux utilisateurs. Cette charte et ses modifications sont soumises pour avis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.
- 34 « Sans préjudice des compétences exercées par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires en application des articles L. 2134-1 à L. 2134-3, ou des voies de recours prévues par les lois, règlements et contrats, le comité des opérateurs du réseau peut être saisi, à fin de règlement amiable, des différends afférant à l'interprétation et à l'application de la charte du réseau mentionnée au quatrième alinéa du présent article.
- 35 « Le comité se réunit au moins quatre fois par an, et à l'initiative de SNCF Réseau ou d'un tiers au moins de ses membres.
- 36 « *Chapitre I*
- 37 « **Groupe public ferroviaire**
- 38 « *Section 1*
- 39 « **Organisation**
- 40 « *Art. L. 2101-1.* – La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités constituent le groupe public ferroviaire au sein du système ferroviaire national. Ces trois entités ont un caractère indissociable et solidaire. Le groupe remplit une mission, assurée conjointement par chacun des établissements publics dans le cadre des compétences qui leur sont reconnues par la loi, visant à exploiter le réseau ferré national et à fournir au public un service dans le domaine du transport par chemin de fer. Il remplit des missions de service de transport public terrestre régulier de personnes, des missions de transport de marchandises et des missions de gestion de l'infrastructure ferroviaire, dans une logique de développement durable et d'efficacité économique et sociale.
- 41 « Le chapitre II du titre II du livre II de la première partie est applicable aux trois établissements du groupe public ferroviaire. Pour son application à la SNCF et à SNCF Réseau, l'autorité organisatrice au sens du même chapitre II s'entend comme étant l'État.
- 42 « *Art. L. 2101-2.* – La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités emploient des salariés régis par un statut particulier élaboré dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État.
- 43 « La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités peuvent également employer des salariés sous le régime des conventions collectives.

- 44 « Sans discrimination liée à leur statut d'emploi ou à leur origine professionnelle, les salariés de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités peuvent pourvoir tout emploi ouvert dans l'un des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire, avec continuité de leur contrat de travail, ou dans leurs filiales.
- 45 « Un accord pluriannuel, négocié au niveau du groupe public ferroviaire avec les organisations représentatives des salariés, fixe les modalités de mise en œuvre du présent article. À défaut d'accord, et au plus tard six mois à compter de la constitution du groupe public ferroviaire, les modalités de mise en œuvre du présent article sont fixées par le conseil de surveillance de la SNCF.
- 46 « *Art. L. 2101-3. – (Non modifié)* Par dérogation aux articles L. 2233-1 et L. 2233-3 du code du travail, pour les personnels de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités régis par un statut particulier, une convention de branche ou un accord professionnel ou interprofessionnel ayant fait l'objet d'un arrêté d'extension ou d'élargissement peut compléter les dispositions statutaires ou en déterminer les modalités d'application, dans les limites fixées par le statut particulier.
- 47 « *Section 2*
- 48 « ***Institutions représentatives du personnel***
- 49 « *Art. L. 2101-4. – (Non modifié)* Le livre III de la deuxième partie du code du travail relatif aux institutions représentatives du personnel s'applique au groupe public ferroviaire constitué de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités, sous réserve des dispositions spécifiques prévues à la présente section.
- 50 « *Art. L. 2101-5. – I. –* Il est constitué auprès de la SNCF, par dérogation aux dispositions de l'article L. 2327-1 du code du travail relatives au comité central d'entreprise, un comité central du groupe public ferroviaire commun à la SNCF, à SNCF Réseau et à SNCF Mobilités et une commission consultative auprès de chacun de ces établissements publics lorsqu'ils sont dotés de plusieurs comités d'établissement.
- 51 « À l'exception de l'article L. 2327-14-1, qui ne s'applique qu'au comité central du groupe public ferroviaire, les dispositions du code du travail relatives à la composition, à l'élection, au mandat et au fonctionnement du comité central d'entreprise mentionné à l'article L. 2327-1 du même code s'appliquent au comité central du groupe public ferroviaire et aux commissions consultatives et sont adaptées, en tant que de besoin, par décret en Conseil d'État.
- 52 « Les attributions du comité central d'entreprise mentionné au même article L. 2327-1 sont réparties entre le comité central du groupe public ferroviaire et les commissions consultatives, selon des modalités définies par décret en Conseil d'État.
- 53 « *I bis (nouveau).* – Par dérogation aux articles L. 2323-83 à L. 2323-86 et L. 2327-16 dudit code, la gestion d'une part substantielle des activités sociales et culturelles des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire est assurée, contrôlée et mutualisée dans des conditions et selon des modalités fixées par accord collectif du groupe public ferroviaire ou, à défaut de la conclusion d'un tel accord dans les six mois suivant la constitution du groupe public ferroviaire, par voie réglementaire.
- 54 « II. – Il est constitué auprès de la SNCF un comité de groupe entre les établissements publics constituant le groupe public ferroviaire et leurs filiales. Ce comité est régi par le titre III du livre III de la deuxième partie du code du travail, sous réserve des adaptations nécessaires par décret en Conseil d'État. L'article L. 2331-1 du même code n'est pas applicable à chacun des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire.
- 55 « III (*nouveau*). – Pour l'application du titre IV du livre III de la deuxième partie dudit code, les établissements publics constituant le groupe public ferroviaire et les entreprises qu'ils contrôlent, au sens du même article L. 2331-1, constituent, auprès de la SNCF, un groupe d'entreprises de dimension européenne, au sens de l'article L. 2341-2 du même code.
- 56 « *Art. L. 2101-6. – (Non modifié)* Par dérogation aux deux premiers alinéas de l'article L. 2143-5 du code du travail, le délégué syndical central est désigné au niveau de l'ensemble des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire. Ce délégué syndical central est désigné par un syndicat qui a recueilli au moins 10 % des suffrages dans les conditions définies à l'article L. 2122-1 du même code, en additionnant les suffrages de l'ensemble des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire.
- 57 « Les négociations obligatoires prévues audit code se déroulent au niveau de la SNCF pour l'ensemble du groupe public ferroviaire.
- 58 « Par dérogation au deuxième alinéa du présent article, les négociations prévues à l'article L. 2242-12 du code du travail se déroulent, respectivement, au niveau de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités. Pour ces négociations, les organisations syndicales représentatives au niveau de chaque établissement public mandatent spécifiquement un représentant choisi parmi leurs délégués syndicaux d'établissement. La représentativité des organisations syndicales au niveau de l'établissement public est appréciée conformément aux règles définies aux articles L. 2122-1 à L. 2122-3 du même code, en prenant en compte les suffrages obtenus dans l'ensemble des établissements de l'établissement public concerné. La validité des accords mentionnés aux 1° et 2° de l'article L. 3312-5 et aux 1° et 2° de l'article L. 3322-6 dudit code est appréciée conformément aux règles définies à l'article L. 2232-12 du même code, en prenant en compte les suffrages obtenus dans l'ensemble des établissements de l'établissement public concerné.
- 59 « *Chapitre II*
- 60 « ***SNCF***
- 61 « *Section 1*
- 62 « ***Objet et missions***
- 63 « *Art. L. 2102-1. –* L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé "SNCF" a pour objet d'assurer :
- 64 « 1° Le contrôle et le pilotage stratégiques, la cohérence économique, l'intégration industrielle, l'unité et la cohésion sociales du groupe public ferroviaire ;
- 65 « 2° Des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, exercées au bénéfice de l'ensemble des acteurs

de ce système, notamment en matière de gestion de crise et de préservation de la sûreté des personnes, des biens et du réseau ferroviaire, et de la sécurité, sans préjudice des missions de l'Établissement public de sécurité ferroviaire définies à l'article L. 2221-1, ainsi qu'en matière de coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système de transport ferroviaire national aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ;

- 66 « 3° La définition et l'animation des politiques de ressources humaines du groupe public ferroviaire, dont les politiques de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences et de mobilité entre les différents établissements publics du groupe public ferroviaire, dans le respect de l'article L. 2101-2, ainsi que les négociations collectives intéressant le groupe public ferroviaire, dans les conditions prévues à l'article L. 2101-6 ;
- 67 « 3° *bis* (Supprimé)
- 68 « 4° Des fonctions mutualisées exercées au bénéfice de l'ensemble du groupe public ferroviaire, dont la gestion des parcours professionnels et des mobilités internes au groupe pour les métiers à vocation transversale, l'action sociale, la santé, la politique du logement, la gestion administrative de la paie, l'audit et le contrôle des risques.
- 69 « La SNCF ne peut exercer aucune des missions mentionnées aux articles L. 2111-9 et L. 2141-1.
- 70 « Un décret en Conseil d'État précise les missions de la SNCF et leurs modalités d'exercice.
- 71 « *Art. L. 2102-1-1. – (Supprimé)*
- 72 « *Art. L. 2102-1-2. –* Pour l'application de l'article L. 5424-2 du code du travail et du chapitre III du titre 1^{er} du livre III du code de la construction et de l'habitation, la SNCF est considérée comme employeur des salariés de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités. Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État.
- 73 « *Art. L. 2102-1-3. –* Pour l'exercice des missions prévues au 4° de l'article L. 2102-1, SNCF Mobilités et SNCF Réseau recourent à la SNCF. À cette fin, SNCF Mobilités et SNCF Réseau concluent des conventions avec la SNCF.
- 74 « Les conventions mentionnées au premier alinéa du présent article ne sont soumises ni à la loi n° 70-9 du 2 janvier 1970 réglementant les conditions d'exercice des activités relatives à certaines opérations portant sur les immeubles et les fonds de commerce, ni à la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée.
- 75 « *Art. L. 2102-2. –* Les attributions dont la SNCF est dotée par le présent code à l'égard de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités sont identiques à celles qu'une société exerce sur ses filiales, au sens de l'article L. 233-1 du code de commerce. Ces attributions s'exercent dans le respect des exigences d'indépendance, au plan décisionnel et organisationnel, des fonctions de SNCF Réseau mentionnées au 1° de l'article L. 2111-9 du présent code, en vue de garantir en toute transparence un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure du réseau ferré national.
- 76 « La SNCF peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes en vue de réaliser toute opération utile à ses missions. Elle détient pour le compte du groupe public ferroviaire, directement ou indirectement, les participations des filiales de conseil ou d'ingénierie ferroviaire à vocation transversale.
- 77 « *Art. L. 2102-3. –* La SNCF conclut avec l'État un contrat-cadre pour l'ensemble du groupe public ferroviaire pour une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans. Ce contrat-cadre, qui intègre les contrats prévus aux articles L. 2111-10 et L. 2141-3, garantit la cohérence des objectifs et des moyens assignés au groupe public ferroviaire. Le projet de contrat-cadre et les projets d'actualisation sont soumis pour avis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. Le projet de contrat-cadre est transmis au Parlement avant chaque échéance triennale.
- 78 « La SNCF rend compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre du contrat-cadre mentionné au premier alinéa. Ce rapport d'activité est adressé au Parlement, à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et au Haut Comité du système de transport ferroviaire.
- 79 « *Art. L. 2102-3-1 (nouveau).* – La SNCF a la capacité de transiger et de conclure des conventions d'arbitrage.
- 80 « *Section 2*
- 81 « **Organisation**
- 82 « *Art. L. 2102-4. –* La SNCF est dotée d'un conseil de surveillance et d'un directoire. Le dernier alinéa de l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public n'est pas applicable au conseil de surveillance de la SNCF.
- 83 « Pour l'application à la SNCF du chapitre II du titre II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 précitée, SNCF Réseau et SNCF Mobilités sont assimilés à des filiales, au sens du 4 de l'article 1^{er} de la même loi.
- 84 « Les statuts de la SNCF sont fixés par décret en Conseil d'État. Le nombre des représentants de l'État ne peut être inférieur à la moitié du nombre de membres du conseil de surveillance. Au moins deux membres du conseil de surveillance sont des représentants des autorités organisatrices régionales des transports ferroviaires et du Syndicat des transports d'Île-de-France. Un député et un sénateur sont membres du conseil de surveillance.
- 85 « *Art. L. 2102-5. –* Le président du conseil de surveillance de la SNCF est désigné parmi les représentants de l'État au conseil de surveillance. Il est choisi en fonction de ses compétences professionnelles. Il est nommé par décret, sur proposition du conseil de surveillance.
- 86 « Le président du conseil de surveillance de la SNCF ne peut être membre ni des organes dirigeants de SNCF Réseau, ni des organes dirigeants de SNCF Mobilités.
- 87 « *Art. L. 2102-6. –* Par dérogation au deuxième alinéa de l'article 10 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, le directoire de la SNCF comprend deux membres, nommés par décret hors des membres du conseil de surveillance et sur

- proposition de celui-ci. L'un d'eux est nommé en qualité de président du directoire, l'autre en qualité de vice-président.
- 88 « La nomination en qualité de président du directoire emporte nomination au sein du conseil d'administration de SNCF Mobilités et nomination en qualité de président de ce conseil d'administration.
- 89 « La nomination en qualité de vice-président du directoire emporte nomination au sein du conseil d'administration de SNCF Réseau et nomination en qualité de président de ce conseil d'administration. Les décisions concernant la nomination, le renouvellement ou la révocation du vice-président du directoire sont prises en application de l'article L. 2111-16.
- 90 « La durée des mandats des membres du directoire est fixée dans les statuts de la SNCF. Elle est identique à celle des mandats des administrateurs et des présidents des conseils d'administration de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau.
- 91 « Les mandats des membres du directoire débutent et prennent tous fin aux mêmes dates. En cas de vacance, pour quelque cause que ce soit, du siège d'un membre du directoire, son remplaçant n'exerce ses fonctions que pour la durée restant à courir jusqu'au renouvellement du directoire.
- 92 « Art. L. 2102-7. – Le conseil de surveillance de la SNCF arrête les grandes orientations stratégiques, économiques, sociales et techniques du groupe public ferroviaire et s'assure de la mise en œuvre des missions de la SNCF par le directoire. Il exerce le contrôle permanent de la gestion de la SNCF.
- 93 « Les opérations dont la conclusion est soumise à l'autorisation préalable du conseil de surveillance, qui comprennent les engagements financiers et les conventions passées entre la SNCF et SNCF Réseau ou SNCF Mobilités au-delà d'un certain seuil, sont précisées par voie réglementaire.
- 94 « À tout moment, le conseil de surveillance opère les vérifications et les contrôles qu'il juge opportuns et peut se faire communiquer les documents qu'il estime nécessaires à l'accomplissement de sa mission.
- 95 « La SNCF établit et publie chaque année les comptes consolidés de l'ensemble formé par le groupe public ferroviaire et les filiales des établissements du groupe ainsi qu'un rapport sur la gestion du groupe. Une fois les comptes consolidés de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités établis en application de l'article L. 233-18 du code de commerce, la consolidation des comptes de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités sur ceux de la SNCF est effectuée selon la méthode de l'intégration globale.
- 96 « Après la clôture de chaque exercice, le directoire présente au conseil de surveillance, pour approbation, les comptes annuels de la SNCF et les comptes consolidés de l'ensemble formé par le groupe public ferroviaire et les filiales des trois établissements du groupe, accompagnés du rapport de gestion y afférent.
- 97 « À ce titre, le conseil de surveillance peut opérer les vérifications et les contrôles nécessaires auprès des trois établissements publics et de leurs filiales.
- 98 « Art. L. 2102-8. – Le directoire assure la direction de la SNCF et est responsable de sa gestion. Il est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir au nom de la SNCF. Il les exerce dans la limite de l'objet de la SNCF mentionné à l'article L. 2102-1 et sous réserve des pouvoirs expressément attribués par la loi et par les textes pris pour son application au conseil de surveillance ou au président de celui-ci. Il conclut le contrat-cadre entre la SNCF et l'État prévu à l'article L. 2102-3, après approbation par le conseil de surveillance.
- 99 « Art. L. 2102-9. – (*Non modifié*) Toute décision du directoire est prise à l'unanimité. En cas de désaccord exprimé par l'un de ses membres, la décision est prise par le président du conseil de surveillance. Ce dernier ne peut prendre part aux délibérations du conseil de surveillance relatives à cette décision. Il est responsable de cette décision dans les mêmes conditions que les membres du directoire.
- 100 « Section 3
- 101 « **Gestion financière et comptable**
- 102 « Art. L. 2102-10. – (*Non modifié*) La SNCF est soumise en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales. Elle tient sa comptabilité conformément au plan comptable général.
- 103 « Art. L. 2102-11. – (*Non modifié*) La gestion des filiales créées ou acquises par la SNCF est autonome au plan financier dans le cadre des objectifs tant du groupe qu'elle constitue avec elles que du groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1.
- 104 « Art. L. 2102-12. – (*Suppression maintenue*)
- 105 « Section 4
- 106 « **Gestion domaniale**
- 107 « Art. L. 2102-13 A. – La SNCF coordonne la gestion domaniale au sein du groupe public ferroviaire. Elle est l'interlocuteur unique de l'État, des collectivités territoriales et des groupements de collectivités territoriales lorsque ceux-ci souhaitent acquérir, après déclassement, un bien immobilier appartenant à la SNCF ou à SNCF Réseau ou géré par SNCF Mobilités.
- 108 « Art. L. 2102-13. – Les biens immobiliers utilisés par la SNCF pour la poursuite de ses missions peuvent être cédés à l'État, à des collectivités territoriales ou à leurs groupements pour des motifs d'utilité publique, moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur de reconstitution.
- 109 « Art. L. 2102-13-1. – (*Supprimé*)
- 110 « Art. L. 2102-14. – Les déclassements sont soumis à l'autorisation préalable de l'État, après avis de la région. Les modalités de déclassement ainsi que les règles de gestion domaniale applicables à la SNCF sont fixées par voie réglementaire.
- 111 « Section 5
- 112 « **Contrôle de l'État**
- 113 « Art. L. 2102-15. – (*Non modifié*) La SNCF est soumise au contrôle économique, financier et technique de l'État, dans des conditions déterminées par voie réglementaire.
- 114 « Section 6

- 115 « **Ressources**
- 116 « *Art. L. 2102-16.* – Les ressources de la SNCF sont constituées par :
- 117 « 1° Les rémunérations perçues, d'une part, au titre des missions mentionnées au 2° de l'article L. 2102-1 qui sont accomplies à titre onéreux en exécution de contrats conclus entre la SNCF et SNCF Réseau, ou entre la SNCF et toute entreprise ferroviaire dont SNCF Mobilités, et, d'autre part, au titre des missions mentionnées au 4° du même article L. 2102-1 qui sont accomplies en exécution de conventions conclues entre la SNCF et SNCF Réseau ou SNCF Mobilités ;
- 118 « 2° Le produit du dividende sur les résultats de ses filiales ainsi que celui sur le résultat de SNCF Mobilités mentionné à l'article L. 2102-17 ;
- 119 « 3° Les rémunérations perçues au titre des missions que lui confient par contrat l'État, une ou plusieurs collectivités territoriales, un ou plusieurs groupements de collectivités territoriales ou le Syndicat des transports d'Île-de-France, ces missions ne pouvant empiéter sur les missions de SNCF Réseau mentionnées à l'article L. 2111-9 ;
- 120 « 4° Toutes les recettes autorisées par les lois et règlements.
- 121 « *Art. L. 2102-17.* – (*Non modifié*) La SNCF perçoit un dividende sur le résultat de SNCF Mobilités. Ce dividende est prélevé en priorité sur le bénéfice distribuable de l'exercice, au sens de l'article L. 232-11 du code de commerce. Il peut être prélevé sur les réserves disponibles.
- 122 « Le montant de ce dividende est fixé après examen de la situation financière de SNCF Mobilités et constatation, par le conseil de surveillance de la SNCF, de l'existence de sommes distribuables. Il est soumis, pour accord, à l'autorité compétente de l'État, qui se prononce dans un délai d'un mois. À défaut d'opposition à l'issue de ce délai, l'accord de celle-ci est réputé acquis.
- 123 « *Section 7*
- 124 « **Réglementation sociale**
- 125 « *Art. L. 2102-18.* – (*Non modifié*) Le livre III de la première partie du présent code est applicable à la SNCF. »

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Frédéric Cuvillier, *secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche.* Madame la présidente, mesdames, messieurs les sénateurs, permettez-moi d'emblée de prendre la parole pour donner à M. Capo-Canellas, qui m'a interrogé hier sur la situation de l'état du réseau ferroviaire de Noisy-le-Sec, les informations complémentaires qu'il m'avait demandées.

Le 11 février 2014, le procureur de la République a adressé un courrier au président de la SNCF l'informant d'une série d'observations formulées à la suite de l'étude qui a été menée à Noisy-le-Sec par des experts judiciaires, dans le cadre de l'enquête de Brétigny-sur-Orge. Le jour même, le président de la SNCF a diligenté une expertise sur site. La direction de l'infrastructure de la SNCF s'est mobilisée pour contrôler immédiatement les appareils de voie, situés à Noisy-le-Sec, pointés par les experts comme présentant des défauts susceptibles d'altérer la sécurité ferroviaire.

Le 25 février 2014, le président de la SNCF a informé le procureur de la République que des experts de la SNCF n'avaient mis en évidence aucun risque – j'y insiste, car vous vous êtes fait l'écho de préoccupations, légitimes, monsieur le sénateur, à la suite du traitement médiatique de l'accident – pour la sécurité ferroviaire et que les anomalies signalées étaient traitées dans le cadre de la maintenance programmée.

Tels sont les éléments que je puis vous apporter, monsieur le sénateur.

Je répondrai également à M. Poncelet, qui m'a interrogé hier sur la gare de Vandières. Je tiens à préciser quelques faits quant à l'engagement de l'État en la matière.

Au lancement de la première phase de la LGV Est, l'ensemble des cofinanceurs s'étaient en effet accordé sur la localisation d'une gare nouvelle en Lorraine sur le site de Louvigny plutôt qu'à l'interconnexion avec la ligne du sillon lorrain, ce que regrettait M. Poncelet. Par la suite, il a été convenu entre tous que cette nouvelle gare sise sur le site de Vandières serait placée sous la maîtrise d'ouvrage de la région.

L'État a tenu l'ensemble de ses engagements à l'égard de ce projet, et a rappelé ceux-ci lors de la signature de la convention portant sur la deuxième phase de la LGV Est en 2009. En tout, et sans tenir compte des 23 millions d'euros prévus au titre des mesures conservatoires cofinancées dans le cadre de la première phase de la LGV Est, ce sont près de 30 millions d'euros que l'État est prêt à mobiliser.

Si je partage certaines des remarques très judicieuses formulées par M. Poncelet, je tiens à rappeler l'accord auquel sont parvenus les cofinanceurs. On ne saurait méconnaître la réalité locale quant à la localisation.

Je souligne que le projet de loi tel qu'il vous est présenté, mesdames, messieurs les sénateurs, sera de nature à rapprocher les missions et les actions de RFF et de la SNCF, qui deviendront respectivement, je le rappelle, SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

Mme la présidente. La parole est à M. Louis Nègre.

M. Louis Nègre. Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie des précisions que vous venez d'apporter à la suite de la question posée hier par notre collègue Vincent Capo-Canellas à propos de l'accident de Brétigny-sur-Orge.

Permettez-moi, à mon tour, de vous interroger.

Après l'accident de Brétigny-sur-Orge, la SNCF a fait vérifier tous ses appareils de voie. Le rapport a relevé près de 200 anomalies dans le même secteur. Dispose-t-on de conclusions sur l'ensemble du réseau ferré ? Si l'on trouve 200 anomalies sur un espace restreint, combien va-t-on en trouver sur 30 000 kilomètres ? Quels sont donc les résultats de cette expertise, monsieur le secrétaire d'État ?

Mme la présidente. Je vous propose, mon cher collègue, que M. le secrétaire d'État vous réponde un peu plus tard.

Pour l'heure, nous poursuivons l'examen des amendements déposés à l'article 1^{er}.

L'amendement n° 143, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 85, première phrase

Remplacer les mots :

de l'État

par les mots :
des régions

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 81, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, est ainsi libellé :

Alinéa 86

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

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

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Madame la présidente, permettez-moi, au préalable, de remercier M. le secrétaire d'État des précisions qu'il a bien voulu m'apporter sur l'état du réseau ferré autour de la gare de Noisy-le-Sec. Nous serons bien évidemment tous attentifs au suivi qui sera donné. Il importe de rassurer les voyageurs et de montrer que la SNCF et RFF suivent bien ce dossier.

J'en reviens à la série de trois amendements que je défendrai successivement, qui ont pour objet d'améliorer l'indépendance des trois établissements publics créés, en accentuant l'indépendance des dirigeants du groupe, un point clé du dispositif, comme nous l'avons vu hier. C'est, me semble-t-il, une garantie de validité de notre système ferroviaire à l'égard des institutions européennes, système qui tend, de toute façon, à assurer la bonne séparation des établissements. L'accès au réseau doit être traité de manière indépendante.

L'amendement n° 81 vise à interdire la nomination des membres du directoire de la SNCF à la présidence du conseil de surveillance de l'EPIC de tête.

Certes, cette situation ne se présentera pas dans l'immédiat, le directoire n'étant pas encore créé. Le texte prévoit que les membres du directoire ne peuvent pas cumuler les fonctions de président du conseil de surveillance de l'EPIC de tête et membre du directoire, ce qui est légitime. Nous proposons pour notre part qu'un membre ne puisse pas être nommé successivement à ces deux postes : le président du directoire ne peut devenir ensuite président du conseil de surveillance, voire l'inverse.

Ainsi, ni le président du directoire de SNCF Réseau ni celui de SNCF Mobilités ne pourrait devenir président du conseil de surveillance de l'EPIC de tête. Cette nomination, si elle avait lieu, serait une façon de traverser le mur que nous construisons entre le gestionnaire de réseau et l'entreprise ferroviaire.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Michel Teston, rapporteur de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire. Cet amendement interdit aux membres du directoire de la SNCF d'être nommés président du conseil de surveillance de la SNCF.

Après avoir examiné attentivement cet amendement, la commission a considéré qu'il était satisfait par l'alinéa 86, qui indique que « le président du conseil de surveillance de la SNCF ne peut être membre ni des organes dirigeants de SNCF Réseau, ni des organes dirigeants de SNCF Mobilités ».

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

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

Mme la présidente. Monsieur Capo-Canellas, l'amendement n° 81 est-il maintenu ?

M. Vincent Capo-Canellas. Je retire mon amendement, madame la présidente, compte tenu des précisions qui m'ont été apportées !

Mme la présidente. L'amendement n° 81 est retiré.

Je suis saisie de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 85, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, est ainsi libellé :

Alinéas 87 à 89

Remplacer ces alinéas par deux alinéas ainsi rédigés :

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

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

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Si vous le permettez, madame la présidente, je défendrai simultanément les amendements n° 85 et 82, car ils ont le même objet, celui d'assumer complètement le principe d'égalité entre les deux membres du directoire de l'EPIC de tête.

Le projet de loi prévoit que ces deux membres disposent strictement du même pouvoir. Ainsi, toute décision doit être prise de manière unanime ou être arbitrée par le président du conseil de surveillance de l'EPIC de tête SNCF. Dans les faits, ils ont donc les mêmes prérogatives.

Cette situation nous convient, et elle nous permet d'ailleurs de défendre notre modèle au niveau européen.

Néanmoins, je comprends moins bien pourquoi il y aurait lieu de créer une différence dans la dénomination, en instituant une forme de hiérarchie de fait entre les deux membres du directoire, entre le président et le vice-président. Qui plus est, cette hiérarchie est totalement systématique au profit du président du conseil d'administration de SCNF Mobilités.

Ainsi, par les amendements n° 85 et 82, nous proposons deux solutions différentes pour régler ce qui nous paraît constituer encore un problème.

L'amendement n° 85 vise à donner tout pouvoir d'organisation au conseil de surveillance de l'EPIC de tête SNCF. Par ailleurs, il permet de ne pas octroyer de façon automatique la présidence du directoire au président du conseil d'administration de SNCF Mobilités – je crois que je ne suis pas le seul à proposer un amendement sur ce point. Le président du

conseil d'administration de SNCF Réseau pourrait ainsi également devenir président du directoire de l'EPIC de tête sur proposition du conseil de surveillance.

L'amendement n° 82 est encore plus proche de la réalité des pouvoirs des membres du directoire, puisqu'il prévoit de les désigner tous les deux sous l'appellation « coprésidents ». Cela évite d'introduire une notion de hiérarchie, en mettant les deux présidents sur un pied d'égalité. Cela montrerait tout particulièrement que SNCF Réseau n'est pas sous la coupe de SNCF Mobilités.

Telles sont les propositions que je verse au débat. Il ne s'agit pas là d'une question uniquement symbolique; elle a, me semble-t-il, du sens.

Mme la présidente. L'amendement n° 82, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, est ainsi libellé :

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

Remplacer les mots :

président du directoire

par les mots :

coprésident en charge des questions de mobilités

II. – Alinéa 87, seconde phrase

Remplacer les mots :

vice-président

par les mots :

coprésident en charge des questions du réseau

III. Alinéa 89, première et seconde phrases

Remplacer les mots :

vice-président du directoire

par les mots :

coprésident en charge des questions du réseau

Cet amendement a déjà été défendu.

L'amendement n° 6, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

I. - Alinéa 88

Remplacer les mots :

président du directoire

par les mots :

vice-président du directoire

II. - Alinéa 89, première et seconde phrases

Remplacer les mots :

vice-président du directoire

par les mots :

président du directoire

La parole est à M. Louis Nègre.

M. Louis Nègre. Cet amendement va dans le même sens que les amendements précédents, même si son objet diffère quelque peu.

Dans la mesure où l'infrastructure apparaît comme un bien national en monopole naturel intangible, rien ne justifie que le président du directoire de SNCF soit le président d'une entreprise ferroviaire, fût-elle historique, fût-elle la plus importante. La logique, confirmée d'ailleurs par l'Autorité de la concurrence, commande que le président du directoire de SNCF soit le président du conseil d'administration de SNCF Réseau.

Tel est l'objet de cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Michel Teston, rapporteur. Ces trois amendements visent à modifier assez profondément l'organisation prévue par ce projet de loi. La commission a souhaité demander l'avis du Gouvernement avant de s'en remettre à la sagesse de la Haute Assemblée.

Pour ma part, je préférerais que nous conservions l'architecture actuelle du projet de loi qui peut se justifier par le fait que le président de SNCF Mobilités sera à la tête d'un établissement qui emploiera deux fois plus de personnes que SNCF Réseau : environ 100 000 contre quelque 50 000. De toute façon, il ne s'agit là que de dénominations, puisque les décisions du directoire seront prises à l'unanimité des deux membres. Dans l'hypothèse où aucun accord ne serait trouvé, il appartiendrait au président du conseil de surveillance de statuer.

Je comprends toutefois que l'organisation actuelle suscite, non pas des oppositions, mais des interrogations. Je crois, monsieur le secrétaire d'État, que vous serez à même d'y répondre, vous qui avez beaucoup réfléchi à la question. (*Sourires.*)

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Monsieur le rapporteur, la nuit fut courte, mais nous l'avons mise à profit pour faire avancer la réflexion! (*Sourires.*) La position personnelle que vous avez formulée rejoint celle du Gouvernement. L'architecture qui est proposée par le projet de loi est claire et témoigne de la volonté de disposer d'un groupe public ferroviaire se caractérisant par son unicité.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement n'est pas favorable à l'idée d'une coprésidence. D'abord – M. le rapporteur l'a précisé –, dans les faits, une égalité de pouvoir et de décision est instaurée entre les deux présidents.

En outre – et c'est la raison pour laquelle je suis en désaccord absolu avec l'amendement n° 6 –, il n'est pas dans la logique de la réforme de faire du président de SNCF Réseau le président du directoire. En effet, SNCF Mobilités compte 100 000 cheminots, alors que SNCF Réseau rassemble aujourd'hui environ 1 500 agents; demain, ils seront d'ailleurs quelque 50 000 à dépendre de cette dernière entité, ce qui constitue une évolution extrêmement importante qu'il faudra mettre en œuvre. Par conséquent, il n'est pas choquant que le président du directoire soit le président de SNCF Mobilités et que le vice-président soit le président de SNCF Réseau.

Je rappelle que l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, l'ARAF – je sais, monsieur Capo-Canellas, que cette simple évocation vous fait à chaque fois sourire et vous rassure (*Sourires.*) –, intervient dans le processus de nomination, de cessation des fonctions du président du conseil d'administration de SNCF Réseau et garantit de manière forte l'indépendance de celui-ci. Ce contrôle constitue une garantie supplémentaire. L'organisation retenue – un direc-

toire avec un président et un vice-président – est claire, et je ne pense pas que la coprésidence apporte une quelconque simplification.

Certes, monsieur Capo-Canellas, votre logique traduit la finalité dévolue à cette nouvelle architecture et rend compte de l'égalité des missions des deux entités. Peut-être pourrait-on trouver une autre formule plus pertinente : président délégué plutôt que vice-président ? La dénomination « coprésident » pose un certain nombre de problèmes.

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour explication de vote.

M. Vincent Capo-Canellas. Je tiens tout d'abord à remercier M. le rapporteur d'avoir bien voulu interroger le Gouvernement. Il a bien senti qu'il ne s'agit pas seulement – et les débats en commission en attestent – d'une simple question sémantique ; l'appellation retenue a une incidence symbolique. Il convient donc de soupeser et d'articuler la place du président de SNCF Réseau et celle du président de SNCF Mobilités au sein de cette organisation. Je remercie également M. le rapporteur de l'avis de sagesse qu'il annoncé au nom de la commission, ce qui permet de faire prospérer le dialogue. C'est bien le cas, car nous voulons tous trouver une solution.

Monsieur le secrétaire d'État, je tiens également à vous remercier. C'est parce que les deux membres du directoire détiennent les mêmes pouvoirs qu'il nous semblait opportun au départ de leur attribuer la même dénomination. Néanmoins, vos explications ont bien montré que cette coprésidence n'irait pas sans soulever un certain nombre de questions, notamment au regard de l'unicité attendue entre les deux structures et de leurs évolutions internes et sociales respectives.

Pour ma part, je me rallie volontiers à la solution de compromis que vous proposez, à savoir changer la dénomination existante au profit de celle de président et de président délégué. Elle me semble raisonnable et montrerait que SNCF Réseau est pris en compte en tant que tel. Il s'agirait là d'une amélioration substantielle à laquelle mon groupe se rallierait.

Il s'agirait donc, aux alinéas 87 et 89, de remplacer le mot « vice-président » par les mots « président délégué ». Je suis prêt à rectifier mon amendement n° 82, cette suggestion me semblant, pour reprendre l'expression du rapporteur, empreinte de sagesse. (*Sourires.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Anne-Marie Escoffier, pour explication de vote.

Mme Anne-Marie Escoffier. Monsieur le secrétaire d'État, j'ai écouté avec une grande attention vos explications. Chacun relève ici la mesure des propos qui sont échangés et j'apprécie beaucoup la nature de nos débats. Avant que vous ne formuliez cette proposition, qui me semble honnête et que M. Capo-Canellas vient d'accepter, je pensais appeler votre attention sur le fait que certains, à raison des mêmes compétences et des mêmes responsabilités, ont autorité sur des unités de taille très différente.

Il n'est qu'à prendre l'exemple des présidents respectivement du conseil général de l'Aveyron et du conseil général de Loire-Atlantique. Ils ne gèrent pas le même effectif de personnels. Pourtant, ils sont tous les deux présidents. En d'autres termes, l'effectif ne me paraît pas un critère particulièrement pertinent.

Cela étant, je me range d'autant plus volontiers aux raisons que vous avez avancées que M. Capo-Canellas les a acceptées. La dénomination « président délégué » ne me heurte pas.

Mme la présidente. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

M. Roger Karoutchi. Je partage en partie l'avis de M. Capo-Canellas. Une présidence déléguée, si elle peut être inscrite dans le projet de loi dès aujourd'hui, me paraît plus cohérente qu'une vice-présidence.

En revanche, et exceptionnellement – j'insiste ! –, je ne suis pas du tout d'accord avec l'amendement défendu par mon collègue Louis Nègre.

M. Louis Nègre. C'est exceptionnel ! (*Sourires.*)

M. Roger Karoutchi. C'est rarissime ! (*Nouveaux sourires.*)

M. Vincent Capo-Canellas. On l'a remarqué !

M. Roger Karoutchi. Je tiens à ce que cela figure au compte rendu de nos débats pour que, à tout jamais, on le sache. (*Rires.*)

Pour ma part, j'appréhende cette nouvelle architecture en privilégiant l'aspect transport. Je comprends le raisonnement selon lequel, le réseau étant permanent, c'est à SNCF Réseau d'assurer la présidence. Pour autant, le patron, en tout cas le patron facial, doit être celui qui assurera le transport des voyageurs et la régularité du trafic ; le réseau est là à cette fin. Il n'est donc pas très logique de considérer que le patron des infrastructures doit avoir la main.

Disant cela, je ne nie pas l'importance des infrastructures, qui doivent être entretenues et rénovées ; mais la dynamique est chez celui qui envisage l'évolution du réseau pour que le transport des voyageurs et le fret soient assurés dans le pays. Si cet ordre est inversé, j'ai bien peur, mon cher Louis Nègre, que, sous couvert de ne pas consentir toujours les efforts nécessaires sur le réseau, on n'impose beaucoup de contraintes au trafic de voyageurs et au fret, en arguant que les transformations ne sont pas possibles, ce qui arrivera souvent. C'est la raison pour laquelle je préfère que la dynamique soit confiée à celui qui assurera le transport des voyageurs.

Je vous rassure, mon cher collègue, c'est bien la seule fois que je ne voterai pas l'un de vos amendements ! (*Sourires.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Louis Nègre, pour explication de vote.

M. Louis Nègre. Voilà comment fonctionne le Sénat, et cet échange constitue un très bel exemple de liberté de parole et de pensée.

M. Roger Karoutchi. Et d'action !

M. Louis Nègre. Monsieur le secrétaire d'État, votre argument, selon lequel la taille respective des deux structures – 100 000 contre 50 000 – devrait prévaloir, ne me convainc pas. D'ailleurs, l'une de vos ex-collègues a exprimé ses doutes sur la pertinence de ce fameux critère quantitatif. Celui que j'ai avancé me semble, intellectuellement au moins, plus qualitatif. Je m'adresse aussi à mon ami Roger Karoutchi : si le réseau, monopole naturel intangible, n'était mis à la disposition que de SNCF Mobilités, je pourrais comprendre cette position ; mais, demain – et le plus tôt sera le mieux –,

M. Roger Karoutchi. Exactement !

M. Louis Nègre. ... il le sera de l'ensemble des entreprises ferroviaires, et non pas d'une seule. Par conséquent, le point intangible, c'est le réseau. J'en veux pour preuve que le rapporteur lui-même a indiqué que la commission s'en remettrait à la sagesse du Sénat. C'est dire si cet argument est pertinent.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour explication de vote.

M. Jean-Jacques Filleul. J'ai apprécié ce dialogue tout à fait intéressant : la demande de notre collègue Vincent Capocanellas et la réponse de M. le secrétaire d'État. Faire du président de SNCF Réseau un président délégué constitue aussi une forme de reconnaissance de tous les agents travaillant dans ce secteur. Cela me paraît exprimer une équité tout à fait de bon aloi dans un État qui tient à témoigner l'intérêt qu'il accorde au réseau dans le système ferroviaire.

Par conséquent, le groupe socialiste se rallie à la nouvelle dénomination « président délégué ».

Mme la présidente. La parole est à Mme Mireille Schurch, pour explication de vote.

Mme Mireille Schurch. Cher collègue Louis Nègre, cela ne vous étonnera sans doute pas : je ne suis pas d'accord avec votre amendement et je ne le voterai donc pas.

Le débat n'est pas seulement d'ordre sémantique. Il s'agit bien de de la gouvernance : quel poids allons-nous donner à SNCF Mobilités, d'un côté, et à SNCF Réseau, de l'autre ?

Pour notre part, nous sommes favorables à la plus grande intégration possible. Or votre amendement est orienté dans une direction qui ne nous convient pas : le groupe ferroviaire public serait SNCF Réseau, et SNCF Mobilités serait ouvert à la concurrence – le plus vite possible serait le mieux selon vous.

Nous pensons qu'il faut valoriser l'entité qui a les transports en charge. Je suis donc plutôt favorable à la formule existante.

Quant à la nuance entre président, vice-président et président délégué, elle est acceptable. Je me rangerai sans doute à la formulation proposée en définitive, mais j'attends quand même l'avis du Gouvernement sur cette question : j'étais en effet entièrement d'accord avec ce que nous a expliqué M. le secrétaire d'État.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Teston, rapporteur. J'avais envisagé de suggérer à Vincent Capocanellas de rectifier son amendement, mais j'ai été informé que M. le secrétaire d'État souhaitait déposer un amendement. Je vais donc lui laisser la primeur de la présentation de son amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Monsieur le rapporteur, je m'en voudrais de vous priver du plaisir de proposer à M. Vincent Capocanellas de rectifier son amendement et ainsi d'ajouter – c'est comme cela que je l'interprète – vos volontés ! (*Sourires.*)

Monsieur Nègre, je n'ai pas entendu de réserve dans les propos de Mme Escoffier, en tout cas beaucoup moins que dans ceux de M. Karoutchi.

M. Louis Nègre. Je le reconnais ! (*Sourires.*)

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. De ce point de vue, il vient de faire une très belle démonstration de ce qui nous motive. Oui, madame Schurch, nous souhaitons affirmer

l'unicité d'un groupe, avec un président et un vice-président. Le vice-président pourrait d'ailleurs devenir président délégué, sachant – et c'est important que cela puisse être réaffirmé au cours des débats parlementaires – qu'il n'obtiendra nullement de délégation du président du directoire. Je réaffirme ici la séparation très claire afin que l'ARAF puisse exercer ses fonctions de contrôle, lesquelles sont essentielles. Certains affichages indiquent une direction et sont le signal d'une volonté. En la circonstance, nous affichons ici une volonté politique.

Je vous remercie, monsieur Capocanellas, d'avoir soulevé le problème de la coprésidence et d'avoir suscité une réflexion à cet égard. Cela va nous permettre d'affiner la rédaction et d'améliorer ainsi le texte. Si je ne peux, au nom du Gouvernement, être favorable à votre amendement n° 82, je suggère une autre rédaction, en remplaçant, à l'alinéa 87, seconde phrase, et à l'alinéa 89, première et seconde phrases, les mots : « vice-président » par les mots « président délégué ».

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Capocanellas.

M. Vincent Capocanellas. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, de la déclaration que vous venez de faire devant le Sénat.

Si le Gouvernement dépose un sous-amendement à l'amendement n° 82, sans doute le paragraphe I de ce dernier doit-il alors être supprimé...

Mme la présidente. Mes chers collègues, nous allons interrompre nos travaux pour quelques instants pour que l'amendement du Gouvernement puisse être rédigé, imprimé et distribué.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix heures cinq, est reprise à dix heures dix.*)

Mme la présidente. La séance est reprise.

Je suis saisie d'un amendement n° 194, présenté par le Gouvernement, et ainsi libellé :

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

Remplacer les mots :

vice-président

par les mots :

président délégué

Monsieur Capocanellas, les amendements n° 85 et 82 sont-ils maintenus ?

M. Vincent Capocanellas. Je les retire, madame la présidente, au profit de celui que vient de déposer M. le secrétaire d'État.

Mme la présidente. Les amendements n° 85 et 82 sont retirés.

Monsieur Nègre, l'amendement n° 6 est-il maintenu ?

M. Louis Nègre. Oui, madame la présidente.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 194 ?

M. Michel Teston, rapporteur. La commission du développement durable avait souhaité connaître l'avis du Gouvernement ; ce dernier l'a donné et a déposé un amendement ayant

conduit notre collègue Vincent Capo-Canellas à retirer ses deux amendements. Dans ces conditions, j'é mets, au nom de la commission, un avis favorable sur l'amendement n° 194.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 194.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, l'amendement n° 6 n'a plus d'objet.

Mes chers collègues, à la suite de l'adoption de l'amendement n° 194, des coordinations devront être effectuées par la direction de la séance. *(Assentiment)*

L'amendement n° 32, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Alinéa 99

1° Deuxième phrase

Remplacer les mots :

du conseil de surveillance

par les mots :

du directoire

2° Troisième et dernière phrases

Supprimer ces phrases.

La parole est à M. Louis Nègre.

M. Louis Nègre. Cet amendement relève du même esprit que précédemment.

Tout arbitrage entre les deux présidents des deux entités SNCF Mobilités et SNCF Réseau ne peut être effectué que par le président du directoire qui, dans mon esprit, devrait être le président du conseil d'administration de SNCF Réseau, seul garant de l'indépendance de point de vue sur l'utilisation du réseau ferré national, lequel est ouvert, je le précise, à l'ensemble des entreprises ferroviaires.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Michel Teston, rapporteur. Si nous adoptons l'amendement n° 32 que Louis Nègre vient de présenter, nous acterions de fait la prééminence du président du directoire sur le président délégué. Or tel n'est pas l'objectif. Le texte précise en effet que « toute décision est prise à l'unanimité » et que, « en cas de désaccord exprimé par l'un de ses membres, la décision est prise par le président du conseil de surveillance. »

La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 32.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 1^{er}, modifié.

(L'article 1^{er} est adopté.)

Article additionnel après l'article 1^{er}

Mme la présidente. L'amendement n° 114, présenté par M. Marini, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

« Section ...

« Contributions locales temporaires

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

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

« II. – Les investissements financés peuvent concerner :

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

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

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

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

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

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

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

« Les autorités organisatrices de transport dont les réseaux desservent directement la gare ainsi que la commune d'implantation de la gare, si elle n'est pas partie à la convention mentionnée à l'alinéa précédent, sont consultées sur l'institution de la contribution locale temporaire. Leur avis est réputé favorable à l'expiration

d'un délai de soixante jours suivant la réception de la demande d'avis. Si l'une d'entre elles émet un avis défavorable, la contribution locale temporaire ne peut être instituée.

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

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

« La durée de perception ne peut excéder trente ans.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La parole est à M. Philippe Marini.

M. Philippe Marini. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, je sollicite quelques instants votre attention pour faire un peu d'histoire. (*Ab! sur les travées de l'UMP.*)

En effet, c'est en 1897 que les surtaxes locales temporaires ont été créées pour la première fois : majoration minimale du prix du billet de train en vue de financer des investissements dans une gare déterminée, elles n'étaient acquittées que par les voyageurs au départ ou à destination de cette gare.

Ce régime juridique a fait l'objet de différentes modifications au cours du temps.

Il a été réécrit par une loi de 1942, puis revu en 1977 et en 1993. Les surtaxes locales temporaires étaient alors exclusivement affectées au remboursement des annuités d'un emprunt contracté par une collectivité territoriale – une ville, par exemple – en vue de réaliser des investissements utiles aux usagers de la gare. C'est pourquoi cette surtaxe est dite « temporaire » : elle ne s'applique que pendant la période d'amortissement de l'emprunt.

Je prendrai volontairement un exemple loin de mon département, monsieur le secrétaire d'État : une surtaxe locale temporaire a ainsi été instituée pour la gare de Biarritz en 2009 et jusqu'en 2022.

Ce régime juridique, bien qu'il soit très éprouvé, est toutefois désuet car il n'est probablement pas en phase avec le droit communautaire et ne prend pas en compte l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs. En conséquence, le transfert de la gestion de la grande majorité des gares à une branche autonome de la SNCF doit être prise en considération. Le régime des surtaxes locales temporaires ne prend pas non plus en compte la multiplication des autorités organisatrices de transport utilisant une même gare : mes chers collègues, vous êtes tous des spécialistes de ce sujet, et vous savez donc bien que ces autorités sont la SNCF, les régions, et l'État.

L'amendement n° 114 vise à actualiser le régime des surtaxes locales temporaires afin que les gestionnaires de gare et les collectivités territoriales concernées puissent à nouveau utiliser ce mode de financement.

Je suggère de renommer ce dispositif « contributions locales temporaires ». Ces dernières seraient toujours exclusivement affectées à des investissements. Elles ne serviraient plus directement au remboursement des intérêts d'emprunts, mais s'inscriraient dans un plan de financement global des investissements.

À l'heure où l'enjeu d'aménagement des quartiers de gare se renforce dans de nombreuses régions et agglomérations, il convient, me semble-t-il, d'intégrer par exemple, s'agissant

des installations ferroviaires, la mise aux normes « handicap », l'aménagement des salles d'attente, la sonorisation et différents aménagements extérieurs.

Une partie de ces travaux pourrait ainsi être financée, contribuant à inscrire la gare dans un pôle d'échanges multimodal. La contribution serait perçue, selon des termes fixés par convention, au profit des différents financeurs.

La décision d'instituer une contribution locale temporaire serait toujours soumise à l'approbation des différents partenaires, c'est-à-dire des autorités organisatrices de transport.

Il faut bien sûr veiller à limiter l'incidence financière sur l'usager. C'est pourquoi je propose que la contribution ne puisse être supérieure à 4 % du prix du billet ou, en valeur absolue, à 2 euros. Reprenons l'exemple de la gare de Biarritz : la surtaxe locale temporaire actuellement en vigueur est de 2 % du prix du billet ou au maximum, en valeur absolue, de 1,3 euro.

Le gestionnaire de la gare serait l'agent collecteur auprès des entreprises ferroviaires. Les contributions locales temporaires seraient soumises à la TVA.

Monsieur le secrétaire d'État, j'insiste sur le fait que ce dispositif résulte d'un travail approfondi réalisé depuis déjà plus d'une année avec la SNCF, qui me semble pouvoir utiliser à bon escient un tel mécanisme.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Michel Teston, rapporteur. Notre collègue Philippe Marini propose d'instituer une contribution locale temporaire pour financer en tout ou partie des dépenses d'investissement. Il a présenté des arguments forts pour justifier la présentation de son amendement.

La commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire avait émis un avis défavorable sur cet amendement, estimant que ce texte aurait pour conséquence une augmentation du prix des billets pour les usagers.

J'ai eu l'occasion voilà quelques instants de parler de ce point avec M. le ministre. Il serait à mon avis intéressant d'entendre l'avis du Gouvernement sur la question, de manière que la commission puisse éventuellement – je ne dis pas qu'elle le fera effectivement – revoir sa position si les arguments présentés par l'auteur de l'amendement et par le secrétaire d'État nous paraissent justifier pleinement une telle révision.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuveillier, secrétaire d'État. Monsieur Marini, l'amendement n° 114 est partiellement satisfait par des dispositions réglementaires, s'agissant de l'intérieur des gares.

Vous soulignez combien l'enjeu des gares est aussi un enjeu d'intermodalité ; c'est une réalité dont nous avons débattu hier : de plus en plus, les autorités organisatrices de transport ont à se saisir de cet enjeu. C'est d'ailleurs un problème de compétences posé à l'occasion des textes relatifs à la réforme territoriale, dans la mesure où il faut savoir quelle collectivité sera, en quelque sorte, « chef de file » sur cette question.

La réalité est que, notamment dans des villes moyennes telles que Biarritz, pour reprendre votre exemple, monsieur Marini – vous auriez pu parler de Saint-Quentin, plus proche de chez vous –, un certain nombre de gares posent des difficultés de différents ordres.

Il existe d'abord des difficultés d'aménagement des environs immédiats de la gare – le lien direct avec la gare est important – : je pense notamment aux questions de stationnement, pour lesquelles des délégations de service public ou des concessions de stationnement ne constituent pas une réponse pertinente, compte tenu d'une rentabilité économique insuffisante. C'est par conséquent la collectivité locale, souvent la mairie, qui est confrontée à cette question difficile liée à la situation centrale des gares. Le stationnement d'automobiles lié à l'usage du train pourrait donc justifier des investissements qui seraient supportés par les usagers du train et non par les contribuables de l'ensemble des collectivités.

Aujourd'hui, d'après les représentants de la DGITM, la Direction générale des infrastructures des transports et de la mer, les dispositions réglementaires ne permettent pas de répondre à ces difficultés par le biais des surtaxes locales temporaires.

D'autres difficultés résultent des gares patrimoniales : un certain nombre de gares construites au début du siècle dernier sont fermées compte tenu des problèmes de sécurité qu'elles posent, alors que ces monuments pourraient être valorisés par les territoires. L'équilibre économique est impossible à trouver en l'état, y compris lorsque l'on opère un changement d'affectation ou d'usage. Bon nombre de collectivités sont donc confrontées à la difficulté de trouver une utilisation complémentaire à la gare afin d'atteindre un équilibre économique.

Votre amendement, qui prévoit une contribution locale temporaire, pourrait ainsi permettre d'apporter certaines réponses à ces difficultés, monsieur Marini.

Il ne s'agit cependant pas d'une taxe nouvelle : comme vous l'avez indiqué, elle est fort ancienne. Elle mérite peut-être d'être réactualisée, non pas – et je m'éloigne là des motifs que vous avez exposés – dans un contexte d'ouverture à la concurrence,...

M. Louis Nègre. Non, en effet.

M. Frédéric Cuveillier, secrétaire d'État. ... car c'est sans lien, mais comme moyen d'améliorer, de financer les pôles ferroviaires urbains et de leur rendre de l'attractivité, en répondant aux préoccupations des élus locaux.

Vous évoquez le précédent de Biarritz, ainsi qu'un pourcentage qui me paraît élevé : 4 %, alors que 2 % serait peut-être un taux plus acceptable.

Je suggère donc que nous continuions à travailler sur cet amendement d'appel en vue de parvenir à la formulation la plus précise possible, notamment en ce qui concerne les contours des travaux éligibles à ce dispositif : il faut trouver un critère permettant de déterminer l'existence d'un lien causal ou direct entre les travaux et l'aspect ferroviaire, puisque la taxe porte sur celui-ci.

Il faut par ailleurs que le montant de la taxe soit suffisamment contraint pour ne pas faire peser de charge excessive sur les usagers. Certes, il ne paraît pas inimaginable que l'usager paie un euro pour un stationnement adapté, lequel ne serait pas nécessairement payant ; cela pourrait certainement faciliter l'ingénierie financière très compliquée de ce type d'investissements.

Monsieur Marini, vous formulez donc une proposition de bon sens pour essayer de résoudre des difficultés que l'on rencontre effectivement à propos des questions de stationnement, même si ces problèmes se posent moins fortement

dans des grands centres urbains ou des métropoles, car le rapport au stationnement public des usagers des trains et des habitants y est différent.

Votre amendement pourrait aussi permettre de trouver une solution pour les véritables joyaux du patrimoine architectural ferroviaire que sont certaines gares, et c'est un aspect auquel je suis très sensible. Les villes sont en effet confrontées à des difficultés pour trouver des modes de financement en vue de valoriser cette richesse patrimoniale évidente.

Je suggère donc que la Haute Assemblée adopte cet amendement de façon conservatoire. La réflexion pourrait alors être poursuivie sur ce point, afin que, lors de la commission mixte paritaire, un dispositif opératoire sur lequel tout le monde puisse s'accorder, soit présenté.

M. Philippe Marini. Merci, monsieur le secrétaire d'État.

Mme la présidente. La parole est à M. Louis Nègre, pour explication de vote.

M. Louis Nègre. Monsieur le secrétaire d'État, vous l'avez dit, il ne s'agit pas d'ouverture à la concurrence, et il n'y a donc pas de problème de ce côté-là.

Cet amendement est très intéressant. Tout d'abord, il ne s'agit pas de la création d'une nouvelle taxe. Chers collègues, cette taxe existe!

M. Philippe Marini. Depuis 1897!

M. Louis Nègre. Nous aurions été plus réticents à la création d'une nouvelle taxe, mais ce n'est donc pas le cas des surtaxes locales temporaires.

Elle a été utilisée pour moderniser la gare de Cagnes-sur-Mer, dont je suis le maire... (*Exclamations.*) J'ai donc fait l'expérience de l'intérêt que représente cette contribution : grâce à celle-ci, nous avons pu améliorer, pour les usagers principalement, l'aménagement de la gare.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Teston, rapporteur. Lorsque la commission a examiné cet amendement, elle n'a pas nécessairement pris toute la mesure de son intérêt en termes de protection du patrimoine, d'une part, et d'intermodalité, d'autre part, deux aspects qui ont été mis en relief tant par l'auteur de l'amendement que par M. le secrétaire d'État et par Louis Nègre.

Le président de la commission et moi-même venons de consulter rapidement les membres de la commission présents dans l'hémicycle ; en définitive, la commission n'est pas opposée à l'adoption de cet amendement.

Nous souhaiterions toutefois l'encadrer davantage, en précisant, dans le texte présenté pour l'article L. 2123-3-4 qu'il est proposé d'insérer dans le code des transports, que le taux de la contribution locale temporaire ne puisse être supérieur à 2 %, au lieu de 4 %.

Mme la présidente. Monsieur Marini, que vous inspire la suggestion de M. le rapporteur ?

M. Philippe Marini. Je voudrais tout d'abord remercier très chaleureusement M. le secrétaire d'État pour l'analyse très approfondie et très positive à laquelle il a bien voulu se livrer.

En effet, il y a beaucoup d'opérations au financement desquelles cette ressource peut contribuer – au sein d'un montage, bien entendu. Nous savons que les aménagements intérieurs et extérieurs des gares constituent des enjeux urbains considérables, qui impliquent nécessairement de multiples acteurs.

Au passage, je réitère mon attachement aux financements croisés, c'est-à-dire à la possibilité, pour ce type d'opérations, de faire venir l'argent de diverses sources.

Quoi qu'il en soit, la contribution locale temporaire est un élément qui peut utilement concourir à la mise au point d'un montage complexe.

Je suis prêt, monsieur le rapporteur, à accepter une rectification du plafond de cette contribution. Par principe, ayant proposé 4 %, et vous 2 %, je serais tenté de placer la barre à 3 %, sachant que des modifications pourront encore intervenir ultérieurement. Je m'en remets toutefois à votre appréciation sur ce point, monsieur le secrétaire d'État.

Je remercie en tout état de cause la commission d'avoir bien voulu réexaminer le sujet, à la suite des explications apportées notamment par le Gouvernement.

Mme la présidente. La parole est à Mme Mireille Schurch, pour explication de vote.

Mme Mireille Schurch. Nous regardons plutôt avec bienveillance cette taxe, qui peut en effet être très utile, et dont le produit est directement affecté à ce pour quoi elle est faite.

Nous nous abstenons néanmoins sur cet amendement, car on va, encore une fois, taxer les usagers. Dès lors que nous entendons protéger le pouvoir d'achat de nos concitoyens, qui se trouve dans un état catastrophique, nous ne pouvons pas voter en faveur de l'instauration d'une nouvelle taxe.

M. Louis Nègre. Ce n'est pas une nouvelle taxe!

Mme Mireille Schurch. Le prix du billet devrait normalement suffire à réaliser ces travaux.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Frédéric Cu villier, secrétaire d'État. Je ne veux pas, à ce stade, trancher sur le plafond de cette taxe, préférant laisser le débat parlementaire se poursuivre.

Mais encore faut-il pour cela que le projet de loi soit voté! (*Sourires.*) Car, s'il ne l'était pas, monsieur Marini, cet amendement auquel vous tenez particulièrement tomberait, ce qui serait malheureux... Essayez donc de convaincre M. Nègre, comme l'a fait M. Karoutchi à l'instant sur une autre question! (*Nouveaux sourires.*)

Madame Schurch, je vous remercie de votre position compréhensive à l'égard du dispositif. Je souligne toutefois, si je puis me permettre de me substituer un instant à l'auteur de l'amendement, que tout ce qui ne sera pas payé par l'usager le sera par le contribuable. Est-ce bien lui qui, en l'espèce, doit être sollicité? Au demeurant, le montant de cette taxe est minime, et sa perception peut s'étaler dans le temps.

Il est cependant important d'encadrer le dispositif. Il ne faudrait pas, en effet, que cette contribution soit vue comme une modalité de financement exclusive, ni qu'elle puisse servir à financer toutes sortes d'investissements ; cela pourrait avoir des conséquences fâcheuses.

Sous cette condition, cette contribution peut constituer une réponse adaptée à certaines situations qui ne trouvent pas de solution faute d'un financement global.

Et il me semble important que les usagers prioritairement destinataires des infrastructures – c'est peut-être une des limites supplémentaires que l'on pourrait fixer – soient

appelés à participer au financement, plutôt que tous les contribuables de la commune concernée, sous prétexte que celle-ci abrite un pôle ferroviaire important.

Mme la présidente. Monsieur Marini, que décidez-vous finalement quant à la rectification suggérée par M. le rapporteur ?

M. Philippe Marini. Je rectifie mon amendement en ce sens, madame la présidente.

Mme la présidente. Je suis donc saisie d'un amendement n° 114 rectifié, présenté par M. Marini et ainsi libellé :

Après l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

« Section ...

« Contributions locales temporaires

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

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

« II. – Les investissements financés peuvent concerner :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« La durée de perception ne peut excéder trente ans.

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

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

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

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

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

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

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

II. – La loi n° 866 du 15 septembre 1942 relative à la perception de surtaxes locales temporaires sur les chemins de fer d'intérêt général, les voies ferrées

d'intérêt local, les voies ferrées des quais des ports maritimes ou fluviaux et les services de transports routiers en liaison avec les chemins de fer est abrogée.

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

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

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

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

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

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

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

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

Je le mets aux voix.

(*L'amendement est adopté.*)

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

Article 1^{er} bis
(*Non modifié*)

- ① Après la section 1 du chapitre II du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports, est insérée une section 1 *bis* ainsi rédigée :
- ② « Section 1 *bis*
- ③ « **Schéma national des services de transport**
- ④ « Art. L. 1212-3-1. – Le schéma national des services de transport fixe les orientations de l'État concernant les services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national.
- ⑤ « Art. L. 1212-3-2. – Le schéma mentionné à l'article L. 1212-3-1 détermine, dans un objectif d'aménagement et d'égalité des territoires, les services de transport ferroviaire de voyageurs conventionnés par l'État qui répondent aux besoins de transport. Il encadre les conditions dans lesquelles SNCF Mobilités assure les services de transport ferroviaire non conventionnés d'intérêt national.
- ⑥ « Art. L. 1212-3-3. – Le schéma mentionné à l'article L. 1212-3-1 est actualisé et présenté au Parlement au moins une fois tous les cinq ans. »

Mme la présidente. L'amendement n° 162 rectifié, présenté par M. Repentin, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

« Le schéma est soumis pour avis à chaque autorité organisatrice régionale. »

Cet amendement n'est pas soutenu.

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

(*L'article 1^{er} bis est adopté.*)

Article 1^{er} ter
(*Non modifié*)

- ① L'article L. 213-1 du code de l'urbanisme est complété par un *j* ainsi rédigé :
- ② « *j*) Les cessions entre la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités. » – (*Adopté.*)

Article 1^{er} quater
(*Non modifié*)

- ① Après le troisième alinéa de l'article L. 240-2 du code de l'urbanisme, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ② « – aux cessions entre la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités ; ». – (*Adopté.*)

Article 2

- ① Le chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'intitulé de la section 2 est ainsi rédigé : « SNCF Réseau » ;
- ③ 2° Les articles L. 2111-9 et L. 2111-10 sont ainsi rédigés :
- ④ « Art. L. 2111-9. – L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé "SNCF Réseau" a pour missions d'assurer, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable :
- ⑤ « 1° L'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure ;
- ⑥ « 2° La gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national ;
- ⑦ « 3° La maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du réseau ferré national ;
- ⑧ « 4° Le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national ;
- ⑨ « 5° La gestion des infrastructures de service dont il est propriétaire et leur mise en valeur.
- ⑩ « SNCF Réseau est le gestionnaire du réseau ferré national. Sa gestion vise à une utilisation optimale du réseau ferré national, dans des objectifs de sécurité, de qualité de service et de maîtrise des coûts et dans des conditions assurant l'indépendance des fonctions mentionnées au 1°, garantissant une concurrence libre et loyale et l'absence de toute discrimination entre les entreprises ferroviaires.
- ⑪ « Pour des lignes à faible trafic ainsi que pour les infrastructures de service, SNCF Réseau peut confier par convention certaines de ses missions, à l'exception de celles mentionnées au 1°, à toute personne, selon les objectifs et principes de gestion qu'il définit.

- 12 « Art. L. 2111-10. – SNCF Réseau conclut avec l'État un contrat d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans. Le projet de contrat et les projets d'actualisation sont soumis pour avis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.
- 13 « Le projet de contrat et les projets d'actualisation, ainsi que l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, sont transmis au Parlement.
- 14 « SNCF Réseau rend compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre du contrat mentionné au premier alinéa. Ce rapport est soumis à l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. Le rapport d'activité et l'avis de l'autorité sont adressés au Parlement et au Haut Comité du système de transport ferroviaire.
- 15 « Le Haut Comité du système de transport ferroviaire délibère annuellement sur des recommandations d'actions et des propositions d'évolutions du contrat. Le résultat de ses délibérations est rendu public et transmis au Parlement avec le rapport stratégique d'orientation mentionné à l'article L. 2100-3.
- 16 « Le contrat mentionné au premier alinéa met en œuvre la politique de gestion du réseau ferroviaire et la stratégie de développement de l'infrastructure ferroviaire dont l'État définit les orientations. Il s'applique à l'intégralité du réseau ferré national et détermine notamment :
- 17 « 1° Les objectifs de performance, de qualité et de sécurité du réseau ferré national ;
- 18 « 2° Les orientations en matière d'exploitation, d'entretien et de renouvellement du réseau ferré national et les indicateurs d'état et de productivité correspondants ;
- 19 « 3° La trajectoire financière de SNCF Réseau et, dans ce cadre :
- 20 « a) Les moyens financiers alloués aux différentes missions de SNCF Réseau ;
- 21 « b) Les principes qui seront appliqués pour la détermination de la tarification annuelle de l'infrastructure, notamment l'encadrement des variations annuelles globales de cette tarification ;
- 22 « c) L'évolution des dépenses de gestion de l'infrastructure, comprenant les dépenses d'exploitation, d'entretien et de renouvellement, celle des dépenses de développement, ainsi que les mesures prises pour maîtriser ces dépenses et les objectifs de productivité retenus ;
- 23 « d) La chronique de taux de couverture par les ressources de SNCF Réseau du coût complet à atteindre annuellement ainsi que la trajectoire à respecter du rapport entre la dette nette de SNCF Réseau et sa marge opérationnelle ;
- 24 « 4° Les mesures correctives que SNCF Réseau prend si une des parties manque à ses obligations contractuelles et les conditions de renégociation de celles-ci lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics ou sur la trajectoire financière de SNCF Réseau.
- 25 « L'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires porte notamment sur le niveau et la soutenabilité de l'évolution de la tarification de l'infrastructure pour le marché du transport ferroviaire et sur l'adéquation du niveau des recettes prévisionnelles avec celui des dépenses projetées, au regard des 1°, 2° et c du 3° du présent article, tant en matière d'entretien et de renouvellement que de développement, de façon à atteindre l'objectif de couverture du coût complet dans un délai de dix ans à compter de l'entrée en vigueur du premier contrat entre SNCF Réseau et l'État.
- 26 « Pour l'application du présent article, le coût complet correspond, pour un état donné du réseau, à l'ensemble des charges de toute nature supportées par SNCF Réseau liées à la construction, à l'exploitation, à la maintenance et à l'aménagement de l'infrastructure, incluant l'amortissement des investissements et la rémunération des capitaux investis par SNCF Réseau.
- 27 « SNCF Réseau établit la méthode d'imputation du coût complet aux différentes catégories de services offerts aux entreprises ferroviaires.
- 28 « Les conditions d'application du présent article sont fixées par un décret en Conseil d'État. » ;
- 29 2° bis (nouveau) Après l'article L. 2111-10, il est inséré un article L. 2111-10-1 ainsi rédigé :
- 30 « Art L. 2111-10-1 (nouveau). – Un décret établit les règles de financement des investissements de SNCF Réseau en vue de maîtriser sa dette, selon les principes suivants :
- 31 « 1° Les investissements de renouvellement du réseau ferré national sont financés selon des modalités prévues par le contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10 ;
- 32 « 2° Les investissements de développement du réseau ferré national sont évalués au regard de ratios fixés par décret.
- 33 « En cas de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissement de développement sont financés par l'État, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur.
- 34 « En l'absence de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissement de développement font l'objet, de la part de l'État, des collectivités territoriales ou de tout autre demandeur, de concours financiers propres à éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau au terme de la période d'amortissement des investissements projetés.
- 35 « Les règles de financement et ratios mentionnés au premier alinéa et au 2° visent à garantir une répartition durable et soutenable du financement du système de transport ferroviaire entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires.
- 36 « Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires 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, au regard notamment des stipulations du contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10. 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. » ;
- 37 3° L'article L. 2111-11 est ainsi modifié :

- 38 a) Au premier alinéa, après le mot : « national, », sont insérés les mots : « à une concession de travaux prévue par l'ordonnance n° 2009-864 du 15 juillet 2009 relative aux contrats de concession de travaux publics, » ;
- 39 b) Les deux premières phrases du deuxième alinéa sont remplacées par une phrase ainsi rédigée :
- 40 « La concession, le contrat ou la convention peut porter sur tout ou partie des missions assurées par SNCF Réseau, à l'exception de la gestion opérationnelle des circulations. » ;
- 41 b bis) Au début de la dernière phrase du deuxième alinéa, sont ajoutés les mots : « La concession, » ;
- 42 c) Le dernier alinéa est ainsi modifié :
- 43 – les mots : « mentionnées au deuxième alinéa » sont remplacés par les mots : « confiées au cocontractant » ;
- 44 – les mots : « à la Société nationale des chemins de fer français et » sont supprimés ;
- 45 – les mots : « y compris » sont remplacés par les mots : « ainsi que » ;
- 46 4° Les articles L. 2111-15 et L. 2111-16 sont ainsi rédigés :
- 47 « Art. L. 2111-15. – SNCF Réseau est doté d'un conseil d'administration qui, par dérogation à l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, comprend :
- 48 « 1° Des représentants de l'État, ainsi que des personnalités choisies par l'État soit en raison de leurs compétences juridiques, techniques ou financières, soit en raison de leur connaissance des aspects territoriaux des activités de SNCF Réseau, soit en raison de leur connaissance des activités publiques et privées concernées par l'activité de l'établissement, nommés par décret ;
- 49 « 2° Des personnalités choisies par la SNCF pour la représenter, nommées par décret sur proposition du conseil de surveillance de celle-ci, ainsi que le vice-président de son directoire ;
- 50 « 3° Des représentants des salariés, élus dans les conditions prévues au chapitre II du titre II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 précitée.
- 51 « Le nombre de représentants de chacune des catégories est égal au tiers du nombre des membres du conseil d'administration.
- 52 « Au moins deux des membres désignés en application du 1° sont des représentants des autorités organisatrices régionales des transports ferroviaires et du Syndicat des transports d'Île-de-France.
- 53 « Au moins un des membres désignés en application du 1° est choisi parmi les représentants des consommateurs ou des usagers.
- 54 « Les statuts de l'établissement sont fixés par un décret en Conseil d'État, qui détermine notamment les modalités de nomination ou d'élection des membres de son conseil d'administration.
- 55 « Pour l'application de l'article 6-1 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 précitée, la référence aux 1° et 2° de l'article 5 de cette même loi doit être lue comme une référence aux 1° et 2° du présent article.
- 56 « Un membre du conseil d'administration de SNCF Réseau ne peut être simultanément membre du conseil de surveillance, membre du conseil d'administration ou dirigeant d'une entreprise exerçant, directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales, une activité d'entreprise ferroviaire ou d'une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire.
- 57 « Art. L. 2111-16. – (Non modifié) Le président du conseil d'administration de SNCF Réseau dirige l'établissement.
- 58 « Avant de transmettre à l'autorité investie du pouvoir de nomination toute proposition de nomination ou de renouvellement en qualité de président du conseil d'administration de SNCF Réseau, le conseil de surveillance de la SNCF fait connaître à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires l'identité de la personne ainsi que les conditions, notamment financières, devant régir son mandat.
- 59 « Avant de transmettre à l'autorité investie du pouvoir de révocation toute proposition de révocation du président du conseil d'administration de SNCF Réseau, le conseil de surveillance de la SNCF fait connaître à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires les motifs de sa proposition.
- 60 « L'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut, dans un délai et des conditions fixés par voie réglementaire, s'opposer à la nomination ou au renouvellement du président du conseil d'administration de SNCF Réseau si elle estime que le respect par la personne proposée des conditions fixées à l'article L. 2111-16-1 à compter de sa nomination ou de sa reconduction est insuffisamment garanti ou s'opposer à sa révocation si elle estime que cette révocation est en réalité motivée par l'indépendance dont la personne concernée a fait preuve à l'égard des intérêts de SNCF Mobilités. » ;
- 61 4° bis La sous-section 2 de la section 2 est complétée par des articles L. 2111-16-1 à L. 2111-16-4 ainsi rédigés :
- 62 « Art. L. 2111-16-1. – (Non modifié) Sont considérés comme dirigeants de SNCF Réseau pour l'application du présent article le président du conseil d'administration et les responsables de la direction générale. La liste des emplois de dirigeant est arrêtée par le conseil d'administration et communiquée à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, dans des conditions fixées par voie réglementaire.
- 63 « Pendant leur mandat, les dirigeants de SNCF Réseau ne peuvent exercer d'activités, ni avoir de responsabilités professionnelles dans une entreprise exerçant, directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales, une activité d'entreprise ferroviaire ou dans une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire, ni recevoir, directement ou indirectement, aucun avantage financier de la part de telles entreprises. L'évaluation de leur activité et leur intéressement ne peuvent être déterminés que par des indicateurs, notamment de résultats, propres à SNCF Réseau.
- 64 « Conformément à l'article L. 2102-6, l'exercice des fonctions de vice-président du directoire de la SNCF par le président du conseil d'administration de SNCF Réseau fait exception au deuxième alinéa du présent article.

- 65 « Art. L. 2111-16-2. – La commission de déontologie du système de transport ferroviaire est consultée lorsque le président du conseil d'administration de SNCF Réseau, un dirigeant de SNCF Réseau chargé de missions mentionnées au 1° de l'article L. 2111-9 ou un membre du personnel de SNCF Réseau ayant eu à connaître, dans l'exercice de ses fonctions, des informations mentionnées à l'article L. 2122-4-1 souhaite exercer, avant l'expiration d'un délai de trois ans après la cessation de ses fonctions, des activités pour le compte d'une entreprise exerçant directement, ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales, une activité d'entreprise ferroviaire, ou pour le compte d'une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire.
- 66 « La commission mentionnée au premier alinéa fixe, le cas échéant, un délai avant l'expiration duquel la personne ne peut exercer de nouvelles fonctions incompatibles avec ses fonctions précédentes. Ce délai ne peut s'étendre au-delà de trois années après la cessation des fonctions qui ont motivé la consultation de la commission. Le sens de l'avis de la commission est rendu public.
- 67 « Les conditions d'application du présent article, notamment la composition de la commission de déontologie du système de transport ferroviaire, sont fixées par décret en Conseil d'État.
- 68 « Art. L. 2111-16-3. – Un décret en Conseil d'État fixe les conditions matérielles garantissant l'indépendance des services responsables des missions mentionnées au 1° de l'article L. 2111-9, notamment en matière de sécurité d'accès aux locaux et aux systèmes d'information.
- 69 « Art. L. 2111-16-4. – (Non modifié) SNCF Réseau prend des mesures d'organisation interne pour prévenir les risques de pratiques discriminatoires entre entreprises ferroviaires et pour assurer le respect des obligations découlant des règles d'impartialité énoncées à la présente section. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires rend un avis sur ces mesures. » ;
- 70 5° Le premier alinéa de l'article L. 2111-18 est ainsi modifié :
- 71 a) Après le mot : « créées », sont insérés les mots : « ou acquises » ;
- 72 b) Sont ajoutés les mots : « qu'il constitue avec elles » ;
- 73 5° bis À l'article L. 2111-20, après le mot : « territoriales », sont insérés les mots : « ou à des groupements de collectivités territoriales » ;
- 74 5° ter (nouveau) À l'article L. 2111-21, les mots : « affectant la consistance du réseau ferré national » sont supprimés ;
- 75 6° L'intitulé de la sous-section 6 de la section 2 est ainsi rédigé : « Ressources » ;
- 76 7° Le 4° de l'article L. 2111-24 est remplacé par des 4° et 5° ainsi rédigés :
- 77 « 4° Le produit des dotations qui lui sont versées par la SNCF ;
- 78 « 5° Tous autres concours publics. » ;
- 79 8° L'article L. 2111-25 est ainsi modifié :
- 80 a) Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :
- 81 « Tant que le coût complet du réseau n'est pas couvert par l'ensemble de ses ressources, SNCF Réseau conserve le bénéfice des gains de productivité qu'il réalise. » ;
- 82 b) Le deuxième alinéa est complété par les mots : « et de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires » ;
- 83 9° La section 2 est complétée par une sous-section 7 ainsi rédigée :
- 84 « Sous-section 7
- 85 « Réglementation sociale
- 86 « Art. L. 2111-26. – (Non modifié) Le livre III de la première partie du présent code est applicable à SNCF Réseau. » ;
- 87 10° L'article L. 2111-1 est ainsi modifié :
- 88 a (nouveau) Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- 89 « SNCF Réseau est le propriétaire unique de l'ensemble des lignes du réseau ferré national. » ;
- 90 b (nouveau) Le début du second alinéa est ainsi rédigé : « Le gestionnaire du réseau ferré national mentionné à l'article L. 2111-9, les titulaires des concessions de travaux, contrats de partenariats ou délégations de service public mentionnés aux articles... (le reste sans changement) » ;
- 91 11° Au premier alinéa de l'article L. 2111-2, les mots : « l'établissement public Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « le gestionnaire du réseau ferré national » ;
- 92 12° Aux premier, deuxième et dernier alinéas de l'article L. 2111-11, aux premier et deuxième alinéas de l'article L. 2111-12, aux articles L. 2111-13 et L. 2111-14, à la première phrase de l'article L. 2111-17, au premier alinéa de l'article L. 2111-18, aux articles L. 2111-19, L. 2111-20, L. 2111-22, L. 2111-23 et aux premier et dernier alinéas de l'article L. 2111-24, les mots : « Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « SNCF Réseau ».

Mme la présidente. L'amendement n° 50, présenté par Mmes Schurch, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Laurence Cohen.

Mme Laurence Cohen. Comme nous l'avons souligné dans la discussion générale, la structuration en trois EPIC ne nous convainc pas, au regard tant de l'efficacité que de la pérennité.

Pour ce qui de l'efficacité, nous pensons qu'il faut un service public ferroviaire unifié, intégrant réellement infrastructure et exploitation – et ce n'est pas là être nostalgique du passé ou rétrograde. Rappelons qu'en 1997 nous avons été les seuls à pointer du doigt les risques que ferait peser une séparation sur le système ferroviaire. Nous n'avions malheureusement pas tort ; il aura fallu quinze ans pour s'en rendre compte !

Les directives européennes actuelles n'empêchent pas une telle réunification avec une externalisation des deux fonctions essentielles. Et les directives futures ne sont pas encore écrites.

Nous pensons que la France, grande nation ferroviaire, peut, avec d'autres États européens, faire la différence et imposer son modèle ferroviaire. De plus, la lente remise en

cause de la notion d'EPIC par la Cour de justice de l'Union européenne ne semble pas vous poser le moindre problème, ce qui, je l'avoue, ne nous rassure guère.

En effet, au vu du schéma proposé, ce sera sans doute encore une fois à cause de l'Europe telle qu'elle est construite aujourd'hui si, demain, SNCF Mobilités doit être privatisée. Vous nous dites qu'il n'en est rien, mais tout dans ce texte va dans ce sens, du rattachement de la direction de la circulation ferroviaire à SNCF Réseau au transfert de biens de SNCF Mobilités vers SNCF Réseau. Ainsi, il ne restera à SNCF Mobilités que ses missions de transporteur, qui sont ouvertes à la concurrence : aujourd'hui, le fret et, demain, si l'on en croit l'exposé des motifs du projet de loi, le transport de voyageurs.

Vous réunifiez non pas le système, mais la gestion de l'infrastructure, en fragilisant l'entreprise publique SNCF. Vous mettez en place un glissement du service public ferroviaire vers un service public centré sur la seule gestion de l'infrastructure.

Les interactions extrêmement fortes entre infrastructure et mobilité sur le plan technique ainsi que sur les plans de la sécurité et de l'efficacité conduisent à appréhender le chemin de fer comme un système intégré pour rechercher en permanence un optimum global.

C'est pourquoi nous proposons la suppression de l'article 2 de ce projet de loi.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Michel Teston, rapporteur. La commission a estimé qu'il était impossible d'émettre un avis favorable sur cet amendement.

Il est certes cohérent avec la proposition de ses auteurs de ne créer qu'un seul EPIC, dans un souci d'intégration du système ferroviaire public. Mais tout le monde sait bien que nous n'arriverons pas à obtenir le feu vert de la Commission européenne pour cela.

Nous avons déjà, grâce à l'action de Frédéric Cu villier, obtenu que le commissaire Kallas accepte un système verticalement intégré.

Si nous adoptions cet amendement, le risque serait considérable de voir la Cour de justice de l'Union européenne sanctionner cette partie du texte.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cu villier, secrétaire d'État. J'ai déjà eu l'occasion de souligner, lors de la discussion générale, combien nous avons accompli de grands progrès.

Il faut dire que, auparavant, la position de la France n'était tout simplement pas défendue ! Nous n'avions donc aucune chance d'être entendus par la Commission européenne dès lors que la France ne formulait aucune exigence ! Je dirai même qu'on se résignait devant une certaine vision, inspirée par un libéralisme sans limites, excluant toute forme de protection des obligations de service public, qui sont pour nous fondamentales.

La mise en concurrence n'est pas une difficulté si elle ne se fait pas au détriment des règles du service public et que les opérateurs publics ne se trouvent pas discriminés.

Nous avons réussi, grâce à une action coordonnée, notamment avec nos voisins allemands, à faire entendre cette réalité simple à la Commission. Nous pouvons opter pour un mode de gouvernance qui réponde aux enjeux nationaux, en appli-

quant à l'organisation une sorte de principe de subsidiarité. C'est pourquoi je vous présente aujourd'hui, avec fierté, le projet d'un groupe public unifié, qui permet de rassembler les métiers et d'obtenir une garantie statutaire, tout en respectant les fonctions essentielles, sous le contrôle du régulateur. Prononçant ce mot, je me tourne une nouvelle fois vers M. Capo-Canellas : peut-être pourriez-vous un jour briguer la présidence de l'Autorité de régulation, monsieur le sénateur ! (*Sourires.*)

Votre proposition, madame Cohen, est certes en accord avec votre philosophie, mais elle n'est pas juridiquement réaliste au regard des règles européennes actuelles. Le système que vous proposez me semble euro-incompatible.

En conséquence, l'avis est défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Louis Nègre, pour explication de vote.

M. Louis Nègre. On voit bien que, sur cette question, il y a des philosophies complètement différentes.

Mme Laurence Cohen. Ça, c'est sûr !

M. Louis Nègre. Vous avez le mérite de la cohérence, puisque vous êtes sur la même ligne depuis le début. Pour ma part, je suis totalement opposé à cette vision de la SNCF qui est non pas celle de papa, mais celle de grand-papa. (*Sourires sur les travées de l'UMP et de l'UDI-UC.*)

Mme Laurence Cohen. Ça, c'est facile !

M. Louis Nègre. Vous m'avez entendu hier : je ne suis pas très favorable au système des trois EPIC. Cependant, je ne partage pas non plus votre vision. Ce qui nous attend demain, c'est une ouverture à la concurrence : elle arrive ! Elle existe même déjà en partie.

Mme Laurence Cohen. Grâce à vous !

M. Louis Nègre. Préparez-vous, plutôt que de rester derrière votre ligne Maginot en attendant que le ciel vous tombe sur la tête ! Essayons pour une fois d'être offensifs ! Essayons pour une fois de nous préparer efficacement ! Le monde n'attend pas, le monde bouge, et ce n'est pas l'immobilisme qui nous fera gagner les guerres !

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurence Cohen, pour explication de vote.

Mme Laurence Cohen. Les arguments que je viens d'entendre ne sont pas de vrais arguments. Vous nous assénez plutôt des principes et un dogme, monsieur Nègre. Si le transport est aujourd'hui ouvert à la concurrence, c'est grâce à vous et à ceux qui partagent votre sensibilité politique !

Nous avons une position différente : pour nous, le transport est un service public,...

M. Louis Nègre. Totalement !

Mme Laurence Cohen. ... c'est un bien commun, et nous y tenons. À nos yeux, ce n'est nullement être ringard et dépassé que de continuer à défendre le transport public, de le considérer même comme un atout.

Nous apprécions la bataille qui commence à être menée par M. le secrétaire d'État. Cependant, on n'en est qu'au début. Pour l'instant, on reste dans le symbolique. Monsieur le secrétaire d'État, l'adoption de notre amendement vous rendrait plus fort dans les négociations européennes, qu'il faut poursuivre. Ce serait une erreur politique de ne pas

voter notre amendement. Nous nous en tenons à notre ligne, qui nous semble être une ligne d'avenir. (*M. Louis Nègre rit.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 50.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 33, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. Louis Nègre.

M. Louis Nègre. Peut-être vais-je faire plaisir à Laurence Cohen...

Mme Laurence Cohen. Cela m'étonnerait !

M. Louis Nègre. Cet amendement vise à conserver la dénomination Réseau ferré de France, ou RFF, pour le gestionnaire d'infrastructure. La disparition du sigle RFF est très regrettable, car elle est mal vécue par les personnels, qui y voient une forme de désaveu. C'est le retour d'une SNCF toute-puissante. Les syndicats – oui, mes chers collègues, les syndicats ! – font état d'un malaise social interne à RFF, lié à l'effet « rouleau compresseur » de la SNCF.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Michel Teston, rapporteur. Je voudrais, moi aussi, rendre hommage à l'excellent travail effectué par les personnels de RFF.

M. Louis Nègre. Quand même !

M. Michel Teston, rapporteur. Personne n'a contesté ce travail !

M. Louis Nègre. Très bien !

M. Michel Teston, rapporteur. Il est bon que nous puissions ici rendre hommage à leur travail, comme il faut rendre hommage à celui que, dans ses multiples aspects, l'ensemble des personnels de la SNCF accomplissent depuis de nombreuses décennies. L'organisation ferroviaire française est tout de même exemplaire !

Ce n'est pas pour autant qu'il ne faut pas apporter quelques modifications, et nous sommes là au cœur du débat. Notre but est d'apporter les bonnes modifications ; je dis bien les bonnes, monsieur Nègre.

M. Louis Nègre. C'est une pure déclaration de principe !

M. Michel Teston, rapporteur. Puisque nous avons décidé de créer un groupe public industriel unifié, il est logique que les trois EPIC soient dénommés SNCF, pour l'EPIC de tête, SNCF Mobilités, pour l'exploitant ferroviaire, et SNCF Réseau, pour le gestionnaire d'infrastructure. Cela donnera une image forte du groupe public.

M. Roland Ries. Bien sûr !

M. Michel Teston, rapporteur. La commission est défavorable à l'amendement, car son adoption affaiblirait beaucoup le futur groupe public.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Ah, monsieur Nègre, lorsque vous parlez des syndicats, comme cela sonne faux ! (*Rires sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

M. Louis Nègre. Cela fait sourire jusque dans votre majorité !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Vous critiquiez une vision passéiste, mais c'est bien en faveur d'une telle vision que vous plaidez à travers cet amendement.

M. le rapporteur a raison : vous ne pouvez pas vous faire le porte-parole de l'ensemble des personnels. Comment seriez-vous, dans le cas présent, le défenseur des salariés de RFF ? Auriez-vous été désigné pour exprimer un malaise ou un mal-être social ? Nous n'avons pas rencontré les mêmes personnels.

M. Louis Nègre. Non, visiblement !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Les difficultés de RFF proviennent en partie du fait que la loi de 1997, que vous avez soutenue et votée, a artificiellement créé un établissement de 1 500 personnes, en séparant et en ligotant les fonctions. La France a d'ailleurs été condamnée par la Cour de justice de l'Union européenne – je l'ai rappelé à Dominique Bussereau, qui fut l'un de mes prédécesseurs – au motif qu'elle n'assurait pas les fonctions essentielles et ne séparait pas clairement ce qui relevait des infrastructures et ce qui relevait des transports.

Grâce à ce projet de loi, nous allons éviter que la France soit à nouveau condamnée du fait des maléfactions législatives de la majorité précédente.

Nous allons également éviter l'explosion des métiers entre la DCF, SNCF Infra et RFF, avec ses 1 500 personnes. Le mal-être, il est là. Il provient de la décision d'isoler 1 500 personnes au sein d'un groupe de 150 000 personnes, en les privant en outre de toute capacité d'impulsion, d'initiative, de travail en commun, de mutualisation des moyens.

Cela a certes permis de dépenser beaucoup d'argent pour la communication... RFF fait en effet de superbes publicités ! Je félicite le cabinet de communication qui s'en occupe. Cependant, je ne vois pas l'intérêt pour RFF d'organiser de belles campagnes de communication, à la télévision et dans les journaux, alors qu'il ne peut en attendre aucune retombée commerciale dans la mesure où il est, ou devrait être, un gestionnaire d'infrastructure.

J'ai rencontré des personnels de RFF pour leur expliquer la réforme. Je leur ai parlé de la famille cheminote, qui représente quelque chose en termes d'histoire, de patrimoine commun, de volonté. Ils m'ont alors dit : « Mais nous ne sommes pas considérés comme faisant partie de la famille cheminote. » J'ai été très marqué, en particulier, par le témoignage d'une jeune femme, ingénieur. Eh bien, nous allons clarifier les choses.

Vous, vous restez dans le passé. Nous, nous souhaitons une structure qui donne de l'impulsion, de la force, de la modernité, au service d'une vision stratégique du ferroviaire en France.

Mme la présidente. La parole est à Mme Mireille Schurch, pour explication de vote.

Mme Mireille Schurch. J'ai bien entendu Louis Nègre. Il défend un modèle complètement dépassé, qui, en quinze ans, a prouvé sa complète inefficacité. Ce modèle a contribué à mettre une grande entreprise ferroviaire dans un état assez catastrophique. Donc, je ne comprends pas cet attachement à un modèle inefficace !

Nous tenons à la symbolique. Nous aurions aimé qu'il n'y ait qu'un seul EPIC, dénommé SNCF, mais la création de deux EPIC dénommés SNCF Mobilités et SNCF Réseau ne nous disconvient pas. En effet, nous souhaitons aboutir – c'est l'objet de plusieurs de nos amendements – au modèle le plus intégré possible, afin que la famille cheminote se retrouve.

Effectivement, monsieur Nègre, nous n'avons sans doute pas rencontré les mêmes personnels que vous. Ceux que nous avons rencontrés ne savent plus très bien où ils sont depuis quinze ans. C'est une grande chance pour eux que d'être réintégrés dans la grande famille cheminote, à laquelle ils appartiennent fondamentalement. Le projet de loi envoie un signal intéressant en remettant au centre le nom SNCF, qui est notre bien commun.

Nous voterons évidemment contre l'amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Louis Nègre, pour explication de vote.

M. Louis Nègre. Je remercie le rapporteur, qui, dans sa grande sagesse, a rendu hommage, lui, aux personnels de RFF. Peut-être ne font-ils pas partie de la grande famille intégrée; peut-être ont-ils été mis sur la touche, mais ce n'était pas de leur fait.

M. Frédéric Cuivillier, secrétaire d'État. C'était du vôtre!

M. Louis Nègre. Je ne pensais pas que cet amendement susciterait des réactions aussi vives à gauche. Il s'agit simplement de dire que RFF a accompli, malgré sa toute petite taille, un travail important, et qui a été reconnu. Dès lors, je m'étonne des réactions extrêmement fortes auquel cet amendement donne lieu; j'en déduis que j'ai visé juste!

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour explication de vote.

Mme Marie-France Beaufrils. Cet amendement ne vaut peut-être pas qu'on y consacre beaucoup de temps...

M. Jean-Jacques Filleul. Je serai bref, ma chère collègue.

Cher Louis Nègre, vous nous avez parlé longuement, et avec force, de l'avenir, mais vous avez une attitude passiviste lorsque vous en restez à 1997.

Je ne comprends pas, car ce projet de loi permettra à la SNCF de rassembler ses différentes activités dans une structure verticalement intégrée. SNCF Réseau jouera son rôle comme RFF a joué le sien – mais avec beaucoup de difficultés, qui ont coûté très cher. SNCF Réseau regroupera 1 800 salariés venus de RFF, 45 000 salariés venus de SNCF Infra et 13 650 salariés venus de la DCF. Ce sera une grosse maison, qui jouera un rôle majeur.

Dans ces conditions, il me semble qu'il faut renoncer à la dénomination RFF. Mais cela n'a pas vraiment d'importance. Ce qui est important, c'est l'avenir, et donc de ne pas en rester à 1997.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 33.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 86, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. M. le secrétaire d'État a bien voulu rappeler ma passion pour la régulation stricte : j'aime bien l'économie de marché, mais à condition qu'elle soit encadrée. J'ai également une passion pour les gares. Cela ne veut pas dire que j'espère être un jour patron des gares, monsieur le secrétaire d'État ! Au demeurant, je n'ai pas davantage l'ambition de devenir patron d'une autorité de régulation ; je le précise pour rassurer mes électeurs... *(Sourires.)*

Je m'intéresse aux gares et je pense qu'elles ont beaucoup à voir avec le réseau.

L'article 2 prévoit la mise en place d'un gestionnaire d'infrastructure unifié, SNCF Réseau, et détermine ses modalités de fonctionnement. Il pose le principe du partage de la gestion de l'infrastructure entre le gestionnaire du réseau et le principal gestionnaire délégué.

Le présent amendement vise à étendre le périmètre de compétence de SNCF Réseau à la pleine propriété et à la gestion complète des gares de voyageurs, c'est-à-dire à l'ensemble des activités de Gares & Connexions.

J'ai bien entendu les arguments échangés lors des auditions organisées par la commission. Je sais que le transfert des 45 000 agents de SNCF Infra est déjà un sujet majeur pour ce qui est aujourd'hui RFF. Néanmoins, il me semble que le sujet des gares mérite qu'on s'y arrête. Comme je l'ai souligné dans la discussion générale, le projet de loi doit être amélioré sur ce point. Confier la gestion des gares à SNCF Mobilités ne me paraît pas être la meilleure façon d'anticiper les conclusions du quatrième paquet ferroviaire.

Par ailleurs, il me semble que la gestion des gares et l'exploitation ferroviaire sont des métiers différents. Bien sûr, on peut toujours en débattre : on peut dire que la gestion des infrastructures et la gestion des gares sont aussi des métiers différents, ou que SNCF Mobilités a une tradition commerciale qui n'est pas sans intérêt pour la gestion des gares. Cependant, du point de vue de l'indépendance, il me paraît plus rassurant de confier la gestion des gares à SNCF Réseau.

En effet, la question principale que se poseront les futurs opérateurs au moment de l'ouverture à la concurrence sera celle de l'accès aux gares. Comment y répondre ? Quels emplacements commerciaux leur seront réservés dans les gares ?

Il ne me semble pas concevable que SNCF Réseau puisse exercer de façon autonome et non discriminatoire ses compétences de gestionnaire du réseau sans pouvoir gérer directement l'affectation des voies en gare aux entreprises ferroviaires utilisatrices, et plus largement l'ensemble des équipements et bâtiments concernant les voyageurs.

Monsieur le secrétaire d'État, j'espère vous avoir convaincu. Tout à l'heure, vous me voyiez presque à la tête de l'autorité de régulation ; je ne pense pas que, après cette intervention, vous me voyiez à la tête des gares... Je vous l'avoue, j'en serais plutôt rassuré ! *(Sourires.)*

Mme la présidente. L'amendement n° 7 rectifié, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Alinéa 9

Après le mot :

gestion

insérer les mots :

des gares et

La parole est à M. Louis Nègre.

M. Louis Nègre. Ma démarche est identique à celle de mon collègue Vincent Capo-Canellas : à nos yeux, il n'est pas imaginable que les gares soient rattachées à SNCF Mobilités, qui ne sera qu'une entreprise ferroviaire parmi d'autres. Avec l'ouverture à la concurrence, qui va arriver...

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. C'est une obsession ! (*Sourires.*)

M. Louis Nègre. Ce n'est pas obsession, monsieur le secrétaire d'État. Du reste, cette ouverture a déjà débuté, vous l'avez dit vous-même tout à l'heure. Préparez-vous et préparez surtout la France à cette ouverture à la concurrence.

Je vous rappelle que l'ouverture à la concurrence en Allemagne, pays de même niveau de vie que le nôtre, permet de faire des économies de 20 % à 30 % sur le prix de production du kilomètre, donc d'offrir à la fois un meilleur service et plus de services, tout en dépensant moins d'argent public. *In fine*, le contribuable paie donc moins.

Une ouverture à la concurrence maîtrisée – j'insiste sur le qualificatif – est donc salutaire pour l'ensemble du pays, pour les deniers du contribuable et, surtout, pour les usagers. Car, ici, personne ne parle d'eux : on parle de réforme ferroviaire, d'EPIC, bref de tout, sauf du principal, c'est-à-dire des usagers. Aussi, j'aimerais que l'on s'y arrête un instant. En effet, ce sont les usagers qui doivent être au centre de notre démarche, et non pas le comité central... J'aime le comité central, mais il ne doit pas être notre préoccupation principale ! (*Sourires.*)

Ma démarche vise à rattacher les gares à SNCF Réseau. Sinon, cette structure n'aura pas de consistance ! C'est la logique qui l'exige ! Il serait même anormal qu'il en fût autrement ! D'ailleurs, l'Autorité de la concurrence elle-même, organisme totalement indépendant et libre, recommande de mettre les gares dans le ressort de SNCF Réseau, car il s'agit d'infrastructures essentielles, faisant l'objet d'un monopole naturel.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Michel Teston, rapporteur. Ces deux amendements visent à confier à SNCF Réseau la gestion des gares de voyageurs.

Cette question est non seulement posée par certains d'entre vous, mais elle l'a aussi été, à ma connaissance, lors des débats à l'Assemblée nationale. Or nos collègues députés ont prévu, au neuvième alinéa de l'article 10, qu'un rapport sur la question de la gestion des gares serait présenté dans un délai de deux ans, ce qui s'apparente à une clause de revoyure.

Il ne me semble pas opportun de bouleverser l'architecture actuelle du système en transférant dès à présent la gestion des gares à SNCF Réseau, qui n'est d'ailleurs pas armé, dans la configuration prévue, pour exercer cette nouvelle mission. (*M. Louis Nègre s'exclame.*)

En effet, il s'agit d'une activité très spécifique, qui inclut la définition des modalités d'accueil des usagers et la valorisation d'espaces commerciaux, soit des missions très différentes de celles qui étaient exercées jusqu'à présent par RFF.

En outre, et je m'adresse en particulier à Louis Nègre, qui est un défenseur de l'ouverture à la concurrence, même anticipée,...

M. Louis Nègre. Maîtrisée !

M. Michel Teston, rapporteur. ... en l'état actuel, le maintien de la gestion des gares au sein de SNCF Mobilités n'apparaît pas du tout choquant au regard du droit de la concurrence puisque, vous le savez, l'ouverture à la concurrence totale ne se fera pas avant 2022, peut-être 2023.

D'ailleurs, je fais remarquer à nos collègues qui ont présenté les deux amendements en discussion que les députés ne se sont pas contentés de rétablir un avis conforme de l'ARAF en ce qui concerne la tarification, mais qu'ils en ont également instauré un sur les redevances relatives aux prestations fournies dans les gares.

Un équilibre ayant été atteint à l'Assemblée nationale, la commission a émis un avis défavorable sur ces deux amendements.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Le Gouvernement émet le même avis défavorable, mais je tiens à rappeler l'importance de ce débat, qui connaîtra certainement des prolongements.

À la suite de M. le rapporteur, je souhaite préciser qu'il ne faut pas considérer que la gestion des gares est un métier unique. En tout cas, il ne s'agit pas, en l'état, d'un métier de gestionnaire d'infrastructure. Si tel était le cas, monsieur Capo-Canellas, monsieur Nègre, vos amendements auraient certes une certaine logique.

Cependant, sans revenir sur les distinctions subtiles entre les quais et les différents aménagements ferroviaires se trouvant sur les quais – les bancs, par exemple – qui ne relèvent pas des mêmes gestionnaires, il faut bien comprendre que les différents métiers, notamment ceux de Gares & Connexions, ne correspondent pas simplement à des activités de gestion de l'infrastructure. Ainsi, des dizaines de milliers de personnes ont aujourd'hui la charge de l'accueil et de l'information des usagers.

Il y a donc non seulement des missions patrimoniales, mais également des missions commerciales qui sont regroupées dans Gares & Connexions, et il est souhaitable que cet organisme conserve une indépendance décisionnelle.

Pour autant, l'évolution de cette structure doit s'inscrire dans le cadre d'une modernisation qui sera la suite logique de ce projet de loi. En effet, une fois la structure mise en place, il faudra tirer toutes les conséquences de l'optimisation de l'organisation.

Faudra-t-il découper Gares & Connexions, en attribuant une partie patrimoniale à SNCF Réseau et les autres activités à une autre structure ? S'agira-t-il de maintenir Gares & Connexions, avec une clarification de ses missions ? Par ailleurs, se posera le problème des gares purement régionales. Dans la région d'Île-de-France, il faudra prendre en compte la spécificité de l'organisation, avec l'existence du STIF.

Ces deux amendements sont certainement inspirés par une réflexion visant à améliorer le texte, ce dont je remercie leurs auteurs. Néanmoins, à mon sens, la position exprimée notamment par M. Capo-Canellas, qui a lancé une forme

d'appel à la réflexion autour de cette problématique, trouve réponse dans le texte tel qu'il a été amélioré par l'Assemblée nationale.

Le Gouvernement n'est pas fermé sur cette question, au contraire. Nous devons donner des perspectives de clarification, mais sans nous précipiter. Il y a déjà suffisamment à faire avec le cadre social harmonisé et l'ensemble de la structuration, avant de nous saisir du rapport qui sera remis dans deux ans, en application de l'article 10.

Mme la présidente. La parole est à M. Louis Nègre, pour explication de vote.

M. Louis Nègre. Je ne veux pas balayer d'un revers de main les arguments de M. le rapporteur et de M. le secrétaire d'État, mais lorsque j'entends que nous devons respecter la clause de revoyure décidée par l'Assemblée nationale, j'ai envie de répondre que le Sénat a quand même le droit de réfléchir et de penser indépendamment.

Je vous ai néanmoins entendu avec plaisir, monsieur le secrétaire d'État, déclarer que le Gouvernement n'était pas fermé sur cette question. Cela prouve qu'il y a un vrai problème concernant les gares.

Par ailleurs, lorsque vous me demandez de ne pas me précipiter en invoquant la clause de revoyure, je vous rétorque que, selon vos propres dires, vous préparez cette réforme depuis au moins dix-huit mois : nous sommes donc loin de toute précipitation !

Vous être en train de chambouler l'ordre actuel, mais vous vous arrêtez brutalement sur une question, en renvoyant son règlement à dans deux ans,...

M. Jean-Jacques Filleul. Deux ans, c'est bien !

M. Louis Nègre. ... alors qu'on travaille sur ce dossier depuis déjà longtemps.

Quant à dire que la structure n'est pas armée, alors qu'elle va compter 50 000 personnes... Il n'y a qu'en France que l'on peut entendre ce type d'argument !

Enfin, vous avancez que l'ouverture de la concurrence aura lieu plus tard, mais ce n'est pas une raison suffisante pour ne pas, là encore, anticiper, se mettre en ordre de bataille et faire en sorte que naisse un dispositif adapté.

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour explication de vote.

M. Vincent Capo-Canellas. Je remercie M. le rapporteur et M. le secrétaire d'État des explications et des éléments d'analyse qu'ils ont bien voulu nous donner. J'ai bien conscience de l'importance de ce sujet, sur lequel la réflexion n'est sans doute pas encore totalement aboutie.

Pour autant, permettez-moi de faire quelques remarques.

Selon vous, le rapport va régler tout cela dans deux ans. Or, s'il y a un rapport, c'est bien qu'il y a un problème à étudier, et nous pensons justement qu'il importe de le traiter plus rapidement et plus efficacement. En effet, avec un rapport, on se demande toujours s'il s'agit d'un enterrement de première classe ou s'il va permettre de traiter véritablement le sujet.

S'agissant de l'avis conforme de l'ARAF, il faut savoir qu'il concernera uniquement les redevances liées aux prestations en gare, ce qui n'est pas forcément notre préoccupation principale. Pour nous, l'important, c'est le contenu desdites prestations, c'est-à-dire ce qui est offert aux opérateurs. En clair, quelles seront les garanties d'un nouvel opérateur qui va

s'adresser demain à SNCF Mobilités ? Sera-t-il placé au fond à droite dans la cour de derrière, ou devant sur les quais, bien visible ? On pourrait reformuler la question ainsi : y aura-t-il un égal accès à la prestation ? Le problème n'est donc pas vraiment celui du niveau de la redevance.

Pour ma part, je ne pense pas que l'ARAF ait la capacité de regarder si la réponse faite aux opérateurs sera équitable. SNCF Mobilités, qui sera l'interlocuteur des autres opérateurs, aura forcément gardé pour elle les meilleurs endroits, qu'elle occupe d'ailleurs déjà. Pourtant, il faudra demain faire de la place pour les autres.

Tel est le problème que nous entendons soulever au travers de notre amendement.

J'ai entendu M. le secrétaire d'État, et je peux comprendre l'argument, que j'avais moi-même un peu évoqué, sachant que Guillaume Pepy et Jacques Rapoport l'avaient aussi employé, consistant à dire qu'il s'agit d'un métier différent de la gestion du réseau, car il faut être en contact avec le public et accueillir des masses de gens.

Néanmoins, si nous poussons ce raisonnement, nous arrivons à la conclusion que, dans les aéroports franciliens, la gestion de l'infrastructure devrait incomber à Air France, puisque la compagnie accueille les voyageurs, gère le transit des bagages, les correspondances, etc. Nous pourrions donc en conclure que toutes les infrastructures, toutes les gares, tous les aéroports, devraient être gérés par celui qui organise la mobilité. Il me semble donc que ce raisonnement a tout de même ses limites !

M. le secrétaire d'État nous a déclaré qu'il n'était pas fermé et qu'il fallait progresser dans la réflexion. Au risque de faire de la provocation, j'ai envie de dire que, s'il s'agit d'un métier à part, il faudrait peut-être envisager la création d'un EPIC spécifique, ce que Gares & Connexions n'est pas pour le moment. Actuellement, c'est une filiale de la SNCF. Peut-être faudra-t-il en faire un EPIC, quitte à se voir reprocher d'en créer un de plus. Mais, pour le coup, celui-ci aurait sa justification ; la question mériterait d'être examinée.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 86.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 7 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 126 rectifié, présenté par Mme Escoffier, MM. Vall, Alfonsi, Baylet, Bertrand, C. Bourquin, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mme Laborde et MM. Mézard, Requier, Tropeano et Vendasi, est ainsi libellé :

Alinéa 10, seconde phrase

Après les mots :

mentionnées au 1°

insérer les mots :

et au 2°

La parole est à Mme Anne-Marie Escoffier.

Mme Anne-Marie Escoffier. Je crains le pire, M. le rapporteur et M. le secrétaire d'État ayant précédemment rejeté une proposition de même nature présentée à la fois par M. Nègre et par moi-même. Il me paraît donc logique, raisonnable et utile de retirer le présent amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 126 rectifié est retiré.

Je suis saisie de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 53, présenté par Mmes Schurch, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéa 11

Supprimer cet alinéa.

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Nous proposons ici de supprimer la possibilité offerte à SNCF Réseau de confier à d'autres opérateurs la gestion des lignes à faible trafic.

Quelles seront ces lignes à faible trafic ? Nous craignons qu'il ne s'agisse pas simplement des lignes touristiques.

Vous le savez, nous n'avons jamais été particulièrement favorables aux opérateurs ferroviaires de proximité dans le cadre du fret ferroviaire sur les réseaux capillaires. L'expérience conforte d'ailleurs notre analyse, car ces opérateurs de proximité n'ont pas connu l'essor promis lors de leur création. En effet, aujourd'hui, seulement neuf opérateurs de proximité ont été créés et, reconnaissons-le, souvent sur l'initiative de la SNCF elle-même !

Nous estimons donc que la faculté offerte par cet article ouvre grand la porte à SNCF Réseau pour se débarrasser d'une partie du réseau ferroviaire peu utilisé et, malheureusement, souvent dégradé.

Une telle démarche aboutirait donc clairement à une rétraction du réseau ferroviaire et ferait peser des risques sur la sécurité.

À nos yeux, la question n'est pas tant de savoir qui gère les infrastructures que de savoir comment elles sont financées.

Nous préférierions donc élargir les missions de service public du groupe public ferroviaire plutôt que de le voir se défaire d'une partie de l'infrastructure sur des opérateurs de proximité qui ne portent aucune mission de service public et dont les caractéristiques ne sont même pas précisées dans la loi.

Par ailleurs, nous estimons qu'une telle disposition porte clairement atteinte à l'unicité du réseau – unicité à laquelle nous sommes très attachés – en multipliant ces gestionnaires d'infrastructure.

Mme la présidente. L'amendement n° 127 rectifié, présenté par Mme Escoffier, MM. Vall, Alfonsi, Baylet, Bertrand, C. Bourquin, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mme Laborde et MM. Mézard, Requier, Tropeano et Vendasi, est ainsi libellé :

Alinéa 11

Après les mots :

à toute personne,

insérer les mots :

y compris pour permettre la circulation des trains touristiques,

La parole est à Mme Anne-Marie Escoffier.

Mme Anne-Marie Escoffier. L'amendement que je présente va dans un sens tout à fait contraire à celui que vient de défendre Mme Schurch.

Je pense en effet que non seulement l'alinéa 11 est très utile, car il vient opportunément corriger des dispositions antérieures tout à fait imprécises, mais qu'il faut en outre inciter SNCF Réseau – sachant que RFF manifeste parfois quelques réticences quant au maintien de l'exploitation des lignes touristiques – à bien vouloir en accepter le principe.

Je voudrais insister sur la nécessité de ces petites lignes touristiques, sur lesquelles le trafic est évidemment de faible densité. Tout le monde connaît Capdenac-Gare, où opère un vieux petit train touristique, mais je pourrais aussi parler de celui de la baie de Somme, qui circule entre Saint-Valéry-sur-Somme et Le Crotoy, et de bien d'autres. Tous représentent un enjeu économique considérable pour les territoires concernés. Nous ne devons pas négliger les territoires qui ne sont pas des territoires métropolitains. C'est sur ces territoires-là que se trouvent les petites lignes touristiques, lesquelles constituent un patrimoine qu'il importe de valoriser.

Tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'État, vous évoquiez le patrimoine que représentent notamment les gares. Eh bien, notre patrimoine, ce sont aussi tous ces territoires, ces paysages traversés par les petites lignes touristiques. L'objet de cet amendement est précisément de faire en sorte que cela ne soit pas oublié.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Michel Teston, rapporteur. L'amendement n° 53 vise à supprimer la possibilité offerte à SNCF Réseau de déléguer une partie de ses missions à des tiers pour des lignes à faible trafic ainsi que pour les infrastructures de service.

Avant de donner l'avis de la commission, je ferai un commentaire personnel.

J'adhère totalement à la volonté exprimée par les auteurs de cet amendement de défendre l'unicité du réseau national ; j'en ai toujours été un ardent défenseur. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle j'ai fait voter par la commission, la semaine dernière, un amendement qui affirme de la manière la plus claire que SNCF Réseau est le propriétaire unique de l'ensemble des lignes du réseau ferré national.

J'en viens maintenant plus précisément à l'avis de la commission. Celle-ci a estimé que le dispositif de délégation des missions de SNCF Réseau à des tiers était de portée limitée, ce que le ministère m'a d'ailleurs confirmé. En effet, ce dispositif existe déjà dans le droit actuel pour les lignes à faible trafic réservées au transport de marchandises. Il a d'ailleurs permis le développement des opérateurs ferroviaires de proximité, les OFP, dont le rôle n'est pas négligeable dans le maintien du fret ferroviaire, qui a le plus grand besoin de se développer. Il s'agit simplement d'autoriser l'exploitation de certaines lignes, en particulier, par des trains touristiques.

SNCF Réseau restera bien le propriétaire de ces lignes et continuera à encadrer ce type de délégation par des conventions. Cela explique que la commission ait émis un avis défavorable sur cet amendement n° 53.

J'en viens à l'amendement n° 127 rectifié, qui vise expressément le cas de la circulation des trains touristiques dans le cadre de la délégation par la SNCF d'une partie de ses missions sur les lignes à faible trafic. La commission du développement durable a estimé que le dispositif retenu par l'Assemblée nationale prévoyait ce cas de figure. L'alinéa 11 étant déjà suffisamment explicite, il ne nous

semble pas nécessaire d'ajouter cette précision. J'émetts donc, au nom de la commission, un avis défavorable sur l'amendement n° 127 rectifié.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cu villier, secrétaire d'État. Dans le droit fil de ce que vient d'exposer M. le rapporteur, je dirai qu'il est important de tirer pleine conséquence de ce que peuvent apporter les opérateurs ferroviaires de proximité, notamment – et sur ce point, nous avons un désaccord – pour ce qui est de sauver un certain nombre de réseaux, qui peuvent être des réseaux capillaires ou des réseaux touristiques.

Madame Escoffier, Capdenac-Gare est, effectivement, désormais très célèbre ! Vous avez eu raison de souligner combien ce haut lieu de discussion, voire de revendication, mérite toute notre attention. Et nous irons à Capdenac-Gare !

M. le rapporteur a précisé que la rédaction actuelle prenait en compte votre préoccupation s'agissant des trains touristiques, lesquels sont extrêmement importants en ce qu'ils font partie du patrimoine, ainsi que vous l'avez bien fait ressortir, madame la sénatrice.

Les lignes en question ne sont longues que de quelques kilomètres. Un certain nombre d'entre elles seraient déjà fermées si elles n'étaient pas exploitées par des opérateurs de proximité, qu'il s'agisse de transport de marchandises ou d'activité touristique.

Ce dispositif des OFP a été mis en œuvre à quelques reprises : en Bourgogne, entre Cergy-la-Tour et Corbigny, sur 80 kilomètres, entre Nuits-sous-Ravière et Brion-sur-Ource, entre Les Laumes et Époisses, sur 85 kilomètres, entre Avallon et Autun, entre Nevers et Arzambouy, entre Clamecy et Entrains ; en Midi-Pyrénées, entre Castelsarrasin et Beaumont-de-Lomagne.

Ces petites lignes sont importantes, car elles peuvent constituer un atout touristique. Mme Fleur Pellerin et moi-même avons d'ailleurs engagé un travail pour la valorisation des trains touristiques, car ils permettent de découvrir le patrimoine français.

De plus, nous avons présenté devant la Haute Assemblée un amendement qui exprime une volonté inédite, en nous situant dans la droite ligne de la stratégie de relance portuaire que j'avais présentée il y a un peu plus d'un an. Il s'agit de clarifier le régime juridique des voies ferrées portuaires et d'inciter les gestionnaires et concessionnaires portuaires à s'adresser aux opérateurs historiques ou aux opérateurs ferroviaires de proximité pour améliorer le lien terre-mer.

L'objectif est de valoriser les nœuds logistiques que peuvent représenter les réseaux ferroviaires portuaires, souvent inutilisés, non pas parce qu'ils n'offrent pas de perspectives de rentabilité ou d'intérêt économique, mais parce que, au niveau des autorités portuaires, des gestionnaires ou des concessionnaires, on ne s'est même pas posé la question ! Or nous disposons de faisceaux ferroviaires portuaires qui, aujourd'hui, pourraient être valorisés, par exemple dans le cadre du report modal !

Il est donc des situations dans lesquelles la notion d'opérateur ferroviaire de proximité peut être une réponse. Elle ne doit pas être généralisée : il s'agit non de démanteler, de démembrer l'ensemble du système ferroviaire, mais

d'apporter du pragmatisme, de trouver un équilibre économique et peut-être de donner une impulsion politique pour faire plus de place encore au ferroviaire.

Madame Escoffier, votre amendement étant satisfait par le texte actuel, je vous suggère de le retirer. À défaut, je serais contraint d'émettre un avis défavorable.

Mme la présidente. Madame Escoffier, l'amendement n° 127 rectifié est-il maintenu ?

Mme Anne-Marie Escoffier. Je suis persuadée que tout le monde aura compris que je voulais défendre les grands sites de la région Midi-Pyrénées et, parmi ceux-ci, Capdenac-Gare ! (*Sourires.*) Au-delà, je suis heureuse que ce débat ait eu lieu. J'en retiens, pour avoir écouté M. le rapporteur, que ces trains-là, mais aussi d'autres, pourront bénéficier de ce dispositif.

C'est pourquoi je retire mon amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 127 rectifié est retiré.

La parole est à Mme Éliane Giraud, pour explication de vote sur l'amendement n° 53.

Mme Éliane Giraud. Les précisions qu'a apportées M. le secrétaire d'État me paraissent extrêmement importantes. Il faut effectivement se donner de la souplesse dans ce domaine.

Bien sûr, pour ma part, je pense au petit train touristique de La Mure, dans le sud de l'Isère.

M. Didier Guillaume. Il y a aussi le petit train de la Rhune, au Pays basque !

Mme Éliane Giraud. Pour autant, il faut que nous soyons très vigilants et que SNCF Réseau mesure bien l'enjeu, en prenant tout en compte, y compris les lignes classées 7 à 9. Vous le savez, la desserte des Alpes préoccupe les élus tant de Rhône-Alpes que de Provence-Alpes-Côte d'Azur ; je citerai le député Joël Giraud et notre collègue Didier Guillaume, inquiets quant au devenir de la ligne Valence-Digne.

Nous devons donc avoir cette vision d'ensemble du réseau. Je crois que les collectivités locales sont prêtes à travailler avec les opérateurs ferroviaires et l'État sur toutes ces questions dans le cadre des contrats de plan. Pour nous, je le répète, le sujet est important car il recouvre de réels enjeux économiques, et pas seulement pour le secteur du tourisme.

Mme la présidente. La parole est à M. Louis Nègre, pour explication de vote.

M. Louis Nègre. Je suis très heureux de constater l'évolution du Gouvernement puisqu'il défend aujourd'hui les opérateurs ferroviaires de proximité !

C'est un sujet sur lequel j'avais anticipé, voilà quelques années, en proposant d'ouvrir ce dispositif, après avoir constaté qu'il donnait de très bons résultats dans d'autres pays européens.

On ne peut vraiment pas dire que les OFP aient été aidés par la SNCF, alors qu'il s'agissait d'entreprises locales qui développaient un marché et créaient des emplois sur place.

Je vous remercie donc, monsieur le secrétaire d'État, de cette évolution positive.

Je voudrais aussi attirer votre attention sur la ligne internationale Nice-Turin, qui doit être classée UIC 7 à 9. Ce ne sont guère que quelques dizaines de millions d'euros qui sont nécessaires pour réhabiliter cette ligne, dont le niveau de

service a sensiblement baissé. À certains endroits, sur cette ligne internationale, on roule à 40 kilomètres à l'heure ! Car c'est aussi cela, la situation du ferroviaire en France.

Enfin, je veux rendre hommage – une fois n'est pas coutume ! – à la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a pris en charge la ligne Nice-Digne. Grâce aux investissements des collectivités, car le conseil général a également participé au financement, cette ligne a été sauvée !

Ne bridez pas cette liberté, pour les uns et les autres, d'intervenir, sachant que, de toute manière, le réseau national n'en est absolument pas affecté.

Mme la présidente. La parole est à Mme Mireille Schurch, pour explication de vote.

Mme Mireille Schurch. Je persiste à considérer que les lignes à faible trafic ne sont pas clairement définies. On nous dit qu'il s'agirait des petites lignes touristiques par-ci par-là.

Moi qui viens de Montluçon, j'utilise une ligne à faible trafic qui est toujours en déshérence, sur laquelle les trains sont très souvent ralentis et qui connaît de nombreux dysfonctionnements.

Nous aurions pu retirer notre amendement n° 53 si, monsieur le secrétaire d'État, vous nous aviez proposé que ces lignes soient réservées à des usages touristiques. Mais nous ne pouvons accepter le dispositif de l'alinéa 11 dès lors qu'il concerne aussi le transport de voyageurs ou le fret.

Monsieur Nègre, je comprends votre logique. Nous avons la même constance que vous – nous nous rejoignons au moins sur la constance ! (*Sourires.*) –, mais en restant très éloignés.

Nous maintenons notre amendement, car nous demeurons inquiets pour toutes les lignes à faible trafic, et elles sont très nombreuses.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 53.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de six amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 51, présenté par Mmes Schurch, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 12, première phrase

Remplacer les mots :

l'État un contrat

par les mots :

la SNCF un contrat opérationnel

II. – Alinéas 19 à 28

Supprimer ces alinéas.

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Par cet amendement, nous souhaitons, en cohérence avec la position que nous avons soutenue à l'article 1^{er}, supprimer la possibilité offerte par l'article 2 d'une contractualisation directe entre l'État et SNCF Réseau.

En effet, nous estimons que le contrat stratégique doit être conclu à l'échelle du groupe ferroviaire intégré, donc avec l'EPIC de tête. *A fortiori*, nous considérons que, tels qu'ils sont définis par le présent article, les objectifs assignés à ce

contrat sont purement comptables et financiers, bien loin des missions de service public que doit remplir ce nouvel établissement public.

Les objectifs assignés à ce contrat sont en outre révélateurs du climat présidant à l'organisation de ce nouveau découpage sur fond de libéralisation des transports. En effet, il est question de performance du réseau, de productivité et de « trajectoire financière » – formule nouvelle. Il est d'ailleurs frappant de constater que, dans le texte, l'ARAF donne son avis sur la soutenabilité de l'évolution de la tarification pour le marché du transport ferroviaire.

Nous sommes étonnés de cette nouvelle préoccupation, alors même que le niveau des péages est, depuis longtemps, bien trop lourd pour l'entreprise historique. Or cela ne gênait pas les pouvoirs publics, qui permettaient une augmentation des péages à mesure que les contributions de l'État par la loi de finances diminuaient.

Nous sommes extrêmement sceptiques sur l'objectif de couverture du coût complet à l'horizon de dix années, ajouté ici au travers d'un amendement de la commission des finances. En effet, les fameux gains de productivité ne permettront certainement pas, à eux seuls, d'inverser la courbe de la dette. Pour cela, il aurait fallu aller plus loin et prévoir de nouveaux financements pour le système ferroviaire. Malheureusement, il n'en est point question dans ce projet de loi, et nous le regrettons vivement.

Nous demandons donc la suppression pure et simple de ces alinéas, qui témoignent d'une vision comptable et gestionnaire d'une structure dont les objectifs politiques relèvent pourtant de l'intérêt général. C'est bien ce que nous tentons de faire comprendre à notre assemblée depuis le début de nos débats.

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 8 est présenté par M. Nègre.

L'amendement n° 88 est présenté par M. Capo-Canellas.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

I. – Alinéa 16, première phrase

Après le mot :

développement

insérer les mots :

et d'investissement

II. – Alinéa 22

Remplacer cet alinéa par trois alinéas ainsi rédigés :

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

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

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

La parole est à M. Louis Nègre, pour présenter l'amendement n° 8.

M. Louis Nègre. Il n'est pas certain que l'intérêt général soit communément admis sur toutes les travées. Il est clair que nous sommes à cet égard en présence de deux visions différentes.

Tout d'abord, nous proposons d'insérer le mot « investissement » pour que le texte soit plus complet et plus précis. Ensuite, nous proposons de remplacer l'alinéa 22 par trois alinéas aux termes desquels le contrat de performance de la SNCF Réseau n'a de portée que s'il comporte les éléments requis pour assurer l'équilibre financier de manière durable.

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour présenter l'amendement n° 88.

M. Vincent Capo-Canellas. Cet amendement étant identique à celui de Louis Nègre, je n'ai pas grand-chose à ajouter à sa présentation.

Le contrat de performance de SNCF Réseau n'a, nous semble-t-il, de portée que s'il comporte des éléments requis pour assurer l'équilibre financier de manière durable. Cet amendement tend donc à le compléter par la stratégie d'investissement et par une trajectoire financière plus détaillée.

Mme la présidente. L'amendement n° 154, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 24

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Cet amendement tend à faire figurer dans le texte l'exigence de pérennité du réseau ferré national.

Il vise à limiter les règles prévues aux projets de développement du réseau et aux lignes nouvelles, afin que les budgets alloués au développement du réseau relevant de choix politiques n'amputent pas le budget dédié au financement du réseau existant, qui s'appuie essentiellement sur les redevances d'infrastructure.

L'entretien et la pérennité des lignes existantes constituent aujourd'hui un enjeu majeur. Je crois que c'est à cet endroit du texte qu'il convient de le rappeler.

Mme la présidente. L'amendement n° 138, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Alinéa 26

Rédiger ainsi cet alinéa :

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

La parole est à M. Louis Nègre.

M. Louis Nègre. Il s'agit de tenir l'objectif d'équilibre financier du gestionnaire d'infrastructure, qui est absolument nécessaire à la santé économique du système ferroviaire.

La définition du coût complet du réseau appelle quelques clarifications pour éviter toute éventualité de doubles comptes d'un même coût.

Le présent amendement vise donc à ce qu'il ne soit pas possible de recouvrer deux fois les dépenses liées à la construction, lesquelles font déjà l'objet d'un amortissement.

Mme la présidente. L'amendement n° 137, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, est ainsi libellé :

Alinéa 26

Compléter cet alinéa par les mots :

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

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Le contrat prévu entre l'État et SNCF Réseau comporte un certain nombre de règles et de dispositions. Le présent amendement a pour objet de les compléter et, surtout, d'affiner la question du coût des charges de toute nature supportées par SNCF Réseau et liées à la construction, à l'exploitation, à la maintenance et à l'aménagement de l'infrastructure.

Cet amendement est inspiré par le droit s'appliquant dans le domaine de l'énergie. Ainsi, l'article L. 452-1 du code de l'énergie dispose : « Les tarifs d'utilisation des réseaux de transport et de distribution de gaz naturel et des installations de gaz naturel liquéfié, y compris des installations fournissant des services auxiliaires et de flexibilité, les conditions commerciales d'utilisation de ces réseaux ou installations, ainsi que les tarifs des prestations annexes réalisées par les gestionnaires de réseaux ou d'installations, sont établis de manière transparente et non discriminatoire afin, [surtout], de couvrir l'ensemble des coûts supportés par ces gestionnaires, dans la mesure où ces coûts correspondent à ceux d'un gestionnaire de réseau ou d'installations efficace... »

C'est cette dernière partie de phrase que nous proposons de reprendre pour l'appliquer au réseau ferroviaire. En effet, dès lors que les entreprises ferroviaires ont vocation à couvrir l'ensemble des coûts du gestionnaire d'infrastructure, il ne nous apparaît pas légitime qu'elles aient à payer pour des inefficacités dont le gestionnaire serait seul responsable.

Voilà pourquoi je propose d'utiliser en l'espèce cette notion de coût correspondant à ceux d'un gestionnaire de réseau ou d'installations efficace.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Michel Teston, rapporteur. L'amendement n° 51 vise à supprimer certaines dispositions du contrat conclu entre SNCF Réseau et l'État : celles qui sont relatives à sa trajectoire financière et aux mesures prises par SNCF Réseau si l'une des parties manque à ses obligations. Il tend aussi à supprimer l'avis de l'ARAF sur le contrat.

La commission du développement durable a considéré que le contrat entre SNCF Réseau et l'État, avec la définition conjointe d'une trajectoire financière à respecter, était un outil pertinent qu'il convenait de conserver. Elle a donc émis un avis défavorable sur cet amendement.

Les amendements identiques n^{os} 8 et 88 visent à compléter le contenu du contrat en insérant notamment le détail de l'ensemble des ressources de SNCF Réseau, ainsi que le détail des mesures envisagées pour atteindre les objectifs de productivité fixés par le contrat.

Très honnêtement, il paraît difficile de déterminer le niveau des ressources de SNCF Réseau sur une période de trois ans, et encore plus sur une période de dix ans. La même question se pose d'ailleurs s'agissant des ressources commerciales. Dans ce cadre, entrer dans un tel niveau de détail ne semble guère pertinent.

S'agissant des objectifs de productivité, le contrat doit certes les fixer, mais il revient ensuite à l'EPIC de s'organiser pour les atteindre.

Par conséquent, la commission émet un avis défavorable sur ces deux amendements.

L'amendement n^o 154 tend à prévoir que, dans le contrat conclu entre l'État et SNCF Réseau, figure la liste des lignes dont SNCF Réseau doit assurer en totalité le financement des investissements de renouvellement.

La distinction opérée par l'Assemblée nationale pour l'application de la règle de maîtrise de l'endettement distingue déjà, d'une part, les investissements de renouvellement du réseau existant, qui doivent être assurés par les ressources de SNCF Réseau – les péages et les subventions –, et, d'autre part, les investissements de développement du réseau, auxquels s'applique plus précisément la « règle d'or » de maîtrise de l'endettement.

Affirmer, comme le font les auteurs de cet amendement, que la SNCF doit assurer la totalité du financement des investissements de renouvellement, sans recours à des subventions publiques, pourrait entraîner une forte augmentation des péages d'infrastructure, avec, à terme, des répercussions sur le prix du transport ferroviaire, sa compétitivité par rapport aux autres modes de transport et, par conséquent, l'ampleur du trafic.

La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

L'amendement n^o 138 tend à proposer une nouvelle définition du coût complet qui ne prene pas en compte les charges liées à la construction du réseau. Mais, contrairement à ce que laisse entendre Louis Nègre, la définition figurant actuellement dans le projet de loi n'a pas pour conséquence de compter deux fois les dépenses liées à la construction.

Il est important que les charges liées à la construction du réseau soient incluses dans le coût complet, à défaut de quoi, cher collègue Louis Nègre, le coût serait... incomplet

Par conséquent, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

Enfin, l'amendement n^o 137 vise à préciser que seules les charges correspondant à celles d'un gestionnaire d'infrastructure efficace sont incluses dans le calcul du coût complet du réseau.

Adopter un tel amendement serait dangereux parce que cela reviendrait à remettre en cause les efforts réalisés par le gestionnaire d'infrastructure pour réduire l'augmentation des coûts. C'est pourquoi la commission a émis un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cu villier, secrétaire d'État. Étant donné la précision des explications de M. le rapporteur, je me contenterai d'indiquer que le Gouvernement émet les mêmes avis que la commission. (*Très bien ! sur plusieurs travées du groupe socialiste.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o 51.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 8 et 88.

(*Les amendements ne sont pas adoptés.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o 154.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o 138.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o 137.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n^o 52, présenté par Mmes Schurch, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéas 29 à 36

Supprimer ces alinéas.

La parole est à Mme Laurence Cohen.

Mme Laurence Cohen. En cohérence avec nos prises de position précédentes, nous estimons qu'il convient de supprimer, au sein de l'article 2, les dispositions relatives à la fameuse « règle d'or », ou règle prudentielle, imposée au financement des infrastructures.

Aux termes de cet article, le financement des infrastructures sera, à l'avenir, soumis à de savantes règles de calcul, à des ratios permettant de limiter l'engagement financier de SNCF Réseau.

Pour notre part, nous n'acceptons pas cette démarche : compte tenu des sommes qu'exigent la régénération des infrastructures actuelles et les constructions nouvelles, il convient non de limiter ou de réduire les moyens, mais bien de trouver d'autres modalités de financement et de nouvelles ressources pour le système ferroviaire.

L'absence de cette problématique constitue d'ailleurs la principale lacune du présent texte, Mireille Schurch l'a souligné à plusieurs reprises. Cet article traduit le refus de l'État de reprendre la dette ferroviaire à son compte. Il impose donc à SNCF Réseau une trajectoire financière censée permettre d'éponger les dettes accumulées. Cette perspective ne semble ni réalisable ni souhaitable.

En effet, une telle règle d'or aura des incidences pour les usagers en termes de qualité de service, car il apparaît clairement que les engagements financiers seront moindres. Il est pourtant indispensable de procéder à la régénération du réseau et de créer de nouvelles lignes, sans qu'il s'agisse nécessairement – faut-il le souligner ? – de lignes à grande vitesse, comme l'indique la commission Mobilité 21.

À défaut de rénovation, et selon les projections de l'École polytechnique de Lausanne, c'est l'essentiel du réseau qui deviendra impraticable et dangereux. À terme, on aboutira inévitablement à la rétraction du réseau sur les axes les moins dégradés.

Les choix opérés à travers ce projet de loi imposent un carcan aux investissements. Demain, ils obéreront directement les capacités de financement par SNCF Réseau. Or, comme le démontrent les études menées à la suite de l'accident de Brétigny, notre réseau ferré est d'ores et déjà dans un état lamentable, et cet engagement financier est à la fois nécessaire et urgent.

Aussi, l'application des principes d'austérité au financement des infrastructures est non seulement un non-sens au regard des besoins, mais aussi une potentielle source de dangers et d'accidents.

Voilà pourquoi nous demandons, par cet amendement, la suppression de la fameuse règle d'or, laquelle est d'autant plus absurde que, faute de financement par SNCF Réseau, ce sont l'État et les collectivités – alors que celles-ci sont elles-mêmes passablement asphyxiées par la baisse des dotations – qui seront contraints d'assumer ces charges!

Tous ces éléments créent une spirale du déclin de l'investissement et de l'action publique, totalement négative pour le service public de transport de voyageurs et de marchandises.

Mme la présidente. L'amendement n° 113, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, est ainsi libellé :

Alinéas 30 à 32

Rédiger ainsi ces alinéas :

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

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

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

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Les alinéas 30 à 32 du présent article prévoient qu'un décret fixe les règles de financement des investissements de SNCF Réseau, en vue de maîtriser sa dette. Ce calcul repose notamment sur des ratios, sur la base desquels les investissements de développement seront évalués.

À cet égard, le présent amendement tend à renforcer le rôle du Parlement. Nous proposons que les ratios permettant d'évaluer les projets de développement du réseau ferré national, notamment la dette rapportée à la marge opérationnelle, soient définis chaque année dans le cadre du projet de loi de finances. Ainsi, la représentation nationale aura voix au chapitre sur ce sujet majeur : le financement des investissements dans les infrastructures de réseau.

Je ne doute pas que le Sénat sera sensible au pouvoir ainsi donné qui Parlement qui, à défaut, en serait réduit à prendre acte d'un décret.

Je rappelle que le dépassement du ratio empêchera toute participation de SNCF Réseau au financement de ces investissements.

Il ne s'agit évidemment pas de faire en sorte que tous les ratios puissent exploser année après année : notre proposition vise simplement à ce que ces ratios soient soumis à débat et non fixés dans le secret des bureaux. Il faut donc permettre aux parlementaires de s'exprimer en toute responsabilité, et ce chaque année au cours de la discussion budgétaire.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Michel Teston, rapporteur. Avant tout, je tiens à le dire amicalement à Laurence Cohen, on ne peut pas affirmer que le réseau ferroviaire français est dans un état lamentable.

M. Jean-Jacques Filleul. Bravo !

M. Michel Teston, rapporteur. Par le passé, plusieurs décennies durant, la régénération des lignes de chemin de fer a souffert de sous-investissements constants.

Mme Mireille Schurch. Eh oui !

M. Michel Teston, rapporteur. Toutefois, après la remise des deux études menées par l'École polytechnique de Lausanne, des efforts ont été engagés. D'ailleurs, M. le secrétaire d'État l'a rappelé hier, un grand plan de modernisation du réseau a été établi, qui prévoit 15 milliards d'euros d'investissements sur six ans.

Mme Mireille Schurch. Mais ce sont des travaux à venir !

M. Michel Teston, rapporteur. Avec cet effort, nous allons progressivement pouvoir remettre à niveau, sinon l'intégralité, du moins une très grande partie du réseau classique.

La catastrophe de Brétigny a sans doute démontré la nécessité impérieuse d'apporter un certain nombre d'améliorations à notre réseau. Mais, en tant que rapporteur du présent projet de loi, je ne peux pas laisser dire que l'ensemble de nos voies ferrées est dans un état lamentable !

J'en viens à l'amendement n° 52, par lequel les membres du groupe CRC proposent en somme, par la suppression des alinéas 29 à 36, d'effacer du présent texte la règle de maîtrise de l'endettement du réseau. Or c'est un des outils qui, dans ce texte, permettent de lutter efficacement contre la dérive de la dette du réseau. Nous ne pouvons pas laisser ce côté cet enjeu essentiel. Voilà pourquoi la commission émet un avis défavorable.

Quant à l'amendement n° 113, il tend à ce que les ratios établis dans le cadre de la règle de maîtrise de l'endettement ne soient définis non par décret, mais chaque année en loi de finances.

La commission a considéré que le calcul des ratios était un exercice de nature extrêmement technique. (*M. Capo-Canellas manifeste son désaccord.*) En outre, il est apparu que ces ratios devaient être fixés non annuellement mais dans une perspective pluriannuelle. Leur présentation au sein du projet de loi de finances ne semble donc pas des plus adéquates. C'est la raison pour laquelle la commission a émis un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. La prise de conscience des difficultés de financement des infrastructures de transport ferroviaire est l'un des axes majeurs du présent texte. Il ne faut surtout pas verser dans les travers que nous avons connus au cours des années précédentes.

M. Jean-Jacques Filleul. Exactement !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. M. le rapporteur a évoqué les mesures d'urgence qui ont été prises, notamment les 2,5 milliards d'euros du grand plan de modernisation du réseau, le GPMP. De surcroît, je rappelle que, immédiatement après l'accident de Brétigny, 410 millions d'euros ont été mobilisés pour assurer les vérifications et les travaux d'urgence.

Comment en est-on arrivé là? La raison est simple: au prétexte qu'il s'agissait d'opérateurs publics, d'aucuns ont considéré que l'on pouvait s'affranchir de toute rigueur financière en la matière et laisser aux générations futures, à ceux qui succéderaient aux responsables alors en place, le soin de financer ce qui, en fait, n'était pas finançable.

Il en va ainsi des quatre lignes à grande vitesse: ces chantiers, lancés concomitamment, n'étaient pas financièrement soutenables, sauf à recourir à l'emprunt, donc à fabriquer de la dette. En vérité, l'équilibre économique de ces infrastructures était introuvable! Leur construction a donc été menée au détriment de l'entretien et de la modernisation du réseau existant.

Je le dis à nouveau: nous privilégions une nouvelle orientation, avec le souci de « ligoter » le dispositif d'ensemble par la fameuse règle d'or.

Le principe est le suivant: les missions de SNCF Réseau doivent être axées sur le financement des infrastructures existantes, qu'il s'agisse de leur modernisation ou de leur renouvellement. La construction de nouvelles infrastructures devra être conditionnée aux capacités de financement de cette entité.

Mesdames, messieurs les sénateurs, il ne s'agit pas d'interdire les investissements! Il faut simplement inviter les diverses autorités décisionnaires à assumer leurs choix, c'est-à-dire à les financer, le cas échéant, en lieu et place de SNCF Réseau. Telle est la contrainte: s'il s'agit d'un enjeu d'intérêt national, l'État devra prendre à son compte la charge nouvelle plutôt que de l'imposer au réseau. De même, si ces investissements intéressent des collectivités territoriales, celles-ci devront prendre leurs pleines responsabilités, dès lors que les capacités de financement de SNCF Réseau font défaut.

Cette règle d'or est essentielle. Avec elle, nous faisons œuvre de responsabilité envers les générations à venir. Notre objectif est la stabilisation de la dette dans les dix ans. Il s'agit d'un processus long, mais seuls de tels garde-fous permettront de réajuster une trajectoire financière victime d'inconséquences passées. Les choix politiques qui sont faits doivent être assumés et financés; ils ne peuvent se traduire par une course en avant portant atteinte à la sécurité, à la qualité des infrastructures et au cœur de métier des gestionnaires de réseau! (*Mme Éliane Giraud et M. Jean-Jacques Filleul applaudissent.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurence Cohen, pour explication de vote.

Mme Laurence Cohen. Monsieur le rapporteur, monsieur le secrétaire d'État, entendons-nous bien: je ne dis pas que nos voies ferrées sont toutes dans un état lamentable; il est vrai qu'un certain nombre de lignes fonctionnent convenablement. Cela étant, on ne peut pas prétendre que notre réseau ferré est impeccable! Cette situation est bel et bien due – je le dis pudiquement – à un désengagement de l'État à une certaine époque. (*M. le rapporteur acquiesce.*)

Certes, un effort manifeste est accompli à l'heure actuelle. Mais il faut bien mesurer l'ampleur de la tâche! Les financements nécessaires sont considérables.

Celles et ceux qui s'occupent de questions de transports, notamment les élus, dont les sénateurs présents dans cet hémicycle, le savent très bien: lorsqu'il s'agit de rénover et d'améliorer les infrastructures de service public, les sommes en jeu sont très élevées.

Nous le soulignons une nouvelle fois avec notre amendement n° 52: on ne peut en rester à un *statu quo* en matière de financement. Il est indispensable de trouver de nouvelles ressources si l'on veut véritablement améliorer le service rendu à la population. Tel est le but que nous visons à travers cet amendement!

Faute d'entendre ce que nous disons, faute d'examiner ces pistes, on restera cantonné dans des calculs à courte vue. C'est pourquoi nous récidivons, tout au long de ce débat, pour faire en sorte que de nouveaux financements soient débloqués!

Mme la présidente. La parole est à M. Louis Nègre, pour explication de vote.

M. Louis Nègre. Chers collègues du groupe CRC, j'aurais aimé que, au lieu de vous contenter d'affirmer la nécessité de trouver de nouvelles ressources, c'est-à-dire d'en rester au « y a qu'à, faut qu'on », vous nous disiez également ce que pouvaient être ces nouvelles ressources!

Mme Laurence Cohen. Nous allons vous le dire, monsieur Nègre, ne vous inquiétez pas!

M. Louis Nègre. La dégradation de l'état du réseau ne date pas d'aujourd'hui. L'École polytechnique de Lausanne nous alertait déjà à ce sujet dès 2005.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Quel aveu!

M. Louis Nègre. Mais oui, monsieur le secrétaire d'État, il faut être honnête et dire la vérité!

Le rapport de l'École polytechnique de Lausanne nous indiquait alors que notre réseau était en voie de délabrement. Son rapport de 2012 relevait certes des progrès, mais en déplorant leur insuffisance. Et la Cour des comptes se joignait à elle pour constater le vieillissement de notre réseau.

Tous, nous avons investi l'essentiel de l'argent dans le TGV, que nous avons soutenu à fond, sur toutes les travées, en oubliant parfois le réseau classique.

De ce point de vue, je me permets une observation un peu taquine, voire critique, à l'endroit de la CGT, qui fait grève à tout bout de champ.

M. Raymond Vall, président de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire. C'est incroyable d'entendre cela!

M. Michel Teston, rapporteur. Impensable!

M. Louis Nègre. Les cheminots sont sur le terrain, et ils auraient dû dire depuis longtemps au pouvoir politique: « Nous faisons grève parce que le réseau classique s'effondre sous nos yeux! » Or je n'ai pas vu la CGT déclencher une grève pour alerter les pouvoirs publics à ce sujet!

Mme Évelyne Didier. C'est incroyable! Vous auriez sans doute été en tête de cortège, monsieur Nègre...

M. Louis Nègre. Concernant l'état du réseau, un effort sensible est engagé maintenant, avec mille chantiers, et l'on n'a jamais autant investi. Les conséquences en sont

heureuses : nous sommes en train, tous ensemble, de récupérer le réseau. Toutefois, il va continuer à vieillir jusqu'en 2018 !

M. Frédéric Cuvillier, *secrétaire d'État*. C'est bien pour cela que ce gouvernement doit rester aux affaires ! (*Sourires.*)

M. Louis Nègre. Allons, monsieur le secrétaire d'État ! Doit-on tout de suite tirer la couverture à soi, pour espérer vivre encore un peu ? (*Nouveaux sourires.*) C'est le peuple qui décidera – ni vous ni moi –, et nous verrons bien ce que sera l'avenir de ce gouvernement.

Aujourd'hui, on entreprend des efforts importants. L'AFITF s'est engagée, même si elle manque de fonds en raison du regrettable recul sur l'écotaxe face à une levée de fourches bretonnes.

M. Frédéric Cuvillier, *secrétaire d'État*. Vous en parlerez à M. Le Fur !

M. Louis Nègre. Le résultat, c'est qu'il manque au minimum 800 millions d'euros, donc 1,6 milliard d'euros sur deux ans. Cette somme est perdue : si elle n'est pas dans les caisses de l'État, et donc dans nos infrastructures, c'est qu'elle est ailleurs. Voilà où l'on en arrive, à suspendre des taxes votées à l'unanimité !

Quelles sont les ressources nouvelles ?

La lutte contre la fraude en est une. Je demandais tout à l'heure qu'on parle aussi des usagers. Eh bien, la fraude coûte 400 millions d'euros par an, et c'est finalement aux usagers qui ne fraudent pas qu'il incombera de combler ce manque à gagner. À cet égard, au sein du GART, le Groupement des autorités responsables de transport, nous nous retrouvons tous sur la même ligne, et je suppose que c'est aussi votre point de vue, monsieur le secrétaire d'État : il n'y a aucune raison que la fraude atteigne en France, et uniquement sur deux opérateurs, un tel montant. Or ces 400 millions d'euros vont évidemment manquer pour les infrastructures.

La fraude est fondamentalement incivique et doit être fermement condamnée. Dans certains pays du monde, elle est quasiment inexistante. Pourquoi notre pays devrait-il accepter de perdre ainsi des centaines de millions d'euros ? La France doit donc travailler davantage à lutter contre la fraude dans les transports.

Mme la présidente. Il faut conclure, mon cher collègue !

M. Louis Nègre. Je ne ferai donc que mentionner les deux points que je voulais encore évoquer : d'une part, la clientèle, pour laquelle la France enregistre un taux de 30 %, soit vraisemblablement un des plus bas d'Europe ; d'autre part, la nécessité d'augmenter la productivité.

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour explication de vote.

M. Vincent Capo-Canellas. Je rappelle que l'amendement n° 113 vise à permettre au Parlement de débattre tous les ans du fameux ratio qui sera opposé à SNCF Réseau en matière de financement des investissements. Ce point est important : si le ratio est fixé par décret, le Parlement pourra seulement constater qu'il n'y a plus à discuter de l'opportunité de financer tel ou tel projet. Le décret aura fixé la toise et Bercy aura choisi à notre place, escamotant le débat.

Je comprends et j'admire notre rapporteur Michel Teston. Il a du talent,...

M. Didier Guillaume. Un grand talent !

M. Vincent Capo-Canellas. ... mais aussi un certain sens de la discipline, parce qu'il faut bien soutenir l'exécutif. Le métier de rapporteur est difficile : il faut prendre en compte des exigences différentes, et il le fait fort bien. (*Sourires.*)

Je suis toutefois plus que circonspect face à la volonté de la commission de priver le Parlement du vrai débat sur le financement. On nous oppose que, la question du ratio étant très technique, on ne devrait pas en discuter au Parlement.

M. Louis Nègre. C'est sans doute trop compliqué pour nous...

M. Vincent Capo-Canellas. Cela me sidère ! Malgré toute mon estime pour Michel Teston, j'ai le sentiment que son talent trouve ici ses limites.

Comment peut-on prétendre qu'il n'est pas possible d'inclure cette question dans le projet de loi de finances au motif qu'il serait technique ? La loi de finances, me semble-t-il, ne traite guère que de questions passablement techniques. Et celle du financement des investissements sur le réseau ferré ne constitue pas un petit sujet ! Si le Parlement se prononce sur le budget de l'État, il n'est pas inconcevable qu'il se prononce aussi sur cette question-là !

En tant que parlementaires, souhaitons-nous en être dessaisis ? Par cet amendement n° 113, j'entends poser la question et je vous invite, mes chers collègues, à répondre par la négative, rendant ainsi au Parlement toutes ses prérogatives sur la politique ferroviaire.

Mme la présidente. La parole est à Mme Évelyne Didier, pour explication de vote.

Mme Évelyne Didier. Je veux rappeler à notre collègue Louis Nègre, qui est un peu jeune dans cette assemblée, que nous évoquions déjà l'état du réseau bien avant 2005. Je vous invite, monsieur Nègre, à relire en particulier les travaux menés au nom de la commission des affaires économiques par François Gerbaud, qui était membre du groupe auquel vous appartenez. Il nous rappelait souvent combien ce réseau était en difficulté. Et les cheminots le disaient eux-mêmes régulièrement.

Pour peu que l'on connût un peu le sujet, on savait pertinemment qu'au fur et à mesure que le réseau se dégradait, les trains étaient de plus en plus ralentis. Progressivement, on en est arrivé, sur certains tronçons, à faire circuler les trains à des vitesses vraiment très réduites.

Il faut revenir loin en arrière : la responsabilité de cette situation incombe à tous les gouvernements successifs. Il en va de même en ce qui concerne le financement de l'AFITF : dès le départ, on l'a privée de moyens suffisants. Mais qui a créé cette agence ?

Revenons donc à la raison et évitons de nous renvoyer les responsabilités les uns aux autres, car, sur ce sujet, il en est peu qui soient exempts de tout reproche.

Mme la présidente. La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

M. Ronan Dantec. Je suis entièrement d'accord avec l'appréciation faite par Michel Teston sur l'amendement de Vincent Capo-Canellas : il aurait été beaucoup plus logique de nous placer dans une approche pluriannuelle.

Cela n'a pas été le cas, mais comme je peine à faire le deuil de mon amendement rejeté hier soir, je vois l'amendement n° 113 comme un amendement de repli, qui tend à donner

au Parlement un rôle politique. Par effet domino, il confère d'ailleurs à l'État un rôle de stratège : pour aller devant le Parlement et justifier le ratio, le Gouvernement sera contraint d'avoir une vision claire et devra donc avoir négocié avec la SNCF les investissements prioritaires.

Cet amendement présente donc un double intérêt : celui d'offrir au Parlement un poids légitime sur une politique publique particulièrement importante, mais également celui de donner plus d'importance au rôle stratégique de l'État. Au vu de nos décisions d'hier, cela m'apparaît tout à fait logique et je voterai donc cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à Mme Mireille Schurch, pour explication de vote.

Mme Mireille Schurch. Je ne peux pas laisser dire dans cet hémicycle que la CGT fait grève à tout bout de champ. Les syndicats sont responsables, et se mettre en grève est un acte majeur, un acte grave, pour un salarié.

Durant les dernières décennies, les syndicats nous ont toujours alertés sur l'état du réseau. Il me semble qu'ils ont agi en grande responsabilité. Encore récemment, la grève avait pour objectif la défense de cette belle entreprise publique, à laquelle ils tiennent plus que tout.

Par ailleurs, monsieur Nègre, vous nous demandez si nous avons de nouvelles sources de financement à proposer. Eh bien oui, nous avons fait des propositions, et nous en ferons encore.

Je vous rejoins toutefois au sujet de la taxe poids lourds. Nous avons d'ailleurs lancé l'alerte, dans cet hémicycle, sur le contrat Ecomouv, dont nous considérons qu'il était très défavorable à l'État. Nous étions seuls, alors, et personne ne nous avait entendus. Aujourd'hui, on nous entend mieux... Quoi qu'il en soit, la suspension de cette taxe représente une perte de ressource de 750 millions d'euros. C'est fort regrettable !

Nous avons présenté une proposition de loi tendant à la renationalisation des autoroutes. La route est aujourd'hui, en effet, la concurrente la plus sérieuse du train. Mais vous avez voté contre cette proposition de loi. Nous savons que les autoroutes sont bénéficiaires de 1,5 milliard à 2 milliards d'euros par an. Une partie de cette somme pourrait être consacrée au report modal sur le rail, après déduction du remboursement dû aux sociétés autoroutières.

Nous saluons la volonté du secrétaire d'État de réorienter la politique sur la régénération du réseau, dont l'état, nous en convenons tous, n'est pas satisfaisant, pour ne pas dire plus. Aujourd'hui il y a une prise de conscience collective de ce que le réseau classique n'a pas été entretenu, ainsi qu'une réelle volonté de sortir de cette situation.

Je suis bien placée pour le savoir : la ligne que j'emprunte est très mal entretenue et le trafic y est très ralenti. Mais elle semble devoir être enfin remise en état puisque je subis des travaux depuis quatre mois !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 52.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 113.

J'ai été saisie d'une demande de scrutin public émanant du groupe UDI-UC.

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

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

Le scrutin est ouvert.

(Le scrutin a lieu.)

Mme la présidente. Personne ne demande plus à voter?...

Le scrutin est clos.

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

(Il est procédé au dépouillement du scrutin.)

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

Nombre de votants	345
Nombre de suffrages exprimés	323
Pour l'adoption	177
Contre	146

Le Sénat a adopté.

L'amendement n° 54, présenté par Mmes Schurch, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 45

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

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

« Art. L. 2111-13 – SNCF Réseau peut créer des filiales non ferroviaires ou prendre des participations dans des sociétés, groupement ou organismes en vue de réaliser toute opération utile à ses missions. Les filiales, sociétés, groupements ou organismes mentionnés précédemment doivent avoir un objet connexe et complémentaire aux missions de l'ensemble du groupe public ferroviaire. » ;

II. – Alinéa 92

Remplacer les mots :

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

par les mots :

à l'article L. 2111-14

La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. Comme nous l'avons dit lors de l'examen de l'article 1^{er}, le système ferroviaire est aujourd'hui divisé en un nombre très important de filiales, ce que nous déplorons. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons appliquer à chaque EPIC du système cet encadrement de la filialisation.

En effet, continuer à créer, pour réaliser des travaux de voie, de maintenance et de caténaires, des filiales de droit privé qui emploieront des salariés non cheminots, donc en sous-traitance, moins bien formés, et surtout moins bien protégés en termes de sécurité, n'est pas acceptable. Il serait d'ailleurs intéressant d'examiner l'accident de Brétigny sous cet angle du recours à la sous-traitance. Il ne faudrait pas que SNCF Réseau poursuive la politique de filialisation pratiquée jusqu'à présent.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Michel Teston, rapporteur. La commission a émis un avis défavorable pour les raisons exposées hier soir, lors de l'examen d'un amendement similaire.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cu villier, secrétaire d'État. Nous avons en effet eu, hier, une longue et intéressante discussion sur ce sujet, à laquelle le rapporteur vient de faire référence.

Le Gouvernement partage l'avis défavorable de la commission.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 54.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 128 rectifié *bis*, présenté par Mme Escoffier, MM. Vall, Alfonsi, Barbier, Baylet, Bertrand, C. Bourquin, Chevènement, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mme Laborde et MM. Mézard, Plancade, Requier, Tropeano et Vendasi, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 45

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

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

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

La parole est à Mme Anne-Marie Escoffier.

Mme Anne-Marie Escoffier. Mon ami Louis Nègre sera content car, par ma bouche, c'est l'usager de la ligne Rodez-Paris qui parle...

M. Louis Nègre. Nous sommes au moins deux ! *(Sourires.)*

Mme Anne-Marie Escoffier. Cette ligne s'arrête à Capdenac-Gare, du fait de travaux insuffisamment coordonnés qui retardent la circulation des trains.

Après ce préambule en forme de boutade – même si le sujet que j'ai évoqué est très sérieux –, j'en viens à l'objet précis de cet amendement.

Le projet de loi instaure, à côté de la possibilité pour le gestionnaire d'infrastructure de conclure des contrats de partenariat ou des conventions de service public à des fins de réalisation sur les infrastructures ferroviaires, le recours à des concessions de travaux publics.

Le présent amendement vise justement à réduire les difficultés concrètes que nous relevons très souvent à ces occasions. Nous souhaitons autoriser SNCF Réseau à recourir à des contrats de conception et de construction afin de confier à un opérateur privé, ou à un groupe d'opérateurs privés, à la fois la réalisation des études et l'exécution des travaux.

Il faut, à cette fin, déroger au I de l'article 18 de la loi du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrages publics et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, dite loi MOP, qui n'autorise les contrats de conception-réalisation que dans les cas où il existe des motifs d'ordre technique ou d'engagement contractuel sur un niveau d'amélioration de l'efficacité énergétique. Nous demandons donc une dérogation à ce principe pour résoudre, je le répète, des problèmes tout à fait concrets auxquels se trouve très souvent confronté RFF.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Michel Teston, rapporteur. Cet amendement vise à autoriser SNCF Réseau, par dérogation à la loi MOP, à confier par contrat à une même personne les missions portant à la fois sur l'établissement des études et l'exécution des travaux.

La commission a considéré que, compte tenu des contraintes auxquelles sont soumis les travaux sur le réseau, il était nécessaire de faciliter le recours par SNCF Réseau à cette procédure, qui est d'ailleurs strictement encadrée par la loi MOP.

La commission a donc émis un avis favorable, dans le souci de réduire les contraintes pesant sur la réalisation de travaux qui sont, comme nous l'avons rappelé, indispensables sur une partie du réseau.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cu villier, secrétaire d'État. Sensibilisé à la situation de Capdenac-Gare, madame Escoffier, je ne peux pas ne pas donner un avis favorable à cette libération des procédures. *(Sourires.)* Comme l'a dit le rapporteur, cet amendement visant à faciliter la réalisation de travaux est en effet bienvenu.

Mme la présidente. La parole est à M. Louis Nègre, pour explication de vote.

M. Louis Nègre. Je suis en effet content que vous ayez déposé cet amendement, madame Escoffier, et ce d'autant plus que nous nous retrouvons sur toutes les travées pour défendre l'efficacité du système. En plaçant l'usager au centre de tout et en réduisant le nombre de travaux susceptibles de le perturber, nous améliorerons à la fois sa qualité de vie, ce qu'il est en droit d'attendre, et le fonctionnement du service. Pour ces raisons, cet amendement me semble excellent.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 128 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 9, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Alinéa 47

Supprimer les mots :

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

La parole est à M. Louis Nègre.

M. Louis Nègre. Il s'agit d'un amendement de cohérence rédactionnelle avec l'alinéa 53.

Conformément au dernier alinéa de l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, nous souhaitons qu'un représentant au moins des usagers puisse être nommé au conseil d'administration de SNCF Réseau. Là encore, la démarche politique, au sens noble du terme, qui est la nôtre vise à mettre les usagers au centre du dispositif, afin que celui-ci ne travaille pas pour lui-même, pour les institutions ou les entités, mais d'abord pour les usagers, qui sont aussi des clients.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Michel Teston, rapporteur. Cet amendement vise à supprimer la dérogation prévue à l'article 5 de la loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

La commission a constaté que ladite dérogation ne concernait pas seulement la présence de représentants des usagers, contrairement à ce qui est affirmé dans l'exposé des motifs de l'amendement. Elle permet la présence au sein du conseil d'administration de SNCF Réseau de représentants de la SNCF. Il convient dès lors de conserver cette référence, qui ne fait nullement obstacle à la présence de représentants des usagers telle qu'elle est prévue à l'alinéa 53 de l'article 2.

La commission émet donc un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuveillier, secrétaire d'État. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 9.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 144, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 53

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Sur cet amendement, qui fait suite à un débat que nous avons eu hier, je tiendrai des propos assez fermes. Les associations de protection de l'environnement ne sont plus formellement représentées ni dans l'EPIC de tête, ni dans SNCF Réseau ni dans SNCF Mobilités. Or elles étaient présentes au sein du conseil d'administration de la SNCF jusqu'en 2013.

Je rappelle que, aux termes de l'article L. 141-2 du code de l'environnement, « les associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 ainsi que les associations mentionnées à l'article L. 433-2 sont appelées, dans le cadre des lois et règlements en vigueur, à participer à l'action des organismes publics concernant l'environnement ». On nous propose donc clairement aujourd'hui, s'agissant de la gouvernance de la SNCF, de revenir en arrière sur l'un des acquis consensuels du Grenelle de l'environnement, puisque les associations de protection de l'environnement qui étaient présentes au conseil d'administration de la SNCF ne s'y trouveront plus. Elles ne seront ainsi plus représentées au sein de SNCF Réseau, qui a pourtant en charge toutes les questions relatives aux investissements dans les infrastructures et l'entretien des voies, alors que ces investissements ont des implications environnementales extrêmement importantes.

J'ai entendu le secrétaire d'État objecter que, s'agissant de l'EPIC de tête, c'était compliqué, car il n'y avait pas de place pour tout le monde. Mais, honnêtement, si les associations de protection de l'environnement ne devaient plus avoir leur place dans la gestion de SNCF Réseau, cela poserait un énorme problème au vu des enjeux environnementaux. C'est à l'évidence un détricotage de ce que nous avons décidé collectivement dans le cadre du Grenelle de l'environnement, et qui faisait consensus à l'époque.

Notre amendement vise à prévoir de nouveau la représentation de ces associations, sans pour autant les placer en position de concurrence par rapport aux usagers. Il vous

reviendra ensuite, monsieur le secrétaire d'État, de faire en sorte que tout cela fonctionne. Je ne doute pas de votre capacité à trouver des solutions.

J'ai tendance à penser que dix-huit membres, qui est, paraît-il, le « chiffre magique » pour ce genre de structure, est en décalage par rapport aux apports de la loi et du débat politique de ces dernières années, qui a permis l'ajout de nouveaux acteurs. Ajouter de nouveaux acteurs sans modifier l'effectif des membres chargés de la gestion, cela ne peut pas marcher !

Je propose donc, dans un premier temps, de voter cet amendement, à charge pour la commission mixte paritaire d'examiner les moyens de faire siéger et les usagers et les associations de protection de l'environnement au sein du conseil d'administration de SNCF Réseau. *(M. André Gattolin applaudit.)*

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Michel Teston, rapporteur. Monsieur Dantec, la commission considère que votre proposition n'est pas illégitime en soi.

M. Ronan Dantec. Elle est même tout à fait légitime ! *(M. André Gattolin approuve.)*

M. Michel Teston, rapporteur. Aussi, ce n'est pas par principe qu'elle s'y oppose, mais parce qu'il faut bien tenir compte des termes de l'équation à laquelle nous sommes confrontés ; du reste, M. le secrétaire d'État vous les rappellera mieux que je ne le fais.

Songez que, en plus du tiers de représentants de l'État, le conseil d'administration de SNCF Réseau comptera un représentant des régions et un autre du STIF, ainsi qu'un représentant des usagers. Or l'État stratège doit conserver un nombre de représentants suffisant pour pouvoir jouer pleinement son rôle.

Pour faire droit à votre demande, mon cher collègue, faudrait-il sacrifier le représentant des usagers ? *(M. Ronan Dantec fait un signe de dénégation.)* Je n'en suis pas certain du tout.

Dans ces conditions, la commission a émis défavorable sur votre amendement. Je répète qu'il ne s'agit pas d'une hostilité de principe, mais d'une position dictée par des raisons presque mathématiques, liées à la composition du conseil d'administration de SNCF Réseau.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuveillier, secrétaire d'État. Monsieur Dantec, j'entends vos arguments. Vous dites en substance : « Ajoutez un représentant des associations de protection de l'environnement agréées et, pour la composition du conseil d'administration, débrouillez-vous ! »

M. Ronan Dantec. C'est à peu près cela, en effet ! *(Sourires.)*

M. Frédéric Cuveillier, secrétaire d'État. Or conserver le représentant des usagers tout en ajoutant un représentant des associations de protection de l'environnement est impossible, vu que le nombre de membres du conseil d'administration de SNCF Réseau est fixé à dix-huit.

En effet, notre volonté est que cette instance soit gouvernable ; nous n'allons pas faire pour le conseil d'administration de SNCF Réseau le contraire de ce que nous essayons de faire pour les instances des autres établissements publics.

Monsieur le sénateur, il est prévu que ce conseil d'administration compte dix-huit membres, répartis en trois collèges. Je veux bien accepter votre proposition si, sachant cela, vous vous débrouillez pour me trouver une solution.

M. Ronan Dantec. C'est vous, le ministre !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Soit nous supprimons le représentant des régions, soit nous supprimons celui du STIF, soit nous supprimons celui des usagers, dont je vous rappelle que sa présence est prévue en vertu d'un amendement de votre collègue écologiste de l'Assemblée nationale, M. Lambert.

Je ne peux pas me laisser interpellé avec autant de légèreté, comme si l'on pouvait s'accommoder d'une malfaçon législative en espérant que la commission mixte paritaire permette d'y voir plus clair. Ce n'est pas une bonne façon d'écrire la loi ! (*M. le président de la commission du développement durable approuve.*)

Monsieur Dantec, je vous propose, même si je crois savoir que vous fermez la porte également à cette solution, de rectifier votre amendement, de sorte que l'alinéa 53 de l'article 1^{er} soit complété par les mots : « Ou parmi les représentants des associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement ».

Vous me dites : il faut les deux. Désolé, mais je ne sais pas faire !

Mme la présidente. La parole est à M. Louis Nègre, pour explication de vote.

M. Louis Nègre. Monsieur le secrétaire d'État, vous avez déclaré : « Je ne sais pas faire ». Soit. Seulement, j'observe que nous sommes tous d'accord, puisque M. le rapporteur a souligné que son opposition n'était pas de principe.

Pour avoir été, il n'y a pas si longtemps, l'un des rapporteurs du projet de loi portant engagement national pour l'environnement, devenu la loi Grenelle II, je connais le rôle joué par les associations de protection de l'environnement agréées, car, entendons-nous bien, c'est de celles-ci que nous parlons. Qu'elles participent à la concertation, cela ne pose à mes yeux aucun problème ; quant à décider, c'est autre chose.

Il ne me paraît pas anormal, monsieur le secrétaire d'État, que toutes les voix puissent se faire entendre, notamment au sein de SNCF Réseau. Quand je considère les difficultés auxquelles nous avons dû faire face dans la région PACA pour faire passer une LGV, je me dis qu'il vaut mieux entendre les messages en amont, après quoi, bien entendu, le décideur tranche – et le décideur, ce ne sont pas les associations de protection de l'environnement.

M. Dantec propose qu'un représentant de ces associations – un seul ! – siège au sein du conseil d'administration de SNCF Réseau. Je ne trouve pas excessif que ce représentant puisse faire entendre sa voix, étant entendu que ce n'est sans doute pas lui qui décidera. Au contraire, il me semble que l'idée de permettre à ces associations de s'exprimer en amont mérite un examen un peu plus approfondi, comme, du reste, M. le rapporteur le reconnaît lui-même.

Mme la présidente. La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

M. Ronan Dantec. Monsieur le secrétaire d'État, il me semble que trouver des solutions relève tout de même plus de votre responsabilité que de la mienne... Nous pouvons échanger nos places, mais il vaut mieux que chacun garde la sienne ! (*Sourires.*)

Par ailleurs, si je puis me permettre, je pense que votre propos comporte une petite contradiction. En effet, vous refusez que les membres du conseil d'administration de SNCF Réseau soient plus de dix-huit, et votre souci serait plutôt de réduire ce nombre, sous prétexte d'éviter des problèmes de gouvernance. Au contraire, je vous garantis que, si vous ne donnez pas la parole en amont aux associations de protection de l'environnement, vous aurez de plus gros problèmes de gouvernance encore !

M. Louis Nègre. En effet !

M. Ronan Dantec. Je vous propose de prévoir non pas vingt membres supplémentaires, mais un seul, dont vous savez qu'il sera une personne responsable.

Songez, monsieur le secrétaire d'État, que c'est en associant les acteurs dans les instances où les décisions se prennent que vous préviendrez les problèmes de gouvernance. (*M. Louis Nègre approuve.*) Trois fois six font dix-huit, trois fois sept vingt et un, et on peut continuer ainsi la table des multiples de trois. Je pense donc vraiment que vous pouvez trouver une solution.

Mes chers collègues, il me paraît important que le Sénat prenne une position claire sur la gouvernance qu'il souhaite !

Mme la présidente. Monsieur Dantec, acceptez-vous de rectifier l'amendement n° 144 dans le sens suggéré par M. le secrétaire d'État ?

M. Ronan Dantec. Non, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Il ne s'agit pas d'ajouter discrétionnairement un, deux ou trois membres à ce conseil d'administration. Nous devons lui conserver des proportions raisonnables et veiller à ce que les représentants de l'État y soient majoritaires. Il faut aussi que la représentation des salariés soit préservée, conformément à la loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, dont il a été question hier soir.

Compte tenu des différentes règles de répartition, toute augmentation de la taille du conseil d'administration, ne serait-ce que d'un seul membre, entraîne des conséquences importantes pour sa composition.

M. Ronan Dantec. Il suffit de continuer la table de trois !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. C'est pourquoi je maintiens ma position, tout en regrettant, monsieur Dantec, que vous n'acceptiez pas la proposition que je vous ai faite et qui aurait peut-être pu être améliorée par la commission mixte paritaire.

Au demeurant, la commission s'est prononcée contre votre amendement, même s'il appartient à M. le rapporteur d'indiquer avant le vote si sa position a évolué.

On ne peut pas me dire que, après tout, c'est moi le secrétaire d'État, et qu'il est donc de ma responsabilité de me débrouiller avec ce genre de petits détails !

J'ajoute que, si l'on parle d'augmenter le nombre de membres du conseil d'administration, on peut aussi songer à d'autres personnes.

M. Ronan Dantec. Sans doute, mais vous pouvez monter jusqu'à trente membres!

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Monsieur le sénateur, ce n'est pas sérieux! Souvenez-vous que l'EPIC de tête comptera déjà trente membres. Nous n'allons pas créer des monstres de gestion.

M. Ronan Dantec. À trente membres, ce n'est pas un monstre de gestion!

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Sachez bien, monsieur le sénateur, que je ne vous laisserai pas faire croire que le Gouvernement aurait refusé d'associer les associations de protection de l'environnement agréées.

M. Ronan Dantec. C'est pourtant ce que vous faites!

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Bien sûr que non! Si vous vouliez qu'un représentant de ces associations siège au sein du conseil d'administration de SNCF Réseau, il fallait que vos collègues écologistes de l'Assemblée nationale prennent une position beaucoup plus claire, en proposant que le membre supplémentaire qu'ils suggéraient de créer soit ce représentant. Voilà qu'aujourd'hui vous êtes en pleine contradiction avec eux!

M. Ronan Dantec. Pas du tout! Nous nous sommes concertés!

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Excusez-moi de vous le dire, monsieur le sénateur, vos propositions doivent respecter la composition du conseil d'administration prévue dans le projet de loi.

Mme Natacha Bouchart. Tant que vous y êtes, supprimez le Sénat!

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Sinon, réécrivez tout le dispositif et soumettez-le au vote.

M. Ronan Dantec. Vingt et un membres au lieu de dix-huit, qu'est-ce que cela fait?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Quant à vous, monsieur Nègre, vous avez tort.

M. Louis Nègre. Le contraire m'aurait étonné! (*Sourires sur les travées de l'UMP.*)

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. En effet, il ne s'agit pas d'associer des représentants des associations sans leur donner la possibilité de décider. Pour le coup, M. Dantec serait bien inspiré de ne pas vous laisser sans contradiction. Pour notre part, nous voulons des administrateurs à part entière.

Mme Éliane Giraud. Absolument! Il n'y a pas de demi-administrateur. (*M. Jean-Jacques Filleul approuve.*)

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Imaginer que, pour la façade, pour faire un petit peu écolo-compatible, on puisse créer des administrateurs qui n'administreraient pas, qui ne participeraient pas aux décisions, mais qui seraient seulement consultés, ce n'est pas acceptable! Monsieur Nègre, assumez votre position: si vous ne voulez pas de ces représentants, ne proposez pas qu'ils soient administrateurs; s'ils sont administrateurs, ils doivent avoir les mêmes pouvoirs de décision que tous les autres! (*Mme Éliane Giraud applaudit.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurence Cohen, pour explication de vote.

Mme Laurence Cohen. Je trouve extrêmement importante la mise au point que vient de faire M. le secrétaire d'État. On ne peut pas « bricoler », ni imaginer que les membres de la même instance ne soient pas égaux!

Je suis très attachée à la démocratie, qui passe non pas seulement par une consultation, mais par un pouvoir de décision. Que propose exactement M. Nègre? Que certains membres du conseil d'administration aient seulement une voix consultative? (*M. Louis Nègre fait un signe de dénégation.*)

Nous sommes tous d'accord, sur quelques travées que nous siégeons, pour reconnaître que l'environnement est extrêmement important; il ne l'est pas seulement dans les mots, mais aussi dans les actes.

Comme l'ensemble des membres de mon groupe et, je crois, comme M. le secrétaire d'État, je ne souhaite pas que l'on oppose les usagers aux associations de protection de l'environnement. Du reste, monsieur Nègre, je ne crois pas que telle ait été votre intention.

M. Louis Nègre. En effet!

Mme Laurence Cohen. En vérité, il n'y a pas présentement de solution. Pour ma part, je pense que les usagers ont toute leur place au sein du conseil d'administration de SNCF Réseau, et j'estime qu'il est extrêmement important que les équilibres soient maintenus, en particulier que l'État soit présent comme il se doit. Ne souhaitant pas un affaiblissement de sa représentation, je ne voterai pas l'amendement n° 144 de M. Dantec.

M. Ronan Dantec. Mais les uns ne sont pas opposés aux autres!

Mme Laurence Cohen. Fatalement, si! Mon cher collègue, je comprends bien votre raisonnement, mais le fait est qu'il y a une opposition.

M. Ronan Dantec. Je le répète, il suffit d'augmenter le nombre de membres du conseil d'administration!

Mme Laurence Cohen. Je souhaite que la place des usagers soit préservée, ce qui me conduit, en l'état actuel des choses, à voter contre votre amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour explication de vote.

M. Vincent Capo-Canellas. M. le secrétaire d'État a rejeté la distinction, proposée, selon lui, par M. Nègre, entre des administrateurs à part entière et d'autres qui auraient seulement une voix délibérative.

Pour la bonne information de la Haute Assemblée, je tiens à signaler qu'un tel dispositif existe. En effet, au sein de différents conseils d'administration d'entreprises publiques, une distinction existe entre des administrateurs et des censeurs, ces derniers n'ayant pas de droit de vote.

J'ajoute que la situation du censeur n'a rien de dégradant. En tant qu'élu local, j'ai moi-même été censeur, au titre des personnalités qualifiées, au sein d'Aéroports de Paris; pour que les choses soient tout à fait claires, j'ai abandonné cette fonction quand je suis entré au Sénat.

Cette formule est une manière d'associer certains acteurs et de leur permettre de s'exprimer fortement. En effet, dans un conseil d'administration, la voix du censeur porte autant que celle des autres membres; il n'a peut-être pas le droit de vote, mais il participe à la totalité des discussions.

Peut-être y a-t-il là une solution possible, si le Gouvernement consent à l'envisager? En tout cas, ce système existe et il est en usage.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 144.

J'ai été saisie d'une demande de scrutin public émanant du groupe écologiste.

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

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

Le scrutin est ouvert.

(*Le scrutin a lieu.*)

Mme la présidente. Personne ne demande plus à voter?...

Le scrutin est clos.

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

(*Il est procédé au dépouillement du scrutin.*)

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

Nombre de votants	345
Nombre de suffrages exprimés	323
Pour l'adoption	177
Contre	146

Le Sénat a adopté.

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

M. Raymond Vall, *président de la commission du développement durable de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire.* J'informe les membres de la commission du développement durable que celle-ci se réunira à quatorze heures trente, en salle 67, pour examiner un amendement de coordination à la proposition de loi organique relative à la nomination des dirigeants de la SNCF.

3

ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

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

La commission des affaires sociales a été saisie.

La nomination au sein de cet organisme extraparlamentaire aura lieu ultérieurement, dans les conditions prévues par l'article 9 du règlement.

4

COMMUNICATION RELATIVE À UNE COMMISSION MIXTE PARITAIRE

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

Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux; nous les reprendrons à quatorze heures cinquante.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à douze heures cinquante, est reprise à quatorze heures cinquante-cinq, sous la présidence de M. Jean-Pierre Raffarin.*)

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-PIERRE RAFFARIN vice-président

M. le président. La séance est reprise.

5

CANDIDATURES À D'ÉVENTUELLES COMMISSIONS MIXTES PARITAIRES

M. le président. J'informe le Sénat que la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire a fait connaître qu'elle avait procédé à la désignation des candidats aux éventuelles commissions mixtes paritaires chargées de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi portant réforme ferroviaire et de la proposition de loi organique relative à la nomination des dirigeants de la SNCF, actuellement en cours d'examen.

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

6

RÉFORME FERROVIAIRE

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

M. le président. Nous reprenons l'examen du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, portant réforme ferroviaire.

Nous poursuivons la discussion des articles.

Article 2 (*suite*)

M. le président. Nous en sommes parvenus, au sein de l'article 2, à l'examen de deux amendements identiques.

L'amendement n° 10 est présenté par M. Nègre.

L'amendement n° 89 est présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 53

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Le conseil d'administration de SNCF Réseau statue par un vote sur les questions relatives à la gestion des fonctions essentielles définies à l'article 7 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du

21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen en formation restreinte, en l'absence de personnalités choisies par la SNCF pour la représenter, afin de garantir l'indépendance décisionnelle du gestionnaire d'infrastructure.

La parole est à M. Louis Nègre, pour présenter l'amendement n° 10.

M. Louis Nègre. L'EPIC – établissement public à caractère industriel et commercial – de tête SNCF présidé par le président de SNCF Mobilités ne doit pas interférer dans l'exercice des fonctions essentielles assurées par SNCF Réseau.

La convocation d'un conseil d'administration restreint sans représentant de l'EPIC de tête pour les questions touchant à la gestion des fonctions essentielles permet d'assurer le respect de l'article 7, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE, qui impose l'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle de la gestion des fonctions essentielles par le gestionnaire d'infrastructure à l'égard des entreprises ferroviaires et de la *holding*.

L'indépendance de gestion des fonctions essentielles par SNCF Réseau est donc un point fondamental pour rendre le modèle de gouvernance français eurocompatible.

M. le président. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour présenter l'amendement n° 89.

M. Vincent Capo-Canellas. Monsieur le président, je serai bref, d'autant que nous avons eu l'occasion d'aborder ces questions depuis hier.

Nous considérons que l'EPIC de tête ne doit pas interférer dans l'exercice des fonctions essentielles par SNCF Réseau. Aussi, la convocation d'un conseil d'administration restreint, sans représentant de l'EPIC de tête, pour les questions touchant à la gestion des fonctions essentielles nous paraît mieux assurer le respect de l'article 7, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE, qui impose l'indépendance juridique organisationnelle et décisionnelle de la gestion des fonctions essentielles par le gestionnaire d'infrastructure à l'égard des entreprises ferroviaires et de la *holding*.

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

M. Michel Teston, rapporteur de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire. Ces deux amendements identiques visent à instaurer une formation restreinte du conseil d'administration de SNCF Réseau, dans laquelle ne seraient pas présents les représentants de la SCNF, pour statuer sur les questions relatives à la gestion des deux fonctions essentielles.

La commission du développement durable a considéré que la présence d'un tiers de représentants de la SNCF au conseil d'administration de SNCF Réseau ne remettait pas en cause l'indépendance décisionnelle du conseil d'administration du gestionnaire d'infrastructure. Elle a également estimé que la mise en place de cette formation restreinte ne semblait pas nécessaire.

Dans ces conditions, la commission a émis un avis défavorable.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche. Nous nous sommes expliqués à de nombreuses reprises sur la philosophie du

texte. Mesdames, messieurs les sénateurs, vous comprendrez donc que le Gouvernement émette un avis défavorable sur ces deux amendements identiques.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 10 et 89.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. L'amendement n° 129 rectifié, présenté par Mme Escoffier, MM. Vall, Alfonsi, Baylet, Bertrand, C. Bourquin, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mme Laborde et MM. Mézard, Requier, Tropeano et Vendasi, est ainsi libellé :

Alinéa 60

Remplacer les mots :

de SNCF Mobilités

par les mots :

d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire

La parole est à Mme Anne-Marie Escoffier.

Mme Anne-Marie Escoffier. Monsieur le secrétaire d'État, l'actuel article 2 du projet de loi accorde à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, l'ARAF – à laquelle on a voulu donner une véritable force en matière de régulation des activités ferroviaires –, un pouvoir d'opposition à la révocation du président de SNCF Réseau motivée par l'indépendance dont celui-ci peut avoir fait preuve au cours de l'exercice de ses fonctions à l'égard des intérêts de SNCF Mobilités.

Cette rédaction ne garantit pas suffisamment, nous semble-t-il, l'indépendance du président de SNCF Réseau. C'est pourquoi il convient d'étendre cette disposition à toutes les entreprises ferroviaires.

Tel est le sens de notre amendement.

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

M. Michel Teston, rapporteur. C'est bien évidemment à l'égard de l'ensemble des entreprises ferroviaires que le président du conseil d'administration de SNCF Réseau devra faire preuve d'indépendance. La commission a considéré que l'amendement présenté par Anne-Marie Escoffier était tout à fait justifié : j'émet donc un avis favorable sur cet amendement.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. À mon tour, j'émet un avis favorable sur votre amendement, madame Escoffier.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 129 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 11, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Alinéa 63, première phrase

Après les mots :

SNCF Réseau

insérer les mots :

et le personnel de SNCF Réseau gérant des fonctions essentielles définies par l'article 7 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen

La parole est à M. Louis Nègre.

M. Louis Nègre. Conformément aux recommandations formulées par l'Autorité de la concurrence, l'interdiction de prise de responsabilités dans une entreprise ferroviaire prévue par l'article L. 2111-16-1 du code des transports devrait être étendue au-delà de la notion de « dirigeant ».

Cette interdiction devrait également s'appliquer à tout le personnel sensible de SNCF Réseau gérant des fonctions essentielles, notamment l'attribution et la tarification des sillons. Tel est l'objet de cet amendement.

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

M. Michel Teston, rapporteur. Pour les personnels autres que les dirigeants ayant connaissance d'informations à caractère commercial, les règles applicables sont celles de la confidentialité – mes chers collègues, je vous renvoie à l'article 3 du projet de loi. Par ailleurs, une commission de déontologie veille à ce que cette confidentialité soit préservée, y compris après la cessation des fonctions.

Ces personnels n'ayant pas de capacité propre à prendre des décisions pouvant avoir un impact sur les entreprises ferroviaires, ce régime déjà très contraignant est suffisant. C'est la raison pour laquelle la commission a émis un avis défavorable.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. La commission de déontologie existe depuis longtemps et assume ses fonctions. Le Gouvernement émet donc également un avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 11.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 90, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 65

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. L'article 2 introduit un article L. 2111-16-2 au sein du code des transports créant une commission de déontologie du ferroviaire.

Cette commission sera consultée lorsque le président du conseil d'administration de SNCF Réseau, un dirigeant de SNCF Réseau ou un membre du personnel de SNCF Réseau souhaitera avoir des activités pour le compte d'une entreprise exerçant directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales une activité d'entreprise ferroviaire, avant l'expiration d'un délai de trois ans après la cessation de ses fonctions.

Le rôle de la commission de déontologie nous paraît utile pour régler les questions de conflits d'intérêts qui pourraient se présenter au sein du système ferroviaire et garantir des pratiques non discriminatoires entre opérateurs ferroviaires.

Afin de renforcer ces intentions, qu'il me soit permis, monsieur le secrétaire d'État, de sacrifier une nouvelle fois à ma passion pour l'ARAF, que vous avez fort aimablement dénoncée ce matin avec des mots choisis (*Sourires.*), et de vous proposer que cette instance soit consultée par la commission de déontologie pour rendre son avis sur ces questions. Le régulateur peut, en effet, apporter une expertise utile dans ces matières.

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

M. Michel Teston, rapporteur. Les compétences de l'ARAF ont déjà considérablement été étendues. La consultation que vous proposez, monsieur le sénateur, ne semble pas absolument indispensable. La commission du développement durable a considéré qu'il était préférable que l'ARAF se concentre résolument sur son cœur de métier.

La commission émet donc un avis défavorable.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Monsieur Capo-Canellas, je sais l'attention toute particulière que vous portez à l'ARAF. Néanmoins, il faut aussi de la simplification. Or la procédure que vous proposez alourdirait inutilement le processus devant la commission de déontologie.

C'est pourquoi le Gouvernement émet un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 90.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 130 rectifié, présenté par Mme Escoffier, MM. Vall, Alfonsi, Baylet, Bertrand, C. Bourquin, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mme Laborde et MM. Mézard, Requier, Tropeano et Vendasi, est ainsi libellé :

Alinéa 68

Après les mots :

mentionnées au 1°

insérer les mots :

et au 2°

La parole est à Mme Anne-Marie Escoffier.

Mme Anne-Marie Escoffier. Dans un souci de cohérence et d'efficacité, je retire cet amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 130 rectifié est retiré.

L'amendement n° 110, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 69

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

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

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

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Les dispositions de cet amendement revêtent à nos yeux une certaine importance, car elles ont trait à un sujet que nous avons été nombreux à évoquer dans la discussion générale comme au fil de l'examen du

texte, je veux parler de la dette supportée par RFF aujourd'hui et par SNCF Réseau demain. C'est d'ailleurs l'un des enjeux principaux de ce texte.

Comme j'ai eu l'occasion de le souligner dans la discussion générale, notre groupe souhaite davantage inscrire la stabilisation, voire la diminution de la dette comme une des priorités du système ferroviaire français. Il est inutile de rappeler ici le rythme de la progression de cette dette, qui pourrait nous conduire en 2025 à près de 70 milliards d'euros d'endettement pour le réseau.

Cet amendement vise à « obliger » SNCF Réseau à publier chaque année le niveau de la dette qui est reclassée dans la dette publique et qui est aujourd'hui estimée à 10,8 milliards d'euros par l'INSEE. L'idée est d'obliger la SNCF à publier chaque année le niveau de cette dette reclassée.

À défaut de réels efforts sur l'amélioration de la performance du réseau et de la productivité des acteurs du ferroviaire, notre système serait en danger de mort si la dette continuait à progresser à ce rythme. L'adoption de cet amendement conduirait peut-être aussi à faire des choix sur la consistance et le périmètre des investissements et du réseau. Cette publication annuelle pourrait servir de prise de conscience et apporter des éléments pour agir vite et mieux.

Comme de nombreux orateurs l'ont souligné, le sujet de la dette ne peut pas être contourné. L'adoption d'un tel amendement serait donc un progrès.

M. le président. Le sous-amendement n° 176, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable, est ainsi libellé :

Amendement n° 110, alinéa 4

I. - Après le mot :

année

insérer les mots :

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

II. - Compléter cet alinéa par les mots :

ainsi que ses perspectives d'évolution

La parole est à M. le rapporteur, pour présenter ce sous-amendement et pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 110.

M. Michel Teston, rapporteur. Nous touchons ici à l'un des points très importants de ce projet de loi. En effet, nous savons tous que la dette est un élément qui pèse très lourdement sur la capacité d'investissement du gestionnaire d'infrastructure, lequel sera désormais réunifié.

Tout le monde considère qu'il est important que SNCF Réseau fasse le point chaque année sur le montant de sa dette reclassée dans la dette des administrations publiques. Tout le monde sait aujourd'hui qu'une partie de la dette est supportée de façon artificielle par RFF. Cette dette ne peut pas être amortie par l'établissement et elle est, de fait, monsieur le secrétaire d'État, garantie par l'État. L'INSEE vient d'ailleurs de requalifier 10,8 milliards d'euros de la dette de RFF en dette publique. Il convient donc de rendre cette opération transparente et visible par tous.

C'est pourquoi la commission a proposé de sous-amender l'amendement n° 110, afin que cette information figure au rapport annuel d'activité de SNCF Réseau, accompagnée des

perspectives d'évolution de la dette reclassée. Il me semble en effet qu'il est important de préciser l'amendement qui a été déposé par le groupe UDI-UC.

Sous réserve de l'adoption du sous-amendement n° 176, la commission émet donc un avis favorable sur l'amendement n° 110.

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

M. Frédéric Cuveillier, secrétaire d'État. Monsieur Capocanellas, je vais vous épargner de recourir à un scrutin public pour obtenir une majorité. *(Sourires.)*

Comme l'a souligné M. le rapporteur, la dette est une question très importante, nous avons eu l'occasion de le dire à plusieurs reprises. Le Gouvernement est donc favorable au sous-amendement n° 176, ainsi qu'à l'amendement n° 110 ainsi modifié.

M. le président. La parole est à M. Louis Nègre, pour explication de vote sur le sous-amendement n° 176.

M. Louis Nègre. Le groupe UMP soutiendra cet excellent sous-amendement !

M. le président. La parole est à M. Vincent Capocanellas, pour explication de vote.

M. Vincent Capocanellas. Je vous remercie de vos propos, monsieur le secrétaire d'État. Effectivement, votre parole vaut au moins autant qu'un scrutin public. De plus, j'approuve le sous-amendement présenté par M. le rapporteur, que je remercie également de sa compréhension du sujet et de son sens du débat parlementaire.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 176.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 110, modifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je constate que cet amendement a été adopté à l'unanimité des présents.

L'amendement n° 55, présenté par Mmes Schurch, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 79

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. J'avais déjà présenté un amendement similaire en 2009, lors de la discussion de la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports en 2009. Il s'agit de prendre en compte, dans le calcul des redevances, les missions de service public retenues par la collectivité, mais aussi l'intérêt social et environnemental de son utilisation.

Nous souhaitons que le calcul de la redevance varie en fonction de l'utilité des lignes, de leur rentabilité et du caractère plus ou moins « énergivore » du train. Une telle disposition a clairement sa place dans ce projet de loi.

Pour prendre un exemple, l'utilisation de matériel de traction diesel par certains opérateurs sur des lignes électrifiées pourrait être pénalisée en augmentant les péages, tandis que celle de rames de TGV à deux étages, moins consommatrices de sillon, pourrait être encouragée par une minoration de ces péages. La modulation des péages a été proposée dans un rapport d'information de la commission des affaires économiques sur les infrastructures qui remonte à 2007 et qui avait été adopté à l'unanimité.

Cette possibilité de modulation se révèle indispensable pour optimiser la gestion des flux et l'utilisation des réseaux, pour augmenter les tarifs sur les lignes à haute rentabilité et diminuer les péages sur les lignes économiquement plus fragiles ou qui assurent des missions de service public, ainsi que pour favoriser les comportements vertueux en matière de développement durable.

Venant d'un département relativement enclavé, je mesure l'intérêt d'une modulation des péages pour une péréquation efficace entre les lignes qui sont rentables et celles qui le sont moins. Si je prends le cas de mon département, l'Allier, et de départements voisins, comme la Creuse, la fermeture de lignes secondaires a entraîné le report modal du rail vers la route.

Dans le cadre de la libéralisation annoncée par le quatrième paquet ferroviaire, si l'on ne règle pas cette question, on risque de mettre SNCF Mobilités en difficulté et on pénalisera les investissements sur les trains de la vie quotidienne, qui représentent 90 % du trafic.

Les péages doivent donc tenir compte, à notre avis, de ces services d'intérêt général et de la nécessaire compensation à l'entreprise qui les assume. La modulation des péages doit aussi inciter à des comportements vertueux en matière de développement durable. Tel est l'objet de cet amendement.

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

M. Michel Teston, rapporteur. Cet amendement vise à faire en sorte que le calcul des péages ne tienne plus compte de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale, comme le prévoit aujourd'hui le code des transports, mais tienne compte des missions de service public retenues par la collectivité, et de l'intérêt social et environnemental de son utilisation.

Cette question a fait débat devant la commission, qui a considéré qu'il était essentiel que la tarification de l'infrastructure tienne compte de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale, faute de quoi nous courrions le risque d'accélérer le report du transport ferroviaire vers la route.

C'est la raison pour laquelle la commission a émis un avis défavorable.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Le Gouvernement émet également un avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 55.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 165, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, est ainsi libellé :

Alinéa 81

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

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

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. L'alinéa 81 de l'article 2 dispose que « tant que le coût complet du réseau n'est pas couvert par l'ensemble de ses ressources, SNCF Réseau conserve le bénéfice des gains de productivité qu'il réalise ».

Aussi, cet amendement vise à transposer une partie de la directive 2012/34/UE, qui prévoit que le gestionnaire d'infrastructures est malgré tout encouragé à maîtriser ses coûts par des mesures d'incitation.

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

M. Michel Teston, rapporteur. La commission, d'une part, considère que cette disposition a une faible portée normative, et, d'autre part, rappelle que des mesures d'incitation sont déjà prévues dans le texte. Ainsi, le contrat conclu entre SNCF Réseau et l'État détaillera les mesures prises pour maîtriser les dépenses de gestion de l'infrastructure et les objectifs de productivité retenus.

Il est en outre précisé à l'alinéa 79 que SNCF Réseau conserve le bénéfice de ses gains de productivité tant que le coût complet du réseau n'est pas couvert par ses ressources.

Il nous semble donc que la rédaction actuelle de cet alinéa et, plus généralement, de l'article 2 répond aux préoccupations légitimes de l'auteur de cet amendement. Par conséquent, je lui demande de bien vouloir retirer celui-ci ; à défaut, la commission émettra un avis défavorable.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. À mon grand regret, monsieur le sénateur, je serai obligé d'émettre moi aussi un avis défavorable sur votre amendement, à moins que vous n'acceptiez de le retirer.

M. le président. Monsieur Capo-Canellas, l'amendement n° 165 est-il maintenu ?

M. Vincent Capo-Canellas. Afin de ne pas obliger M. le secrétaire d'État à émettre un avis défavorable (*Sourires.*), et après avoir entendu les explications convergentes de la commission et du Gouvernement, je retire volontiers mon amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 165 est retiré.

L'amendement n° 60, présenté par Mmes Schurch, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéa 89

Rédiger ainsi cet alinéa :

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

La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. Les biens immobiliers gérés par la SNCF appartiennent à l'État et lui ont toujours appartenu, et ce depuis 1937. C'était le cas des infrastructures avant la création de RFF, de Voies navigables de France et d'autres entités, dont on dit qu'elles en sont aujourd'hui propriétaires.

Les 30 000 kilomètres de lignes ferroviaires qui irriguent la France représentent un formidable atout pour l'aménagement du territoire et la promotion d'une politique industrielle et de l'emploi au service du développement de nos territoires.

Il faut garder à l'esprit qu'on ne construit pas et qu'on ne maintient pas le réseau par plaisir, mais parce qu'il y a un besoin démographique, géographique et économique détaché des logiques de rentabilité pure.

C'est pourquoi, pour les sénateurs du groupe CRC, l'infrastructure ferroviaire est un patrimoine national, le patrimoine de la collectivité. Après tout, les usagers et les contribuables participent, par le budget de la nation, au développement des infrastructures du pays. Pour nous, SNCF Réseau est avant tout gestionnaire d'un patrimoine qui est national. Il n'en est pas le propriétaire de fait.

C'est pourquoi, mes chers collègues, nous vous invitons à voter notre amendement. Lors de la réunion de la commission, on m'a dit qu'il était satisfait. Je ne le crois pas, tout simplement parce que la dette s'appuie sur le réseau, et inversement. Tout est lié ! En tout cas, nous souhaitons réaffirmer que le réseau ferroviaire est un bien national, qui appartient à tous les Français.

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

M. Michel Teston, rapporteur. Effectivement, nous avons évoqué cette question lors de la réunion de la commission. Si nous avons bien compris l'esprit de cet amendement, il nous est apparu qu'il était satisfait par l'amendement que j'avais fait adopter la semaine précédente, lors de la première réunion de la commission, tendant à indiquer que « SNCF Réseau est le propriétaire unique de l'ensemble des lignes du réseau ferré national ».

SNCF Réseau est un établissement public de l'État et, en tant que tel, c'est lui qui gère ce réseau pour le compte de l'État, donc pour le compte de la nation ; l'État n'en est pas le gestionnaire direct.

Votre amendement me semble donc satisfait, ma chère collègue, et la commission émet par conséquent un avis défavorable.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. En effet, cet amendement est satisfait par celui que M. le rapporteur a fait adopter par la commission et qui est à la fois d'une clarté limpide et d'une efficacité remarquable.

La commission émet donc un avis défavorable.

M. le président. La parole est à Mme Mireille Schurch, pour explication de vote.

Mme Mireille Schurch. Nous sommes en désaccord avec ce que vient de dire M. le secrétaire d'État. Il y a confusion : nous voulons simplement, afin que les choses soient bien claires, que soit acté dans ce beau projet de loi que le réseau ferroviaire est propriété de la nation. Les Français nous en remercieront. Ensuite, cette infrastructure fait l'objet d'une concession pour sa gestion.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 60.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

(L'article 2 est adopté.)

Article additionnel après l'article 2

M. le président. L'amendement n° 57, présenté par Mmes Schurch, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Après l'article 2

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Par cet amendement, mes chers collègues, nous soutenons une idée simple, que je qualifierai presque d'idée de prudence : le financement, la construction ou la transformation, l'entretien, la maintenance, l'exploitation et la gestion d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires pour les infrastructures de transports terrestres nécessitent à notre avis une maîtrise publique et doivent être réalisés par le groupe public ferroviaire.

C'est pourquoi nous vous proposons d'interdire les contrats de partenariat public-privé en matière d'infrastructures de transports. Il s'agit ainsi de tirer toutes les conséquences de l'expérience du recours aux PPP, les partenariats public-privé, qui, trop souvent, sont plus coûteux pour la collectivité et les usagers et moins performants en termes de services.

Le scandale du contrat Écomouv', pour ne citer que le dernier en date d'une liste malheureusement très longue, démontre que cette forme de contrat administratif, véritable bombe à retardement, est un gouffre pour la collectivité, ainsi qu'une faute politique, morale et financière, ce qui a d'ailleurs été explicité par la commission d'enquête sénatoriale.

Mes chers collègues, ces faits ne sont plus à démontrer. Au vu de la volonté de M. le secrétaire d'État de mieux maîtriser les dépenses engagées en faveur du réseau, je vous invite donc à tirer les conséquences de ces expériences coûteuses pour les deniers publics et à voter cet amendement de prudence.

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

M. Michel Teston, rapporteur. Ma chère collègue, de nombreux membres de la commission comprennent et partagent vos inquiétudes quant au recours aux contrats de partenariat, en particulier aux PPP.

Toutefois, il nous a semblé que cette question dépassait largement le cadre de la réforme ferroviaire dont nous débattons actuellement. Vous avez d'ailleurs cité tout à l'heure un exemple dont on a beaucoup parlé au cours des derniers mois et sur lequel je ne reviendrai pas.

Dans ces conditions, il nous semble qu'il faut s'en tenir au contenu du projet de loi de réforme ferroviaire. C'est d'ailleurs la position qu'a retenue la commission, qui a émis un avis défavorable sur votre amendement.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Madame la sénatrice, vous ne trouverez pas en moi un promoteur acharné des PPP. J'en ai même abandonné un certain nombre : celui du canal Seine Nord-Europe, celui du grand contournement de Strasbourg, celui du CDG Express. Pour autant, je n'ai abandonné aucun de ces projets : le canal Seine Nord-Europe est en mission de reconfiguration et a connu des avancées significatives, le grand contournement de Strasbourg en est au stade de la déclaration d'utilité publique et le CDG Express a fait l'objet d'un partenariat public-public.

Il est donc nécessaire non pas tant d'interdire le recours à ce type de contrat que de faire preuve de responsabilité, en gérant bien les affaires lorsqu'on est au pouvoir, d'anticiper d'éventuels retournements de la situation économique – cela n'a pas été le cas dans le passé –, d'entourer les personnes publiques de suffisamment de garanties dans les clauses contractuelles et de ne pas avoir une vision dogmatique.

Tout à l'heure, monsieur Nègre, je ne vous ai pas répondu au sujet d'une responsabilité qui n'est pas la nôtre s'agissant d'Écomouv', dont le contrat a été négocié dans les conditions que vous savez. Mais tout de même, permettez-moi de revenir en quelques instants sur votre responsabilité, celle de votre majorité, sur ce qui a été décidé en 2007, pas appliqué en 2008, repoussé en 2009, signé en 2010,...

Mme Éliane Giraud. Très bien !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. ... pas appliqué en 2011 et signé le 6 mai 2012, c'est-à-dire le jour du second tour de l'élection présidentielle !

Mme Éliane Giraud. Très bien !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. J'ai trouvé sur mon bureau le décret que vos collègues et amis politiques n'avaient pas eu le courage d'appliquer et qui a mis le feu à toute la profession ! (*Voilà ! sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

Je veux bien que, ensuite, avec un peu d'outrance, l'on me dise que les modalités de financement de cette loi votée à l'unanimité – mais combattue par vos amis – demeurent inconnues. Vous nous avez dit par la suite que le Gouvernement céda à une forme de pression bretonne. Mais enfin, demandez à M. Le Fur, qui, sauf erreur, n'est membre d'aucun des groupes politiques siégeant dans la partie gauche de cet hémicycle !

M. Vincent Capo-Canellas. C'est un spécialiste !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Un grand spécialiste, en effet, mais moi aussi je suis un spécialiste de la nécessité de négocier et de financer les infrastructures !

Un pays qui avance, c'est un pays qui a confiance dans les modalités de financement de ses infrastructures. Jouer de ces enjeux nationaux au nom de petits calculs politiques, c'est prendre le risque de mettre le feu dans nos régions. Chacun sera renvoyé à ses responsabilités. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*) Pour ma part, je n'assumerai pas des responsabilités qui ne sont pas les miennes.

Nous savons les difficultés auxquelles notre pays, nos régions, nos territoires font face – je ne parle pas de ce gouvernement précisément –, pour financer les infrastructures.

Vous avez négocié ce PPP Écomouv' alors que l'État, à ce moment-là, pouvait en assumer le financement. Pourquoi ? Parce que, en d'autres temps, de façon dogmatique, vous avez décidé de privatiser les autoroutes dans les conditions scandaleuses que nous savons, en n'affectant qu'une part minimale du produit de cette privatisation à l'agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF, la privant ainsi de moyens de financement. Je suis intarissable sur vos erreurs, intarissable sur ce qui est de votre responsabilité. En effet, ma tâche, c'est de trouver un moyen de régler ces situations pour nos territoires !

Toutes et tous, vous venez légitimement me voir pour demander le désenclavement de vos territoires, la modernisation ou la sécurisation de telle ou telle infrastructure.

Sachez que 20 % du réseau routier sont extrêmement dégradés, ce qui soulève des questions de sécurité. Nous devons la vérité aux Français.

Il ne s'agit pas de nous priver d'un mode de financement qui peut être utile à condition d'avoir le sens des responsabilités, de ne pas en faire une arme idéologique de financement des infrastructures et de toujours avoir présent à l'esprit, lorsqu'on est au pouvoir, que le bien commun, c'est le bien de tous les Français. Lorsqu'on agit au nom de l'État, une signature engage tout le monde. Il convient de préserver l'intérêt commun et celui de l'ensemble de nos concitoyens. C'est cela avoir le sens des responsabilités. Monsieur Nègre, c'est à cela que je vous renvoie. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

J'émetts donc un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour explication de vote.

M. Vincent Capo-Canellas. Monsieur le secrétaire d'État, que l'on ne se méprenne pas : lorsque je disais que M. Le Fur était un grand spécialiste, au moment où vous évoquiez ce qui s'est passé en Bretagne, je voulais dire que c'était un spécialiste légitime de la pression bretonne, en tant que parlementaire aguerri. Et après tout, c'est son rôle.

Tout à l'heure, notre excellente collègue Mireille Schurch a parlé de « scandale » au sujet du contrat Écomouv'. Puisque nous avons siégé ensemble au sein de la commission d'enquête, et même si nous avons certes eu quelques débats, je lui rappellerai que les conclusions auxquelles nous sommes parvenus étaient beaucoup plus nuancées. Si on le lit bien, il n'est nulle part fait mention dans le rapport d'un quelconque scandale. En tout cas, c'est la lecture que j'en ai faite.

Je voulais juste que les choses soient claires sur ce sujet.

M. le président. La parole est à M. Louis Nègre, pour explication de vote.

M. Louis Nègre. Monsieur le secrétaire d'État, jusqu'à présent, tout allait à peu près bien !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Pour vous, cela va moins bien !

M. Louis Nègre. Je regrette que vous perdiez votre sang-froid. Puisque vous me renvoyez à mes responsabilités, alors je vais vous renvoyer aux vôtres. Vous me parlez de M. Le Fur, alors je vais vous parler de M. Le Drian et de Mme Lebranchu. Si vous nous disiez que, les uns et les autres, nous n'avons pas été performants, ce serait déjà plus juste. Au nom de l'intérêt général, auquel je vous sais sensible, évitons, s'il vous plaît, de tels propos.

Le but de notre démarche, c'est d'obtenir des crédits, des moyens pour faire en sorte que nos infrastructures puissent fonctionner et être maintenues à un bon niveau. Dans ces conditions, nous avons effectivement soutenu, par exemple, l'AFITF, nous avons fait en sorte, alors que vous aviez suspendu le contrat Écomouv'...

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Vous ne l'aviez pas appliqué !

M. Louis Nègre. Nous l'avons simplement signé très tardivement, mais vous, vous l'avez suspendu !

Enfin, vous parlez de la dette de M. de Villepin, le Premier ministre de l'époque ; mais qu'a-t-il fait, lui ?

M. Frédéric Cuvillier, *secrétaire d'État*. Il a bradé le domaine public !

M. Louis Nègre. Il a récupéré cet argent pour combler une dette de l'État. Lui, au moins, il avait donc anticipé les difficultés qui se posent aujourd'hui et auxquelles, à mon tour, je vous renvoie !

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Frédéric Cuvillier, *secrétaire d'État*. Je crois que, à la faveur de ce débat, les masques tombent et que nous venons d'assister à un aveu.

Vous venez en effet d'avouer, monsieur Nègre, que votre majorité était prête à sacrifier les modalités de financement des infrastructures, en citant en exemple, et vous êtes bien le seul à le faire, l'action menée par Dominique de Villepin, alors Premier ministre, lors de la privatisation – ou plutôt, en réalité, du bradage – du patrimoine commun autoroutier.

Vous venez de l'assumer, puisque vous venez de dire que M. de Villepin a eu raison de privatiser les autoroutes, alors même que les parlementaires ont mené une mission d'information sur les conditions de cette privatisation. (*M. le rapporteur approuve.*) Celle-ci a pour conséquence, aujourd'hui, que nous nous trouvons ligotés par des contrats qui ont été mal négociés, au détriment de l'intérêt de la nation et de l'État, et qui nous empêchent de disposer de cette portion du domaine public, gérée, au demeurant, dans les conditions que nous savons.

J'ajoute que, pendant deux ans, il m'a fallu me battre pour obtenir ne serait-ce que l'actualisation, que vous n'aviez même pas demandée, de la redevance domaniale, afin de pouvoir faire payer au prix juste l'usage du domaine public routier.

Les relations avec les opérateurs auxquels votre majorité a confié la gestion de ces biens de la nation semblaient donc, dirais-je, empreintes d'indulgence. Eh bien, nous, nous ne sommes pas dans l'indulgence, mais dans l'exigence, je le démontre depuis deux ans, et ce n'est pas fini !

M. Jacky Le Menn. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme Mireille Schurch, pour explication de vote.

Mme Mireille Schurch. Comme M. le secrétaire d'État, je pense en effet que la responsabilité de la situation actuelle incombe à la droite.

Concernant le contrat passé avec Ecomouv', nous avons été bien les seuls, au tout début, à soutenir qu'il portait gravement préjudice aux finances publiques, et c'est ce qu'a confirmé la mission parlementaire d'information. Je n'ai pas voté la dernière conclusion de cette mission, parce que le contrat en question est non pas exceptionnel, mais complètement scandaleux ! Nous le savons tous désormais, après avoir pris connaissance des comptes. En particulier, le montant de 250 millions d'euros que l'État doit verser à Ecomouv' est tout à fait excessif.

Je veux signaler aussi à M. le secrétaire d'État que, lors de la signature de ce contrat, les grandes directions des services de l'État n'ont sans doute pas été suffisamment encouragées à donner les bons conseils à des ministres ou à un Président de la République qui, d'ailleurs, n'en souhaitaient peut-être pas.

M. Frédéric Cuvillier, *secrétaire d'État*. Ils n'écoutaient pas les administrations !

Mme Mireille Schurch. Elles ont donc laissé filer les choses. Je ne veux pas accuser les grands services de l'État, mais je veux tout de même dire que la RGPP, la révision générale des politiques publiques, les a mis à nu !

Je pense que, au regard de nos expériences passées, les contrats de partenariat public-privé présentent un véritable danger, et je voulais le dire fortement – vous avez d'ailleurs vous-même indiqué, monsieur le secrétaire d'État, que vous aviez dû renégocier certains de ces contrats. Or, il y a quelques années, dans cet hémicycle, il n'était question que de PPP ! (*M. le secrétaire d'État approuve.*)

Je suis heureuse que les temps aient changé. Cela étant, comme je ne veux pas paraître dogmatique, je retire cet amendement, car si, par hasard, un PPP venait à être passé qui soit bien encadré et qui serve l'intérêt général, nous ne nous y opposerions pas, tant nous sommes attachés, avant tout, aux investissements dans nos infrastructures ferroviaires.

Je retire donc mon amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 57 est retiré.

Article 2 bis A

① Le titre unique du livre I^{er} de la troisième partie du code général de la propriété des personnes publiques est complété par un chapitre IV ainsi rédigé :

② « Chapitre IV

③ « *Transfert de propriété du domaine public ferroviaire*

④ « Art. L. 3114-1. – Des transferts de propriété d'infrastructures ferroviaires ou d'infrastructures de service appartenant à l'État ou à l'un des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 du code des transports peuvent être opérés au profit d'une région, à la demande de l'assemblée délibérante de celle-ci.

⑤ « Ces transferts concernent uniquement, sous réserve des besoins de la défense du pays, les lignes que la région utilise ou envisage d'utiliser pour organiser des services de transport de personnes et qui sont séparées physiquement du reste du réseau ferré national.

⑥ « Art. L. 3114-2. – (*Non modifié*) Ces transferts ne donnent lieu ni au versement de la contribution prévue à l'article 879 du code général des impôts, ni à perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.

⑦ « La région bénéficiaire du transfert est substituée à l'État ou aux établissements publics constituant le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 du code des transports dans l'ensemble des droits et obligations liés aux biens qui lui sont transférés, à l'exception de ceux afférents à des dommages constatés avant la date du transfert et à des impôts ou taxes dont le fait générateur est antérieur à cette même date.

⑧ « Art. L. 3114-3. – (*Non modifié*) Les modalités d'application du présent chapitre sont précisées par décret en Conseil d'État. »

M. le président. L'amendement n° 58, présenté par Mmes Schurch, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. Monsieur le président, cette intervention vaudra aussi défense de l'amendement n° 59.

Par cet amendement, nous demandons, purement et simplement, la suppression de cet article nouveau voté par l'Assemblée nationale. Nous demandons également la suppression de l'article suivant pour des raisons identiques.

En effet, l'article 2 *bis* A ouvre la possibilité aux régions de racheter certaines petites lignes d'intérêt purement local afin de ne pas les laisser se détériorer.

Si nous ne contestons pas les intentions mentionnées par les auteurs de cet article, qui évoquent quasiment des situations d'exception, nous restons dubitatifs sur son orientation au regard de l'acte III de la décentralisation et du renforcement du rôle des régions au détriment de l'État. Ces articles permettront ainsi aux régions de racheter certaines lignes ou d'en créer d'autres.

Tout d'abord, nous nous interrogeons : comment le pourront-elles ? Et avec quels moyens, alors même que les dotations dont elles bénéficient ne font que baisser ?

Plus fondamentalement, nous estimons que, avec ces articles, nous mettons le doigt dans un mécanisme funeste, ouvrant la possibilité d'une régionalisation de la gestion des infrastructures déjà prévue dans les esquisses d'un acte III de la décentralisation. Certes, l'on nous dit aujourd'hui que le réseau ferré national n'est absolument pas concerné par ces dispositions, mais, ce que vous ne dites pas, c'est que le périmètre de ce réseau peut bien évidemment évoluer : ce qui est national aujourd'hui peut devenir régional demain.

Nous trouvons donc ces articles extrêmement dangereux dans leur esprit, puisqu'ils tendent à reconnaître, sans aucun encadrement spécifique, une compétence pleine et entière aux régions pour devenir gestionnaires d'infrastructure, en lieu et place du gestionnaire national créé par la présente loi, à savoir SNCF Réseau.

Nous estimons, par conséquent, que ces articles, loin de permettre le retour de l'État stratège, ouvrent la voie à une régionalisation permettant une application inégalitaire du droit à la mobilité sur le territoire.

De plus, au regard des objectifs de rentabilité assignés à SNCF Réseau, il est bien clair qu'il sera fort opportun pour elle, d'un point de vue comptable, de se séparer d'une partie du réseau dans les régions.

Pour toutes ces raisons, et sans mettre en cause les motivations certainement légitimes des auteurs – députés, mais aussi sénateurs – de ces articles, nous souhaitons que le message de ce projet de loi ne soit pas brouillé par des informations contradictoires.

Ce projet de loi doit permettre le retour de l'État stratège et la réunification de la famille ferroviaire pour la rendre plus forte, et non pas conduire à l'atomisation du réseau et à la multiplication des gestionnaires d'infrastructure. C'est pourquoi nous proposons la suppression de ces articles.

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

M. Michel Teston, rapporteur. L'article 2 *bis* A permettra aux régions de racheter certaines petites lignes d'intérêt purement local. Il n'est nullement question de remettre en cause l'unicité du réseau national, qui a fait ses preuves et constitue le support de l'État stratège. En l'espèce, il s'agit de permettre le rachat de petites lignes à voie métrique, c'est-à-

dire de voies ferrées dont l'écartement des rails est d'un mètre et qui ne sont pas reliées au niveau national. Il n'est donc aucunement porté atteinte à l'unicité du réseau ferré national.

Quant à l'article 2 *bis* B, il permettra aux régions de créer ou d'exploiter des lignes d'intérêt régional. Cette mesure répond à une demande forte des régions. Si elle est votée, elle permettra de régler certains cas ponctuels, notamment – je crois que nous avons tous ce cas en tête – celui de la ligne Nice-Digne, dont la région PACA pourra devenir gestionnaire de pleine compétence, ce qu'elle n'est pas pour le moment.

En outre, la compétence créée est purement optionnelle : les régions qui le souhaitent pourront se lancer dans la gestion d'infrastructures ferroviaires, mais SNCF Réseau restera compétent pour créer et exploiter les lignes du réseau ferré national.

La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. L'adage populaire veut que tout ce qui est petit soit mignon... J'ignore s'il s'applique en l'espèce, mais, ce que je sais, c'est que les petits réseaux requièrent des modes de gestion adaptés.

J'ai bien compris que vos amendements visaient à appeler à la vigilance, madame Didier, mais, en l'occurrence, il ne s'agit en aucun cas d'engager un démantèlement du réseau. Comme l'a très bien dit M. le rapporteur, ces articles visent uniquement de petits segments de voie clairement identifiés qui sont séparés physiquement du reste du réseau.

J'ai ici la liste de ces segments : Nice-Digne, Blanc-Argent, la ligne de Cerdagne – le fameux « train jaune » –, le Mont-Blanc Express, etc. À ce propos, je tiens à signaler que, régulièrement, à midi, France 2 diffuse de très beaux reportages sur les trains touristiques, un sujet qui nous occupait ce matin, chère madame Escoffier ; il y a là de véritables sagas sur ces personnes passionnées qui font vivre ce patrimoine ferroviaire.

Qu'il s'agisse des lignes visées par ces deux articles, des trains touristiques, des réseaux capillaires, qui peuvent avoir des effets de démultiplication sur l'activité économique, ou des opérateurs ferroviaires de proximité, la logique est la même : tous ces cas particuliers appellent un traitement adapté qui peut nécessiter l'intervention des régions ou d'autres collectivités, notamment, par exemple, pour le réseau ferré portuaire.

Vous ne serez donc pas surprise, madame Didier, que le Gouvernement émette un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Louis Nègre, pour explication de vote.

M. Louis Nègre. Madame Didier, il faut maintenir cet article 2 *bis* A. En effet, nous sommes tous d'accord pour ne pas toucher à un réseau national structurant. En revanche, il faut introduire une certaine souplesse dans le système, précisément pour atteindre l'objectif de mettre au centre l'usager et le service.

M. le rapporteur a très justement parlé à l'instant de la ligne Nice-Digne. Eh bien, je peux vous dire que, si la région n'était pas intervenue, cette ligne ne fonctionnerait plus

aujourd'hui. (*M. le rapporteur approuve.*) Soyons donc réalistes, regardons ce qui fonctionne et ne campons pas sur des positions idéologiques ou sectaires.

Pour finir, je tiens à répondre à M. le secrétaire d'État qui, tout à l'heure, s'est lancé dans une charge excessive, ce qui ne lui ressemble absolument pas... Permettez, monsieur le secrétaire d'État: quand on me cherche, on me trouve! (*Exclamations.*)

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Et je n'ai pas fini!

M. Louis Nègre. Tout d'abord, vous auriez été bien inspiré de garder votre sang-froid, plutôt que de vous lancer dans une attaque violente.

Ensuite, puisque vous représentez le Gouvernement et l'État, il vous incombe de témoigner à charge et à décharge sur leur action.

Enfin, je n'ai jamais prétendu avoir été Premier ministre à la place de Dominique de Villepin – je n'étais d'ailleurs même pas élu à l'époque, c'est dire. Je ne faisais que reprendre la version officielle qui avait été donnée, tout simplement.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Dites plutôt les éléments de langage de l'UMP!

M. Roger Karoutchi. Oh, n'exagérons rien, monsieur le secrétaire d'État!

M. le président. De grâce, mes chers collègues, ne mettez pas le président de séance en difficulté! (*Sourires.*)

La parole est à Mme Évelyne Didier, pour explication de vote.

Mme Évelyne Didier. Tout d'abord, je voudrais indiquer que, quand on parle de réseau national, encore faut-il définir ce qu'on entend par là; or, jusqu'à présent, nous n'avons pas eu de définition qui nous ait vraiment satisfaits.

On parle de la ligne Nice-Digne, mais c'est un cas particulier, et on sait très bien que, si on vote un article qui prévoit des exceptions, celles-ci se multiplieront. Par conséquent, là encore, on reste dans le flou.

M. le rapporteur a parlé des voies métriques, et nous savons bien de quoi il s'agit: la plupart du temps, ces voies, qui par définition ne sont pas reliées au réseau national, sont situées sur les emprises industrielles et ne concernent effectivement que de petites lignes ferroviaires. Nous ne sommes pas opposés à ce qu'elles fassent l'objet d'un traitement particulier, mais alors qu'on le précise dans la loi!

Il nous semble que nous souffrons vraiment d'un manque de définition et de clarification au fond, et nous savons pertinemment que ces articles permettront d'ouvrir d'autres possibilités.

Quant aux positions idéologiques et sectaires, cher collègue Louis Nègre, nous vous savons grand spécialiste du chemin de fer, mais nous ne sommes pas non plus sans connaissance sur le sujet.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 58.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

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

(*L'article 2 bis A est adopté.*)

Article 2 bis B (Non modifié)

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

② « Section 1 bis

③ « *Lignes d'intérêt régional*

④ « Art. L. 2112-1-1. – Sans préjudice des dispositions du chapitre I^{er} du présent titre, les régions sont compétentes pour créer ou exploiter des infrastructures de transport ferré ou guidé d'intérêt régional.

⑤ « Pour l'application du présent article, l'intérêt régional se comprend étendu aux départements limitrophes, sous réserve de l'accord des conseils régionaux concernés.

⑥ « Le présent article n'est applicable ni à la région d'Île-de-France, ni à la collectivité territoriale de Corse. »

⑦ II. – Au premier alinéa de l'article L. 2121-10 du même code, après le mot: « département », sont insérés les mots: « ou la région ».

M. le président. L'amendement n° 59, présenté par Mmes Schurch, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé:

Supprimer cet article.

Cet amendement a été précédemment défendu.

Quel est l'avis de la commission?

M. Michel Teston, rapporteur. Pour les raisons que j'ai exprimées tout à l'heure, la commission émet un avis défavorable.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Défavorable également, monsieur le président.

M. le président. La parole est à Mme Mireille Schurch, pour explication de vote.

Mme Mireille Schurch. L'article L. 2112-1-1 du code des transports que vise à créer l'article 2 bis B dispose: « Sans préjudice des dispositions du chapitre I^{er} du présent titre, les régions sont compétentes pour créer ou exploiter des infrastructures de transport ferré ou guidé d'intérêt régional. »

Monsieur le secrétaire d'État, avouez que nous envoyons un message tout à fait brouillé: on commence à inscrire dans la loi que les régions peuvent créer ou exploiter des infrastructures, ce que nous regrettons. Or, avec ce projet de loi, vous vous faites fort d'être le champion de l'unicité du réseau.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 59.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

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

(*L'article 2 bis B est adopté.*)

Article additionnel après l'article 2 bis B

M. le président. L'amendement n° 169, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé:

Après l'article 2 bis B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé:

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

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

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Avec cet amendement, peut-être vais-je vous inquiéter, madame Schurch, vous qui reconnaissez en moi le champion de l'unicité du réseau... Venant de vous, c'est d'ailleurs une forme d'hommage! (*Sourires.*)

M. Jacky Le Menn. Cela vaut une médaille! (*Nouveaux sourires.*)

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Toutefois, sachez que mon objectif n'est pas de vous inquiéter.

Cet amendement vise à promouvoir le développement des dessertes ferroviaires des ports. J'ai évoqué cette question un peu rapidement ce matin, mais celle-ci constitue un enjeu majeur.

Le développement des dessertes ferroviaires des ports s'inscrit, tout d'abord, dans la stratégie de relance portuaire que j'ai présentée à Rouen et au Havre voilà plus d'un an, qui doit permettre d'optimiser les infrastructures. Celles-ci doivent servir d'interface entre la terre et la mer et tirer profit des 360 millions de tonnes de fret qui transitent par les ports.

Or force est de constater que les réseaux ferrés portuaires existants sont souvent inutilisés, voire mal utilisés, et ce pour plusieurs raisons.

Il y a une réalité : l'efficacité économique insuffisamment explorée de l'ensemble des espaces ferroviaires portuaires, la confusion des rôles, des genres et des missions. Ainsi, même ceux qui ont la responsabilité de ces réseaux n'ont pas conscience du profit qu'ils pourraient tirer de ces tonnes de marchandises qui continuent à être acheminées le plus souvent par la route et n'engagent pas les actions nécessaires de nature à contribuer au rayonnement du réseau.

Là encore, loin de moi l'idée – moi qui suis le champion de l'unicité du réseau! (*Sourires.*) – de remettre en cause la réalité de ce dernier. Je veux, au contraire, que les territoires, notamment les ports, tirent pleinement profit de ces infrastructures existantes, en ayant une gouvernance adaptée. À l'instar des grands ports nationaux, les ports décentralisés doivent avoir pleinement conscience du potentiel que représente l'existence des réseaux ferrés portuaires.

Comme vous le savez, j'ai confié à votre collègue Odette Herviaux une mission d'information sur les ports décentralisés et leur gouvernance. Ce très bon rapport ne manquera pas de dynamiser et de clarifier, dans le cadre de la réforme territoriale ou dans un autre cadre d'ailleurs, la gouvernance des ports décentralisés. Il met l'accent sur le dynamisme des

façades maritimes et le bénéfice que nous pouvons – que nous devons! – tirer de ces infrastructures insuffisamment utilisées.

Aussi, par cet amendement, il vous est proposé, mesdames, messieurs les sénateurs, de donner la possibilité à tous les ports de devenir propriétaires des infrastructures ferroviaires dans un périmètre clairement identifié – la domanialité publique maritime ou portuaire doit nous permettre de définir l'espace concerné. Ainsi, nous pourrions développer un modèle économique et commercial adapté aux besoins. La relance portuaire doit être la concrétisation d'un report modal intelligent.

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

M. Michel Teston, rapporteur. Monsieur le secrétaire d'État, les dispositions de cet amendement répondent à l'une des recommandations formulées par notre collègue Odette Herviaux dans son rapport sur les enjeux et les perspectives de la décentralisation portuaire, que vous avez cité.

Notre collègue indique qu'il faut « finaliser, entre RFF et les autorités portuaires, les conventions de transfert des équipements ferroviaires pour permettre aux ports de mener une politique ambitieuse de développement de l'activité ferroviaire, en fonction des trafics portuaires ».

Sensible à cette argumentation, la commission a émis un avis favorable sur cet amendement.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Merci, monsieur le rapporteur!

M. le président. La parole est à M. Louis Nègre, pour explication de vote.

M. Louis Nègre. Une fois n'est pas coutume, je suis tout à fait favorable à cet amendement gouvernemental. (*Ah! sur les travées du groupe socialiste et du groupe écologiste.*)

En effet, les dispositions de cet amendement s'inscrivent totalement dans les conclusions de la commission Mobilité 21, qui a pointé l'absence d'interface entre les ports et les lignes de chemin de fer. Exploiter les lignes ferroviaires portuaires, qui sont aujourd'hui sous-utilisées, permettra de dynamiser nos ports et contribuera, bien entendu, à faire augmenter le fret.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 169.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 2 bis B.

Article 2 bis

- ① Le livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° (*nouveau*) L'article L. 2121-12 est ainsi modifié :
- ③ a) La seconde phrase du premier alinéa est ainsi rédigée :
- ④ « L'Autorité de régulation des activités ferroviaires vérifie l'objet principal du service. » ;
- ⑤ b) Au deuxième alinéa, le mot : « également » est supprimé ;
- ⑥ 2° (*nouveau*) L'article L. 2133-1 est ainsi modifié :
- ⑦ a) Après les mots : « principal du service », la fin de la première phrase est supprimée ;

- ⑧ b) À la seconde phrase, les mots : « au même article » sont remplacés par les mots : « à l'article ».

M. le président. L'amendement n° 12, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

I. - Après l'alinéa 1

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

II. - Alinéas 3 et 4

Rédiger ainsi ces alinéas :

a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Louis Nègre.

M. Louis Nègre. Cet amendement tend à anticiper l'application au 1^{er} janvier 2018 de la proposition de modification de la directive n° 2012/34/UE, qui obligerait les États membres à supprimer toute disposition visant à limiter le droit d'accès aux marchés domestiques à une entreprise ferroviaire.

Aujourd'hui, je le rappelle, les services ferroviaires nationaux de voyageurs sont sous le monopole de la SNCF, en référence à deux articles du code des transports.

D'une part, l'article L. 2141-1 du code précité précise que « l'établissement public industriel et commercial dénommé "Société nationale des chemins de fer français" a pour objet d'exploiter selon les principes du service public, les services de transport ferroviaire de personnes sur le réseau ferré national ».

D'autre part, l'article L. 2121-12 distingue comme services librement organisés sur le marché « les entreprises ferroviaires exploitant des services de transport international de voyageurs ».

Cet article, qui n'autorise le libre droit d'accès aux gares que pour les services internationaux de voyageurs, traduit indirectement une limitation du droit d'accès en gare en France aux services librement organisés et, par conséquent, traduit un monopole de la SNCF.

Nous souhaitons donc que les services ferroviaires exploitant des services de transport de voyageurs puissent assurer des dessertes intérieures.

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

M. Michel Teston, rapporteur. Je reconnais bien là, cher collègue, votre constance dans l'effort ! (*Sourires.*)

M. Louis Nègre. Non, dans l'anticipation !

M. Michel Teston, rapporteur. En l'occurrence, je ne suis pas du tout certain qu'il soit souhaitable d'anticiper.

En effet, l'ouverture à la concurrence de tous les services de transport de voyageurs, si elle intervient, n'aura pas lieu avant plusieurs années. Or nous débattons aujourd'hui, comme nous l'avons fait hier, d'un projet de loi de réforme du

système ferroviaire. Ce texte vise précisément à renforcer le service public ferroviaire pour le préparer à une éventuelle concurrence.

M. Louis Nègre. L'adoption de mon amendement le renforcera !

M. Michel Teston, rapporteur. N'anticipons pas, cher collègue ! Traitons aujourd'hui les questions qui nous sont soumises. Ce texte n'a pas pour objet d'anticiper les prochaines échéances en matière d'ouverture à la concurrence.

Dans ces conditions, vous comprendrez que la commission ait émis un avis défavorable sur cet amendement.

Mme Mireille Schurch. Très défavorable !

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. M. Nègre est de nouveau repris par ses obsessions ! Il s'agit d'une forme d'obsession malade (*Exclamations sur les travées de l'UMP.*)...

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. ... puisqu'il est obnubilé par ce modèle unique qu'est l'ouverture à la concurrence. Vous en avez même oublié, monsieur le sénateur, le cœur de ce projet de loi : mettre en place un groupe ferroviaire unifié, efficace, avec un cadre social harmonisé, afin de répondre aux missions de service public en satisfaisant l'attente des usagers.

Or les usagers n'attendent pas nécessairement ce que vous essayez, comme vous dites, d'anticiper. En fait, vous n'anticipez rien, vous baissez pavillon ! Les usagers attendent de la sécurité, de la qualité, du confort, de la régularité. Telle est la réalité.

L'état dans lequel nous avons trouvé le réseau ferroviaire nous a conduits à concentrer nos efforts sur l'essentiel. Le fret ferroviaire, vous l'avez bradé, en anticipant une ouverture à la concurrence. Nous souhaitons, pour notre part – c'est notre méthode –, renforcer l'opérateur public, en ayant des règles claires et stables, qui soient les mêmes pour les uns et les autres.

Aucune malédiction ne s'est abattue sur le service public : les règles que vous proposez, plus lourdes, lui seraient défavorables et lui feraient perdre en compétitivité, laissant la place aux acteurs privés, qui bénéficieraient de la loi du marché et entraîneraient l'effondrement de l'opérateur historique.

Vous dites, monsieur Nègre, que vous anticipez, mais, au contraire, je vous le redis, vous battez pavillon.

Cela fait plus de deux ans que nous nous battons – là où vous, vous ne vous étiez pas battus ! – auprès de la Commission européenne pour faire triompher la singularité de la France, et nous avons d'ailleurs été rejoints par d'autres partenaires. La Commission européenne reconnaît aujourd'hui que son calendrier était trop restreint, trop étriqué. Il n'est pas souhaitable d'imposer au transport ferroviaire des dates qui ne sont pas tenables, sauf à vouloir désorganiser l'ensemble du réseau européen. Il convient de fixer un calendrier qui ne soit pas figé, avec des étapes.

Contrairement à vous, qui souhaitez anticiper, comme d'autres d'ailleurs, moi, je veux solidifier le dispositif. La date doit être différée – elle doit être précisée à une

échéance lointaine –, parce que l'opérateur public n'est pas aujourd'hui en mesure d'affronter une mise en concurrence, qui ne serait pas équilibrée. Voilà la réalité.

Monsieur Nègre, vous allez me rétorquer que vous n'étiez pas élu et que vous n'êtes pas redevable des actions de vos prédécesseurs ou de vos amis. Toutefois, vous avez pu voir que l'ouverture mal préparée du fret ferroviaire a conduit l'opérateur historique non pas au gain, mais à l'effondrement.

Vous auriez pu penser – c'est d'ailleurs ce qui avait été prédit! – que l'ouverture à d'autres acteurs du fret ferroviaire aurait permis de dynamiser le réseau. On a même entendu des déclarations à ce sujet, des statistiques ont été annoncées dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Pourtant, aucun chiffre n'a été tenu.

Le fait d'ouvrir le fret à d'autres opérateurs n'a pas eu pour effet, tant s'en faut – c'est même l'inverse! –, d'augmenter la part modale du fret ferroviaire. Au contraire, cela a déstabilisé l'opérateur historique, Fret SNCF. Nous pouvons donc voir aujourd'hui combien le manque de préparation et d'anticipation de règles solides a conduit à fragiliser le réseau, ce qui est dommageable quand il s'agit d'un opérateur appartenant au patrimoine ferroviaire commun.

M. le président. La parole est à M. Louis Nègre, pour explication de vote.

M. Louis Nègre. Monsieur le secrétaire d'État, je serais atteint par une maladie?... Je vous rends la monnaie de votre pièce.

Néanmoins, nous ne sommes pas atteints par la même maladie. Vous, vous êtes atteint par le syndrome de la ligne Maginot: on se replie, on se recroqueville et on attend d'être attaqué! La France n'anticipe pas, M. le rapporteur l'a dit, et vous l'avez confirmé, monsieur le secrétaire d'État. Mais ce n'est pas de cette façon qu'on gagne des batailles!

Vous l'avez d'ailleurs confirmé. Dans votre argumentaire en effet, quelque chose ne colle pas. Vous avez affirmé que l'entreprise nationale n'était pas en état de combattre. Or, depuis 1991, on sait que ce secteur devra s'ouvrir à la concurrence. Face à un tel défi, que fait-on en France? On recule devant l'obstacle, on baisse pavillon – c'est au secrétaire d'État chargé de la mer que je le dis. Et dans ces conditions, on n'est plus à même de gagner et de conquérir.

La SNCF, libérée,...

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Martyrisée! (*Sourires sur les travées du groupe socialiste.*)

M. Louis Nègre. ... obtient des résultats: elle conquiert des parts de marché dans les pays étrangers, notamment au Royaume-Uni. Faites donc de même en France!

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour explication de vote.

M. Jean-Jacques Filleul. Monsieur Nègre, avant de mener cette bataille, il faut mettre l'armée en ordre.

M. Louis Nègre. On le sait depuis 1991!

M. Jean-Jacques Filleul. C'est ce que nous faisons actuellement: nous recentrons les forces sur la SNCF avant d'affronter cette période.

Mme Éliane Giraud. Absolument!

M. Jean-Jacques Filleul. Après l'ouverture à la concurrence du fret et du transport international de voyageurs, cet amendement tend à ouvrir par anticipation à la concurrence le transport national de voyageurs. Nous savons tous ici que cette ouverture à la concurrence arrivera un jour ou l'autre.

M. Louis Nègre. En effet!

M. Jean-Jacques Filleul. Elle est engagée depuis 2000 à l'échelon européen. La directive 2012/34/UE, dont c'est l'objet, a été examinée par les députés européens au mois d'avril dernier, mais, pour l'instant, le processus législatif européen est loin d'être parvenu à son terme.

Dans ces conditions, pourquoi vouloir anticiper une ouverture à la concurrence dont les modalités ne sont pas encore définitivement établies? La question de l'ouverture à la concurrence n'a pas sa place dans le débat d'aujourd'hui. Ce texte envisage les évolutions dans le bon ordre.

Nous avons comme objectif, dans ce débat, de faire un choix industriel important, de corriger les dysfonctionnements créés par la loi de 1997, à laquelle, hélas, vous tenez tant, de stabiliser une trajectoire financière qui, malheureusement, part à la dérive. Il s'agit ici de mettre en place un groupe public ferroviaire fort, de conserver toutes les compétences de la SNCF, bref de créer un acteur puissant, qui exercera des missions de service public ou d'aménagement du territoire, pour aborder l'ouverture à la concurrence qui viendra peut-être entre 2019 et 2023. La tâche d'aujourd'hui suffit à notre peine.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 12.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 96 rectifié, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, est ainsi libellé:

I. – Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé:

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

II. – Alinéa 7

Rédiger ainsi cet alinéa:

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

III. – Après l'alinéa 8

Insérer deux alinéas ainsi rédigés:

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

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

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Mes chers collègues, permettez-moi une petite digression avant de présenter cet amendement.

Ce matin, j'ai cru rater l'ouverture de la séance, car le RER B a accusé un important retard. Il y avait un problème de signalisation en Gare du Nord et un malaise de voyageur en gare de La Courneuve. Je me suis demandé si la SNCF m'en voulait... (*Sourires.*)

Je m'étais promis de ne pas évoquer ces dysfonctionnements, pour ne pas troubler les débats par des éléments personnels... Je m'y résous pourtant, car je viens de recevoir un grand nombre d'appels me signalant qu'au Bourget, ville dont je suis le maire, la chute d'un pont en rénovation avec la tangentielle Nord – rénovation qui a près de trois ans de retard, Roger Karoutchi le sait... – a provoqué la fermeture d'une route départementale, le ballast étant tombé sur la chaussée. Je me dis que RFF m'en veut probablement aussi... (*Nouveaux sourires.*)

Comme je sais que les responsables de ces belles institutions que sont la SNCF et RFF suivent forcément les débats en direct, car ce sont des professionnels, je leur demande de bien vouloir intervenir au Bourget. Je pense que cela accélérera la réparation des travaux. Car il faut croire que le sort s'acharne sur moi... (*Rires.*)

J'en viens à l'amendement n° 96 rectifié, dont je soumetts l'objet à la sagacité de la Haute Assemblée et du Gouvernement. L'article 2 *bis* met en conformité la procédure de vérification de l'objet principal du service en matière de cabotage avec la directive 2012/34/UE, en la confiant exclusivement à l'ARAF.

Selon le décret du 24 août 2010, le ministre chargé des transports dispose d'un délai d'un mois, à compter de la réception de l'avis motivé de l'ARAF sur l'objet international du service ferroviaire envisagé et l'impact de ce nouveau service sur l'équilibre économique d'un contrat de service public, pour prononcer la limitation des dessertes intérieures.

L'autorisation finale d'accorder ou non à une entreprise ferroviaire la possibilité de faire du cabotage intérieur revient donc au ministère des transports. En supprimant dans la loi la possibilité pour l'autorité administrative compétente d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures, l'homologation ministérielle prévue par le décret susvisé sera obligatoirement supprimée à la suite de l'entrée en vigueur de la loi portant réforme ferroviaire.

Enfin, il est proposé de fixer le délai de prise de décision à six semaines, au lieu d'un mois, après la fin de l'instruction de la saisine, conformément à la directive 2012/34/UE.

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

M. Michel Teston, rapporteur. La commission émet un avis favorable sur cet amendement, qui tend à compléter utilement le dispositif prévu à l'article 2 *bis*.

M. Vincent Capo-Canellas. Très bien !

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Monsieur Capo-Canellas, vous avez évoqué la malédiction qui s'acharne sur vous et que vous imputez à SNCF et à RFF. Pourtant, ces deux opérateurs n'y sont peut-être pour rien. Je me souviens que, voilà quelques mois, alors que vous deviez intervenir en séance publique, vous étiez arrivés très en retard, car la moto taxi que vous aviez prise avait rencontré un problème mécanique...

Il me semble important que vous vous impliquiez dans les débats parlementaires sur les transports. Votre relation à ces derniers est extrêmement compliquée et ne se limite pas à la SNCF et à RFF! (*Sourires.*)

M. André Gattolin. S'il n'y avait que dans les transports! (*Nouveaux sourires.*)

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Vos expériences sont précieuses, et il est important que vous puissiez sensibiliser tous les acteurs, qui, malheureusement pour vous, ne sont pas que des acteurs publics.

M. Vincent Capo-Canellas. J'avais pris la moto taxi, car le bus était en grève! (*Rires.*)

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Je ne suis pas étonné que vous soyez à l'origine de cet amendement, dès lors qu'il est question de l'ARAF... Vous évoquez la nécessité d'encadrer les délais d'instruction. Le Gouvernement entend votre interpellation et l'adoption de votre amendement permettra une plus grande efficacité des procédures. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement y est favorable.

J'espère que vous y serez sensible. Gageons que ces avis favorables successifs que le Gouvernement émet sur vos amendements laissent présager de votre part un vote favorable sur ce texte important. Vous avez souligné à l'instant, par vos précieuses anecdotes, combien il fallait que nous nous mobilisions tous pour améliorer les infrastructures de transports ferroviaires. Votre responsabilité est engagée, y compris sur le vote de ce texte.

Le Gouvernement émet donc un avis favorable.

M. André Gattolin. C'est la prime au transport! (*Sourires.*)

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

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 2 *bis*, modifié.

(*L'article 2 bis est adopté.*)

Article 2 *ter*

Dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet aux commissions permanentes du Parlement compétentes en matière ferroviaire et financière un rapport relatif aux solutions qui pourraient être mises en œuvre afin de traiter l'évolution de la dette historique du système ferroviaire. Ce rapport examine les conditions de reprise de tout ou partie de cette dette par l'État.

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

L'amendement n° 61, présenté par Mmes Schurch, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

I. – Première phrase

Remplacer les mots :

deux ans

par les mots :

six mois

II. – Seconde phrase

Compléter cette phrase par les mots :

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

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. L'article 2 *ter*, inséré dans le projet de loi par l'Assemblée nationale, prévoit la remise au Parlement d'un rapport du Gouvernement sur les solutions permettant de traiter l'évolution de la dette historique du système ferroviaire. Ce rapport devra être remis aux commissions permanentes du Parlement compétentes en matière ferroviaire et financière dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la loi.

La commission du développement durable, sur l'initiative de son rapporteur, a adopté un amendement visant à inclure expressément dans le rapport l'examen d'une reprise de tout ou partie de la dette du système ferroviaire par l'État.

Le rapport présente des données intéressantes qui confortent les amendements que nous avons défendus sans succès à l'article 2. En effet, comme vous le notez, monsieur le rapporteur, « la Cour des comptes a souligné à plusieurs reprises "le caractère artificiel du portage par RFF d'une dette qu'il ne peut pas amortir, qui ne peut l'être que par l'État et dont la nature est donc quasi-régaliennne". [Une reprise partielle de la dette par l'État] permettrait à SNCF Réseau de dégager des ressources, aujourd'hui affectées au financement de sa dette, pour l'entretien et la régénération du réseau ». Nous partageons cette analyse.

C'est pourquoi nous proposons que le rapport soit remis plus tôt, dans un délai de six mois, et que des pistes précises soient analysées, comme l'opportunité et les modalités de création d'une structure d'amortissement de la dette ferroviaire. La mise en place d'une structure *ad hoc* où loger la dette du système ferroviaire, à l'image de ce qu'a fait l'État allemand pour la dette de la Deutsche Bahn ou l'État français pour la dette de la sécurité sociale, confiée à la Caisse d'amortissement de la dette sociale, la CADES, pourrait être une piste.

M. le président. L'amendement n° 91, présenté par M. Capocanellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, est ainsi libellé :

Première phrase

Remplacer les mots :

deux ans

par les mots :

six mois

La parole est à M. Vincent Capocanellas.

M. Vincent Capocanellas. Je remercie M. le secrétaire d'État de sa compassion ! (*Sourires.*) Il est vrai que, quelquefois, on joue de malchance dans les transports. Certaines lignes sont plus compliquées que d'autres, mais je crois que tout le monde est à pied d'œuvre pour que cela s'améliore.

Je me réjouis d'être sur la même ligne que le groupe CRC. Même si l'amendement que je présente a un objet plus circonscrit, il vise également à prévoir la remise de ce rapport dans un délai de six mois après l'entrée en vigueur de la loi. Je ne rappelle pas l'intérêt du sujet, à savoir la dette : il faut tracer rapidement des perspectives.

M. le président. L'amendement n° 152, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Première phrase

Remplacer les mots :

de deux ans

par les mots :

d'un an

La parole est à M. André Gattolin.

M. André Gattolin. Cet amendement tend à s'inscrire dans le droit fil de ceux qui viennent d'être présentés.

Si son objet est moins large que celui de l'amendement n° 61, nous, écologistes, dans un souci de discussion et de compromis, sommes un peu moins radicaux que le groupe UDI-UC. Il nous semble que le délai d'un an pour remettre un rapport d'État de la dette est plus raisonnable que celui de six mois. Nous voulons un objectif tenable.

Il s'agit donc en quelque sorte d'un amendement de repli. Pour autant, nous nous satisferions de l'adoption de l'un ou l'autre de ces amendements en discussion commune.

M. le président. L'amendement n° 120, présenté par MM. Filleul et Ries, Mmes Bataille, Gaouyer et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Seconde phrase

Compléter cette phrase par les mots :

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

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Durant la dernière décennie, les gouvernements successifs, malgré des besoins croissants de maintenance et de régénération du réseau, ont privilégié le développement des lignes à grande vitesse, les LGV.

Le précédent gouvernement a poussé cette logique à l'extrême en décidant la construction, sans financement correspondant, de quatre lignes LGV et en faisant adopter un schéma national des infrastructures de transport, ou SNIT, évalué à 260 milliards d'euros.

Aujourd'hui, la dette de la SNCF s'élève à 7,3 milliards d'euros, mais elle est contrôlée et en réduction régulière. (*M. Roger Karoutchi manifeste son scepticisme.*) En revanche, le stock de la dette de RFF s'élève à 33,7 milliards d'euros et s'accroît de 1,5 milliard par an. Selon une estimation prenant en compte les quatre lignes LGV que je viens d'évoquer, elle atteindrait 68 milliards d'euros en 2025.

La mise en place de la commission Mobilité 21 a permis de hiérarchiser, de prévoir les financements des futurs projets LGV et de mettre l'accent sur la modernisation du réseau existant.

Ce projet de loi constitue une seconde étape vers la stabilisation financière. Il met notamment en place une clause prudentielle doublement innovante. Tout d'abord, à la différence de celle qui a été mise en place en 1997 et qui a connu le succès que l'on sait, la règle d'or permettra de remédier aux situations financières *a posteriori*. Ensuite, cette règle d'or prend en compte l'augmentation des redevances d'infrastructures.

Reste la question du stock de la dette. Selon les critères d'Eurostat, la dette historique de RFF ne fait pas partie de la dette de l'État français. Récemment, l'INSEE a proposé de requalifier 10,8 milliards d'euros de dette ferroviaire, pour qu'elle soit reprise par l'État.

Ainsi l'article 2 *ter*, adopté à l'Assemblée nationale, prévoit la remise d'un rapport sur les solutions permettant de traiter l'évolution de la dette historique du système ferroviaire.

Lors de la réunion de la commission, sur l'initiative de notre rapporteur, nous avons prévu que ce rapport examine la possibilité d'une reprise de tout ou partie de la dette du système ferroviaire par l'État.

Cet amendement vise à prévoir l'étude, dans ce rapport, de la création éventuelle d'une caisse d'amortissement. Cette dernière pourrait porter tout ou partie de la dette historique de RFF et bénéficierait d'un financement pérenne, comme c'est le cas de la CADES, la caisse d'amortissement de la dette sociale.

La création d'une telle caisse serait un signal fort, chacun en conviendra ici, car elle permettrait de faire baisser les charges financières pesant sur le gestionnaire d'infrastructure à hauteur de 10,8 milliards d'euros. Cette somme est évidemment substantielle. Les cheminots seraient très attentifs à un tel geste, monsieur le secrétaire d'État.

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

M. Michel Teston, rapporteur. L'amendement n° 61 tend à prévoir, d'une part, la remise du rapport du Gouvernement sur la dette dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la loi et, d'autre part, l'élargissement de son contenu à l'examen de la création d'une structure d'amortissement de la dette ferroviaire.

La commission du développement durable a émis un avis défavorable sur la première partie de l'amendement, car un délai de six mois lui paraît beaucoup trop court. Un délai plus long sera nécessaire pour apprécier les premiers effets de la réforme ferroviaire. Dans la seconde partie, il lui a semblé que la formulation « structure d'amortissement » était moins précise que celle qui est employée dans l'amendement n° 120 du groupe socialiste, sur lequel je reviendrai tout à l'heure.

L'amendement n° 91 du groupe UDI-UC tend également à prévoir la remise du rapport du Gouvernement dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la loi. La commission émet donc également un avis défavorable sur cet amendement, pour les mêmes raisons que sur l'amendement précédent.

La commission est également défavorable à l'amendement n° 152 du groupe écologiste. Comme l'a expliqué M. Gattolin, dans une logique de compromis, nos collègues écologistes ont retenu un délai d'un an à compter de la promulgation de la loi. La commission a cependant trouvé qu'un tel délai était lui aussi trop court, car elle considère que le délai de deux ans prévu dans le projet de loi est nécessaire.

Enfin, l'amendement n° 120 présenté par Jean-Jacques Filleul vise à prévoir dans le rapport sur la dette l'étude de l'opportunité de la création d'une caisse d'amortissement de la dette ferroviaire.

À cet instant, je me tourne vers nos collègues communistes pour leur dire que c'est la formule exacte qui doit être utilisée. Par ailleurs, cet amendement a l'avantage de permettre l'examen de toutes les pistes possibles pour réduire la dette ferroviaire.

C'est la raison pour laquelle la commission a préféré l'amendement n° 120 du groupe socialiste à la seconde partie de l'amendement n° 61 du groupe communiste.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Je m'associe aux propos de M. Filleul sur la qualité du travail réalisé par M. le rapporteur. Je me limiterai d'ailleurs à donner l'avis du Gouvernement sur ces amendements, le rapporteur ayant déjà explicité sa position, à laquelle je me rangerai. Le Gouvernement émet un avis défavorable sur les amendements n°s 61, 91 et 152.

Monsieur Filleul, si nous souscrivons bien évidemment à l'objectif qui est le vôtre d'envisager toutes les solutions possibles pour traiter la dette du système ferroviaire, nous considérons que tel qu'il est actuellement rédigé, l'article 2 *ter* est suffisant. Il prévoit en effet que le rapport « examine les conditions de reprise de tout ou partie de cette dette par l'État ». Cela permet notamment la création d'une caisse telle que celle que vous souhaitez.

En ce qui concerne l'amendement n° 120, le Gouvernement s'en remettra donc à la sagesse du Sénat.

M. le président. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour explication de vote.

M. Vincent Capo-Canellas. Je regrette que les amendements tendant à réduire le délai de remise du rapport ne recueillent pas un avis favorable et je voterai l'amendement que Jean-Jacques Filleul a présenté au nom du groupe socialiste, car il me paraît proposer une piste tout à fait intéressante pour le traitement de la dette.

Je retire donc l'amendement n° 91, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 91 est retiré.

La parole est à Mme Mireille Schurch, pour explication de vote.

Mme Mireille Schurch. Cela fait si longtemps que nous parlons de la dette que je déplore ce délai de deux ans. Je comprends qu'il faille analyser et étudier la situation et je veux bien me ranger à vos arguments, monsieur le rapporteur, monsieur le secrétaire d'État, mais il me paraît urgent de procéder à une analyse approfondie de ce problème.

En outre, je pense que, tel qu'il est rédigé, l'article 2 *ter* est insuffisant. Je préfère la rédaction que nous proposons, car elle prévoit l'examen de « l'opportunité » et des « modalités de création d'une structure d'amortissement » de la dette ferroviaire historique. Une « structure » peut être une caisse d'amortissement, ou autre chose. Cette rédaction offre donc de plus larges possibilités.

Cela dit, je me rallie à l'amendement n° 120 de M. Filleul, et je retire mon amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 61 est retiré.

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

M. Roger Karoutchi. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, honnêtement, six mois, c'est peut-être trop court, mais ne prévoyons pas un délai d'un an ! Nous allons finir par avoir des problèmes. On parle de la question de la dette ferroviaire depuis des années. Lors de la discussion générale, nous avons d'ailleurs dit que nous ne pourrions pas voter ce texte en partie parce qu'il ne prévoit rien sur la gestion de la dette, alors que, je le répète, cela fait des années que l'on en parle.

Pour ma part, je suis certain que les services du ministère des transports ont déjà travaillé sur cette question.

Mme Mireille Schurch. Il faut l'espérer !

M. Roger Karoutchi. Réduire ce délai de deux ans à un an serait un geste symbolique, monsieur le secrétaire d'État, car un délai de deux ans après la promulgation de la loi nous mènerait au mieux à l'automne 2016, soit une année préélectorale. On nous dira alors d'attendre afin de voir ce que va faire le futur gouvernement ! Monsieur le secrétaire d'État, il vient un moment où il faut prendre une décision. Fixer ce délai à un an nous permettrait d'avancer.

Par ailleurs, je suis favorable à l'amendement n° 120 de M. Filleul. L'évocation dans ce rapport de la création d'une caisse d'amortissement de la dette, du même type que la CADES, n'imposerait tout de même pas au Gouvernement des obligations telles qu'il les jugerait impossibles à mettre en œuvre.

Que le ministère présente donc les réflexions qu'il a déjà conduites sur la dette, ainsi que les possibilités qui s'offrent à nous et les orientations qu'il propose. Il me semble cohérent d'évoquer la création éventuelle d'une caisse d'amortissement. Le Gouvernement devrait être favorable aux amendements de M. Gattolin et de M. Filleul, et dire : « On y va, on avance ensemble ! ».

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

M. Marc Laménie. Je partage le point de vue de mon collègue Roger Karoutchi sur l'amendement n° 120.

Pour ma part, je souhaite rebondir sur l'intervention de notre collègue Jean-Jacques Filleul, qui a évoqué les lignes à grande vitesse, lesquelles n'ont pas été décidées que par le précédent gouvernement.

Tout le monde veut des lignes à grande vitesse, mais il ne faudrait pas pour autant négliger toutes les autres lignes. Cette préoccupation est partagée, me semble-t-il, par de nombreux collègues. Ainsi, hier, M. Christian Poncelet a évoqué les difficultés de certaines gares situées le long des lignes de TGV. Certes les lignes à grande vitesse sont indispensables, mais il ne faut pas oublier les autres parties du réseau ferroviaire.

La dette est colossale, pour reprendre le terme employé par M. le rapporteur. Elle s'élève à 44 milliards d'euros. On ne peut donc qu'être favorable à l'amendement n° 120. La création d'une caisse d'amortissement sur le modèle de la CADES serait une façon d'essayer de trouver des solutions.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Monsieur Karoutchi, comme vous, je trouve que tout est trop long. J'ai un côté un peu fougueux, j'ai la volonté d'avancer et je ne parviens pas à me résoudre au rythme administratif, qui n'est pas celui que nous souhaiterions suivre.

Si nous soutenons le délai de deux ans, ce n'est pas pour donner du temps au temps. Simplement, le rapport sur la dette devra être remis après la conclusion du contrat-cadre stratégique et des contrats opérationnels prévus dans la loi. Cela prendra un peu de temps, puisque la négociation et la signature de ces contrats interviendront après la promulgation de la loi. Il n'est donc pas déraisonnable de considérer que le délai de deux ans est justifié. Il est préférable d'afficher un délai que l'on est capable de respecter plutôt qu'un délai ambitieux que l'on ne pourra pas tenir.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 152.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 120.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 111 rectifié, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, est ainsi libellé :

Première phrase

Après les mots :

un rapport relatif

insérer les mots :

à la trajectoire de la dette de SNCF Réseau et

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Cet amendement vise également la dette. Le rapport dont nous venons de discuter sera une occasion d'analyser la situation et de trouver des solutions à ce problème.

L'amendement n° 111 rectifié tend à prévoir que ce rapport devra également porter sur la trajectoire, laquelle devra être ambitieuse, de la dette de SNCF Réseau. Il s'agit de trouver des solutions ambitieuses pour stabiliser, voire pour réduire cette dernière.

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

M. Michel Teston, rapporteur. La commission s'est mise d'accord lors de sa réunion pour solliciter l'avis du Gouvernement sur cet amendement et pour, ensuite, s'en remettre à la sagesse du Sénat. *(Exclamations amusées.)*

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Vous n'allez pas être très avancé, monsieur le rapporteur, car le Gouvernement s'en remet lui aussi à la sagesse du Sénat ! *(Rires.)*

M. Vincent Capo-Canellas. Formidable !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 111 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 112, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, est ainsi libellé :

Seconde phrase

Compléter cette phrase par les mots :

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

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. La substance de cet amendement est proche de celle de l'amendement n° 110 que nous avons examiné à l'article 2. Il s'agit de faire apparaître la dette de la SNCF requalifiée en dette des administrations publiques dans le rapport prévu à l'article 2 *ter* sur les solutions de traitement de l'évolution de la dette du système ferroviaire, lequel devra aussi examiner les conditions de reprise de la totalité ou d'une partie de la dette.

Il me semble que cet amendement est assez largement satisfait par un amendement antérieur. Monsieur le rapporteur, me le confirmez-vous ?

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

M. Michel Teston, rapporteur. Nous avons effectivement adopté l'amendement n° 110 ; l'amendement n° 112 est donc satisfait.

Monsieur Capo-Canellas, la commission vous suggère par conséquent de retirer cet amendement.

M. le président. Monsieur Capo-Canellas, l'amendement n° 112 est-il maintenu ?

M. Vincent Capo-Canellas. Non, je le retire, monsieur le président. Je remercie M. le rapporteur d'avoir rafraîchi ma mémoire.

M. le président. L'amendement n° 112 est retiré.

L'amendement n° 62, présenté par Mmes Schurch, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Compléter cet article par deux phrases ainsi rédigées :

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

La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, nous saluons cet article 2 *ter* apparu lors des débats à l'Assemblée nationale. Nous nous félicitons également de son amélioration par la commission du développement durable au Sénat. En effet, la question des ressources du système ferroviaire est, pour nous, centrale.

Pourtant, seul cet article évoque cette question au sein de ce projet de loi. Cela nous semble insuffisant.

Nous affirmons depuis le début de ces débats, et même depuis plusieurs années, que l'avenir du service public ferroviaire n'est pas simplement une question organisationnelle, mais bien aussi une question de financement. Seuls des financements pérennes et suffisants permettront d'offrir un avenir au système ferroviaire.

Or, force est de reconnaître que les financements sont en berne, aussi bien en ce qui concerne les subventions de l'État que les ressources nouvelles, notamment celles de l'AFITF, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, dont le budget a été divisé par deux par la récente décision gouvernementale.

En outre, il y a quelques semaines, nous vous avons proposé d'adopter une proposition de loi visant à renationaliser les concessions d'autoroutes. Vous n'avez pas souhaité retenir cette orientation, ce que nous regrettons, même si nous avons entendu que quelques personnes au sein de la majorité sont intéressées par cette proposition. Cette renationalisation aurait en effet pu contribuer à financer le système ferroviaire à hauteur de 1 milliard à 2 milliards d'euros par an.

L'article 2 *ter*, en particulier, prévoit la remise au Parlement d'un rapport du Gouvernement sur les solutions pour traiter l'évolution de la dette historique du système ferroviaire. Il est cependant urgent de trouver des solutions pour ces 44 milliards d'euros de dette. L'examen en commission a permis d'aller plus loin en élargissant l'objet de ce rapport à

l'étude d'une reprise de tout ou partie de la dette du système ferroviaire par l'État, reprise que nous demandons également depuis de nombreuses années.

Au fond, pourquoi limiter la question financière à la seule reprise de la dette ? Nous avons fait des propositions concernant le versement transport, la nationalisation des concessions autoroutières que je viens d'évoquer, ou encore la création d'un livret de financement des infrastructures. Il serait donc intéressant que ce rapport étudie, parallèlement à la question de la dette, l'opportunité de recourir à ces nouvelles sources de financement. Tel est le sens de cet amendement.

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

M. Michel Teston, rapporteur. La commission du développement durable considère que rechercher de nouvelles sources de financement du système ferroviaire est une bonne idée, mais elle constate que les pistes évoquées dans l'amendement dépassent très largement le cadre du système ferroviaire.

M. Roger Karoutchi. Oui, elles le dépassent complètement !

M. Michel Teston, rapporteur. C'est la raison pour laquelle la commission a considéré qu'il n'était pas opportun d'inscrire de telles dispositions dans cette loi de réforme du système ferroviaire. La commission a donc émis un avis défavorable.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Monsieur le rapporteur vient d'exposer clairement le risque que présenterait l'adoption de cet amendement : elle dénaturerait effectivement la substance même du rapport, lequel doit traiter de la dette ferroviaire et non des recherches de financement.

Certes, l'intention est louable ; elle est même partagée. Vous faites un certain nombre de suggestions, mais je crains fort qu'il soit impossible de faire figurer dans le rapport consacré à la dette ferroviaire le versement transport, les prélèvements sur les sociétés d'autoroutes et les autres pistes que vous proposez, même s'il convient de les explorer ; nous y travaillons d'ailleurs pour compléter les financements des infrastructures.

M. le président. La parole est à Mme Mireille Schurch, pour explication de vote.

Mme Mireille Schurch. Monsieur le secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, vous nous dites que cet amendement ne correspond pas à l'objet de ce projet de loi, que son champ est trop large, etc.

Je voudrais cependant savoir, monsieur le secrétaire d'État, quels moyens de financement sont envisageables et comment vous menez cette investigation. Vos services sont-ils mobilisés, comme je le suppose ?

En effet, nous sommes tous au chevet du secteur ferroviaire ! Nous devons tous rechercher des financements. Quelle instance se charge de cette recherche ? Est-ce le ministère des transports ? Je sais que cette recherche de financements ne se limite pas au ferroviaire, mais pourriez-vous nous donner des éléments susceptibles de nous rassurer ? Nous avons l'impression que tout ce que nous disons s'évapore.

Avez-vous des pistes ? Comment allons-nous faire ? Pour notre part, nous avons formulé plusieurs propositions, notamment celle d'utiliser le livret A pour financer le système ferroviaire.

Les cheminots attendent eux aussi de connaître votre position. Si vous nous présentiez une réponse argumentée, nous pourrions retirer notre amendement.

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

M. Roger Karoutchi. Je dois reconnaître au groupe CRC une parfaite continuité de pensée, puisque nous avons débattu voici quelques semaines d'une proposition de loi émanant de ce groupe, visant à renationaliser les autoroutes. Certes, cette proposition de loi n'a pas été adoptée par la Haute Assemblée.

Quoi qu'il en soit, si nous sommes en mesure de dire au Gouvernement ce que nous souhaitons, il est inutile d'attendre deux ans, comme nous venons de le décider, pour que celui-ci nous remette son rapport sur la dette ferroviaire. Je ne vois pas pourquoi il ne nous présenterait pas son rapport la semaine prochaine, si nous savons déjà, nous sénateurs, ce que nous voulons et si le Gouvernement connaît déjà les solutions !

En réalité, j'espère que les services du ministère travaillent réellement sur la notion de la dette. Si l'on accepte qu'ils nous remettent un rapport, dans un délai que l'on aurait préféré plus court, mais que la Haute Assemblée a accepté de fixer à deux ans, il faut que le Gouvernement étudie toutes les pistes. Je ne crois pas que l'on puisse prescrire dès maintenant au Gouvernement quelle piste suivre. Sinon, je ne vois pas l'intérêt de ce rapport qui sera remis dans deux ans. Du reste, peut-être le Gouvernement pourrait-il présenter préalablement un rapport d'étape ou une analyse en commission sur les pistes envisagées ?

Enfin, même si je reconnais la constance des positions du groupe CRC, n'abordons pas du tout de suite la question de savoir comment gérer et solder la dette. Ou alors, que le Gouvernement dise qu'il a une solution immédiate.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Mme Schurch m'interpelle et me demande des précisions sur les modalités de financement des infrastructures. Il s'agit en effet du financement des infrastructures et non pas de celui de la dette, sommes-nous bien d'accord ?

Je vous confirme que l'ensemble des services et des établissements d'État qui peuvent mobiliser l'ingénierie financière pour les infrastructures sont à la manœuvre.

Nous devons prendre en considération la réalité temporelle. La mise en place des péages de transit, notamment, nous permettra d'évaluer la recette affectée à l'AFITF. Les parlementaires mènent également des travaux : l'Assemblée nationale a constitué une mission d'information dont M. Chanteguet est le rapporteur.

En ce qui concerne le financement global, nous attendons l'expertise des recettes attendues des péages de transit. J'ai indiqué un certain nombre des pistes qui sont analysées. J'ai notamment insisté sur la nécessité du financement des plans de relance autoroutiers, tels que nous les avons négociés. En ce qui concerne le financement des grands ouvrages, une mission d'expertise du Conseil général de l'environnement et du développement durable, le CGEDD, et de l'Inspection générale des finances a été menée sur le canal Seine-Nord Europe, par exemple. Nous étudions également la mobilisation d'une société de projets réalisés par Réseau ferré de France, RFF, et Aéroports de Paris, ADP. Pour les grandes infrastructures, des montages *ad hoc* viennent donc

compléter les modes de financement que l'on pourrait dire « universels », destinés à l'ensemble des infrastructures, qui permettront de financer le système ferroviaire et également de renouveler les contrats de projets État-région.

Vous le voyez donc : pour les grands ouvrages, nous recourons à une ingénierie financière « au coup par coup » en quelque sorte, adaptée aux infrastructures. Nous sommes dans l'attente de l'évaluation des péages de transit, dont les recettes devraient être de l'ordre de 550 millions d'euros. Enfin, d'autres pistes de financement sont en cours d'étude et de validation. Elles vous seront bien évidemment présentées dès lors que nous aurons un peu plus de précisions sur leur rendement et sur les montants concernés.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 62.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 2 *ter*, modifié.

(L'article 2 ter est adopté.)

Article 3

- ① Le titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le chapitre II est ainsi modifié :
- ③ a) Au début de l'article L. 2122-2, les mots : « Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « SNCF Réseau » ;
- ④ b) À la fin de la première phrase et à la dernière phrase de l'article L. 2122-4, les mots : « des entreprises ferroviaires » sont remplacés par le mot : « ferroviaire » ;
- ⑤ c) Après l'article L. 2122-4, sont insérés des articles L. 2122-4-1 et L. 2122-4-2 ainsi rédigés :
- ⑥ « Art. L. 2122-4-1. – L'article 226-13 du code pénal s'applique à la divulgation, à toute personne étrangère aux services du gestionnaire d'infrastructure responsables de la répartition des capacités et de la tarification de l'infrastructure, d'informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique dont la divulgation est de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi. La liste des informations concernées est déterminée par voie réglementaire. Le présent article ne s'applique pas à la communication des informations nécessaires à l'accomplissement de leurs missions aux services responsables de l'accès à l'infrastructure d'autres gestionnaires de l'infrastructure, sur le territoire national ou sur le territoire d'un autre État membre de l'Union européenne. Il ne s'applique pas non plus à la communication des informations aux fonctionnaires et agents chargés de la tutelle du gestionnaire d'infrastructure.
- ⑦ « Art. L. 2122-4-2. – Tout gestionnaire d'infrastructure prend des mesures d'organisation interne pour assurer le respect par son personnel de l'interdiction de divulgation des informations mentionnées à l'article L. 2122-4-1. Un décret en Conseil d'État définit ces mesures. » ;
- ⑧ d) L'article L. 2122-9 est complété par une phrase ainsi rédigée :

- 9 « Les demandes d'accès aux infrastructures de service et aux prestations qui y sont offertes sont traitées dans un délai raisonnable, fixé par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. » ;
- 10 e) L'article L. 2122-13 est ainsi rédigé :
- 11 « *Art. L. 2122-13.* – Les redevances pour les prestations offertes sur les infrastructures de service ne peuvent être supérieures au coût de la prestation, majoré d'un bénéfice raisonnable. Ces redevances incitent les gestionnaires d'infrastructure à utiliser de manière optimale leurs ressources et les technologies disponibles. » ;
- 12 2° Le chapitre III est ainsi modifié :
- 13 a) L'intitulé est ainsi rédigé : « Gestion des gares de voyageurs et des autres infrastructures de service » ;
- 14 b) L'intitulé de la section 1 est supprimé et la section 2 est abrogée ;
- 15 c) La première phrase de l'article L. 2123-1 est ainsi rédigée :
- 16 « La gestion des gares de voyageurs et des autres infrastructures de service, lorsqu'elle est effectuée par SNCF Mobilités, fait l'objet d'une comptabilité séparée de la comptabilité de l'exploitation des services de transport. » ;
- 17 c bis) Après l'article L. 2123-2, il est inséré un article L. 2123-2-1 ainsi rédigé :
- 18 « *Art. L. 2123-2-1.* – L'autorité organisatrice régionale des transports ferroviaires est consultée sur les projets d'investissements de développement et de renouvellement en gare entrepris par SNCF Réseau et SNCF Mobilités. » ;
- 19 c ter) L'article L. 2123-3 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- 20 « Il détermine les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices de transport ferroviaire sont consultées, pour les gares d'intérêt national, sur les projets d'investissements de développement et de renouvellement dans les gares de voyageurs desservies dans le cadre de services de transport organisés par ces autorités. Il définit également les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices de transport ferroviaire peuvent décider, par convention avec SNCF Mobilités et SNCF Réseau, de réaliser des projets d'investissements de développement et de renouvellement dans les autres gares de voyageurs relevant du ressort territorial de ces autorités organisatrices. » ;
- 21 d) Il est ajouté un article L. 2123-4 ainsi rétabli :
- 22 « *Art. L. 2123-4.* – I. – Pour les gares de voyageurs prioritaires qu'il définit, SNCF Mobilités établit un plan de stationnement sécurisé des vélos. Ce plan fixe le nombre et l'emplacement des équipements de stationnement des vélos et les modalités de protection contre le vol, en tenant compte de la fréquentation de la gare, de sa configuration et des possibilités d'y accéder selon les différents modes de déplacement. Il programme la réalisation des travaux correspondants et comporte, à ce titre, un plan de financement. Ce plan est élaboré par SNCF Mobilités, en concertation avec les collectivités territoriales et leurs groupements concernés.

23 « Il est compatible avec le schéma régional de l'intermodalité prévu à l'article L. 1213-3-1 et le plan de déplacements urbains prévu à l'article L. 1214-1, lorsqu'ils existent.

24 « II. – Le plan prévu au présent article est élaboré dans les trois ans suivant la promulgation de la loi n° ... du ... portant réforme ferroviaire. »

M. le président. L'amendement n° 170, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 3

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

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

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

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Cet amendement s'inscrit dans la continuité de celui que je vous ai présenté tout à l'heure concernant le fret ferroviaire portuaire. Il vise à préciser que la priorité sera donnée au fret ferroviaire portuaire. Il s'agit du deuxième signe de priorité que nous donnons pour la relance portuaire et surtout pour la mobilisation du ferroviaire portuaire.

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

M. Michel Teston, rapporteur. La commission du développement durable est favorable à toutes les dispositions susceptibles de renforcer le fret ferroviaire.

Elle a donc émis un avis favorable sur cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 170.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 164, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

I. - Alinéas 15 et 16

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

c) À l'article L. 2123-1, les mots : « À compter du 1^{er} janvier 2011 » sont supprimés et les mots : « la Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par les mots : « SNCF Réseau » ;

II. - Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

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

Cet amendement n'est pas soutenu.

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

L'amendement n° 155, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 16

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

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

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

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

La parole est à M. André Gattolin.

M. André Gattolin. Étant donné que 91 % des arrêts en gare sont effectués par les TER hors Transilien – et même 96 %, si l'on compte l'ensemble des arrêts des TER et des Transilien –, nous considérons qu'il est logique de confier aux régions un rôle de décideur en matière d'investissements en gare, sans remettre en cause leurs modalités d'exploitation, pour assurer le bon fonctionnement du service public du TER et en faire des lieux de vie adaptés aux besoins de mobilité.

Les régions sont donc les premiers clients des gares et elles contribuent à leur financement : il faut rappeler que, en 2012, les gares ont bénéficié de 650 millions d'euros de financement de la part des régions, à la fois en fonctionnement et en investissement. D'autres opérateurs et d'autres autorités organisatrices de services ferroviaires peuvent bénéficier des investissements en gare. Il est logique, également, que les autres parties prenantes aient leur mot à dire.

Cet amendement vise donc à mettre en place, pour chaque gare, un comité des opérateurs et des autorités organisatrices concernés pour valider ou du moins émettre un avis sur les investissements de développement en gare.

M. le président. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 13 est présenté par M. Nègre.

L'amendement n° 92 est présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéas 18 à 20

Remplacer ces alinéas par deux alinéas ainsi rédigés :

« *Art. L. 2123-2-1.* – Pour chaque gare relevant de la catégorie des gares de voyageurs d'intérêt national, définie au I de l'article 13-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national, est créé un comité regroupant les opérateurs de services de voyageurs, les autorités organisatrices finançant des services publics de transport ferroviaire de voyageurs, ainsi que les autorités organisatrices au sens de l'article L. 1231-1 du code des transports, ainsi que les collecti-

vités territoriales en charge de l'urbanisme. Ce comité valide les projets d'investissements de développement en gare entrepris par SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

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

L'amendement n° 13 n'est pas soutenu.

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour présenter l'amendement n° 92.

M. Vincent Capo-Canellas. André Gattolin vient de présenter un amendement similaire, aussi je serai bref.

Cet amendement vise à aller au-delà de la simple consultation en mettant en place, pour chaque gare nationale et chaque groupe de gares régionales, un comité des opérateurs, afin de valider les projets d'investissement et de développement en gare.

Je pense que cette proposition va dans le bon sens et je suis curieux d'entendre les avis du rapporteur et du Gouvernement sur le sujet, notamment pour savoir si la formulation que nous avons retenue convient.

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

M. Michel Teston, rapporteur. La commission du développement durable a constaté que la consultation des collectivités territoriales est déjà prévue par le décret « gares » et qu'elle a été réaffirmée dans ce projet de loi par plusieurs amendements adoptés par l'Assemblée nationale. Par conséquent, il paraît peu raisonnable d'aller plus loin en octroyant à des comités de gare un pouvoir de validation des projets entrepris par SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

La commission émet donc un avis défavorable sur les amendements n° 155 et 92.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Comme le souligne très justement M. le rapporteur, les travaux de l'Assemblée nationale ont permis d'infléchir très positivement certaines dispositions, notamment en augmentant les prérogatives des régions dans le domaine des gares ferroviaires.

Je pense notamment aux alinéas 17 et 18 de l'article 3, qui prévoient une consultation systématique des autorités organisatrices régionales pour tous les projets d'investissements en gare, qu'il s'agisse de projets de rénovation ou de développement.

Je pense encore aux alinéas 19 et 20 du même article, qui précisent les conditions d'association des autorités organisatrices aux décisions relatives à la gestion des gares d'intérêt national.

Je pense enfin à l'alinéa 3 de l'article 5 *bis*, qui confie à la région le rôle de chef de file pour l'aménagement des gares d'intérêt régional.

Quant au comité regroupant les opérateurs de services de voyageurs et les autorités organisatrices que vous proposez de créer à travers ces amendements, il ferait tout simplement doublon avec les instances régionales de concertation, les IRC, qui mettent déjà en œuvre des procédures de consultation dans le cas de projets d'investissements. Nous ne pensons pas qu'il soit opportun d'ajouter de la confusion là où nous souhaitons au contraire apporter plus de clarté.

M. le président. Monsieur Gattolin, l'amendement n° 155 est-il maintenu ?

M. André Gattolin. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 155 est retiré.

Monsieur Capo-Canellas, l'amendement n° 92 est-il maintenu ?

M. Vincent Capo-Canellas. J'allais proposer, après avoir écouté M. le rapporteur, de rectifier mon amendement afin que ces comités n'aient plus un pouvoir de validation, mais qu'ils se contentent de rendre un avis.

M. le secrétaire d'État, qui parle comme toujours avec sagesse, vient toutefois de nous rappeler qu'il existait déjà un comité équivalent. Je me range donc à ses arguments et retire l'amendement n° 92.

M. le président. L'amendement n° 92 est retiré.

L'amendement n° 149, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 22, après la deuxième phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

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

La parole est à M. André Gattolin.

M. André Gattolin. Afin de favoriser l'intermodalité des déplacements ainsi que le cyclotourisme, dont les retombées économiques sont plus importantes que celles du tourisme automobile dans les territoires concernés, le présent amendement tend à fixer dans les principes généraux du code des transports la possibilité d'embarquement de vélos non démontés à bord des transports ferroviaires.

Fixer ce principe dans la loi permettra ainsi de garantir que, lors du renouvellement des matériels roulants, cette problématique sera bien prise en compte.

Et lorsque notre collègue Vincent Capo-Canellas aura un problème de moto, il pourra utiliser son vélo en intermodalité avec la ligne B du RER ! *(Sourires.)*

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

M. Michel Teston, rapporteur. La commission du développement durable a été très sensible à cet amendement, qui lui paraît compléter utilement les dispositions relatives au plan de stationnement sécurisé des vélos.

En conséquence, l'avis de la commission est favorable.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Dans le droit-fil de la mobilisation des parlementaires, notamment *via* le club des parlementaires pour le vélo, et du plan vélo lancé par le Gouvernement, nous devons réfléchir à la façon d'accompagner et de conseiller les collectivités locales dans la mise en place de dispositifs incitant à l'usage du vélo.

Nous devons aussi réfléchir à des simplifications réglementaires, qui ne sont pas toujours faciles à opérer, notamment pour des raisons de sécurité. Je dois très prochainement rencontrer à ce sujet le coordonnateur interministériel en charge de cette question.

D'ailleurs, si nous avons commandé des trains larges, c'est aussi pour permettre d'embarquer des vélos à bord !

M. Roger Karoutchi. Ah ! c'était donc ça ! *(Sourires.)*

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Il s'agit certes de faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite – un objectif très important –, mais aussi d'aménager des espaces dédiés aux vélos embarqués. En effet, si notre matériel roulant n'est pas adapté au stockage des vélos, nous aurons quelques difficultés pour rendre le transport ferroviaire confortable. Nous devons donc être attentifs à cette question, qui s'inscrit dans un plan d'ensemble.

J'émetts donc un avis favorable sur cet amendement qui va dans la bonne direction

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 149.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 14, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Compléter cet article par deux alinéas ainsi rédigés :

e) Il est ajouté un article L. 2123-5 ainsi rétabli :

« Art. L. 2123-5. - Lorsqu'une infrastructure de service n'est pas utilisée pendant au moins deux années consécutives et qu'une entreprise ferroviaire s'est déclarée intéressée par l'accès à cette infrastructure, le propriétaire annonce publiquement que toute ou partie de l'installation est disponible à la location ou au crédit-bail, sauf s'il démontre l'existence d'un processus de reconversion, validé par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, lequel empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire ».

Cet amendement n'est pas soutenu.

Je mets aux voix l'article 3, modifié.

(L'article 3 est adopté.)

Article 4

① I. – Le titre III du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :

② 1° L'article L. 2131-1 est ainsi rédigé :

③ « Art. L. 2131-1. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires est une autorité publique indépendante, dotée de la personnalité morale. Elle concourt au suivi et au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national, notamment du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire. Elle exerce ses missions en veillant au respect de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, notamment des objectifs et dispositions visant à favoriser le développement des modes alternatifs à la route pour le transport de marchandises. » ;

④ 2° L'article L. 2131-2 est ainsi rédigé :

- 5 « Art. L. 2131-2. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires établit chaque année un rapport d'activité. Il comporte toutes recommandations utiles. Il est adressé au Gouvernement et au Parlement. » ;
- 6 3° L'article L. 2131-4 est ainsi rédigé :
- 7 « Art. L. 2131-4. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires veille à ce que l'accès au réseau et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire. Elle s'assure que le document de référence du réseau mentionné à l'article L. 2122-5 ne contient pas de dispositions discriminatoires et n'octroie pas aux gestionnaires d'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des personnes autorisées à demander des capacités d'infrastructure ferroviaires.
- 8 « Elle s'assure également de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires en matière d'accès au réseau et aux différentes prestations associées, avec leurs contraintes économiques, financières, juridiques et techniques. À ce titre, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires prend en considération, dans ses analyses, les enjeux et les contraintes du système de transport ferroviaire national, notamment la trajectoire financière du gestionnaire du réseau ferré national mentionnée au 3° de l'article L. 2111-10. » ;
- 9 4° L'article L. 2132-1 est ainsi modifié :
- 10 a) La première phrase est remplacée par deux phrases ainsi rédigées :
- 11 « L'Autorité de régulation des activités ferroviaires comprend un collège et une commission des sanctions chargée de prononcer les sanctions prévues aux articles L. 2135-7 et L. 2135-8. Le collège est composé de sept membres nommés par décret en raison de leurs compétences économiques, juridiques ou techniques dans le domaine ferroviaire, ou pour leur expertise en matière de concurrence, notamment dans le domaine des industries de réseau. » ;
- 12 b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- 13 « À l'exception des décisions relatives aux sanctions, les attributions confiées à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires sont exercées par le collège. » ;
- 14 4° bis L'article L. 2132-2 est ainsi modifié :
- 15 a) Au début, sont ajoutés les mots : « Le collège de » ;
- 16 b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- 17 « La commission des sanctions mentionnée à l'article L. 2132-1 adopte et publie un règlement intérieur précisant ses règles générales de fonctionnement et les règles de procédure applicables à la procédure de sanction prévue aux articles L. 2135-7 et L. 2135-8. » ;
- 18 4° ter (nouveau) L'article L. 2132-3 est complété par les mots : « et rendus publics, sous réserve des secrets protégés par la loi. » ;
- 19 5° L'article L. 2132-4 est ainsi modifié :
- 20 a) Les premier et avant-dernier alinéas sont supprimés ;
- 21 b) (Supprimé)
- 22 6° L'article L. 2132-5 est ainsi rédigé :
- 23 « Art. L. 2132-5. – Le président de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et ses deux vice-présidents exercent leurs fonctions à plein temps. Leurs fonctions sont incompatibles avec toute activité professionnelle, avec tout mandat électif départemental, régional, national ou européen, avec tout emploi public et avec toute détention, directe ou indirecte, d'intérêts dans le secteur ferroviaire. » ;
- 24 7° Les deux premiers alinéas de l'article L. 2132-7 sont ainsi rédigés :
- 25 « Les deux vice-présidents sont désignés, respectivement, par le Président de l'Assemblée nationale et le Président du Sénat.
- 26 « Le collège comprend au moins un membre nommé en raison de ses compétences économiques, un membre nommé en raison de ses compétences juridiques et un membre nommé en raison de ses compétences techniques dans le domaine ferroviaire ou pour son expertise en matière de concurrence, notamment dans le domaine des industries de réseau. La composition du collège assure une représentation équilibrée entre les femmes et les hommes. » ;
- 27 8° L'article L. 2132-8 est ainsi modifié :
- 28 a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :
- 29 « Les fonctions des membres du collège autres que celles de président ou de vice-président sont incompatibles avec tout mandat électif départemental, régional, national ou européen, et avec toute détention, directe et indirecte, d'intérêts dans le secteur ferroviaire. » ;
- 30 b) Au troisième alinéa, les mots : « a ou » sont supprimés ;
- 31 c) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- 32 « Au terme de leur mandat, les membres du collège n'occupent aucune position professionnelle et n'exercent aucune responsabilité au sein d'aucune des entreprises ou entités entrant dans le champ de la régulation pendant une période minimale de trois ans, sous peine des sanctions prévues à l'article 432-13 du code pénal. » ;
- 33 9° La section 2 du chapitre II est complétée par un article L. 2132-8-1 ainsi rédigé :
- 34 « Art. L. 2132-8-1. – Un commissaire du Gouvernement auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires fait connaître les analyses du Gouvernement, en particulier en ce qui concerne les enjeux et les contraintes du système de transport ferroviaire national, avant chaque décision, avis ou recommandation de l'autorité, à l'exclusion des décisions adoptées dans le cadre des procédures prévues aux articles L. 2134-2, L. 2135-7 et L. 2135-8. Il ne peut être commissaire du Gouvernement ni auprès d'un gestionnaire d'infrastructure ferroviaire ni auprès d'une entreprise ferroviaire. Il se retire lors des délibérations du collège. Les conditions de sa désignation sont fixées par voie réglementaire. » ;
- 35 9° bis Après la même section 2, est insérée une section 2 bis ainsi rédigée :
- 36 « Section 2 bis
- 37 « **Commission des sanctions**

- 38 « Art. L. 2132-8-2. – La commission des sanctions mentionnée à l'article L. 2132-1 comprend trois membres :
- 39 « 1° Un membre du Conseil d'État, désigné par le vice-président du Conseil d'État ;
- 40 « 2° Un conseiller à la Cour de cassation, désigné par le premier président de la Cour de cassation ;
- 41 « 3° Un magistrat de la Cour des comptes, désigné par le premier président de la Cour des comptes.
- 42 « Le président de la commission des sanctions est nommé par décret parmi les membres de la commission.
- 43 « Les fonctions de membre de la commission des sanctions ne sont pas rémunérées. Elles sont incompatibles avec celles de membre du collège de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.
- 44 « La durée du mandat des membres de la commission des sanctions est de six ans non renouvelable. Elle est décomptée à partir de la date de la première réunion de la commission. À l'expiration de la durée de six ans, les membres restent en fonction jusqu'à la première réunion de la commission des sanctions dans sa nouvelle composition.
- 45 « En cas de vacance d'un siège d'un membre de la commission des sanctions, il est procédé à son remplacement pour la durée du mandat restant à courir. Un mandat exercé pendant moins de deux ans n'est pas pris en compte pour l'application de la règle de non-renouvellement mentionnée à la première phrase de l'avant-dernier alinéa. » ;
- 46 10° (*Supprimé*)
- 47 11° L'article L. 2132-10 est ainsi modifié :
- 48 a) Au premier alinéa, les mots : « sous l'Autorité » sont remplacés par les mots : « sous l'autorité » ;
- 49 b) Au troisième alinéa, après le mot : « président », insérer les mots : « et des vice-présidents » ;
- 50 12° Au 1° de l'article L. 2132-13, les mots : « à Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « au gestionnaire du réseau ferré national mentionné à l'article L. 2111-9, » ;
- 51 13° L'article L. 2133-4 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :
- 52 « Aux fins de vérification et de contrôle de l'effectivité de la séparation comptable prévue aux mêmes articles L. 2122-4, L. 2123-1, L. 2144-1 et L. 2144-2, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut recueillir, auprès des entreprises qui exercent des activités de gestion de l'infrastructure ferroviaire, de gestion d'infrastructures de service ou d'entreprise ferroviaire, toutes les informations comptables qu'elle estime nécessaires.
- 53 « L'Autorité de régulation des activités ferroviaires informe les services de l'État compétents des irrégularités potentielles en matière d'aides d'État constatées dans l'exercice de ses attributions. » ;
- 54 14° L'article L. 2133-5 est ainsi modifié :
- 55 a) Le premier alinéa est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :
- 56 « L'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis conforme sur la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national au regard :
- 57 « 1° Des principes et des règles de tarification applicables sur ce réseau, prévus à l'article L. 2111-25 ;
- 58 « 2° De la soutenabilité de l'évolution de la tarification pour le marché du transport ferroviaire, et en considération de la position concurrentielle du transport ferroviaire sur le marché des transports ;
- 59 « 3° Des dispositions du contrat, mentionné à l'article L. 2111-10, conclu entre l'État et SNCF Réseau. » ;
- 60 b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- 61 « L'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis conforme sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées offertes dans les gares de voyageurs et les autres infrastructures de service mentionnées à l'article L. 2123-3 au regard des principes et des règles de tarification applicables à ces infrastructures. » ;
- 62 15° Après l'article L. 2133-5, il est inséré un article L. 2133-5-1 ainsi rédigé :
- 63 « Art. L. 2133-5-1. – Préalablement à l'examen du budget de SNCF Réseau par le conseil d'administration de celui-ci, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis motivé sur ce projet. Cet avis porte notamment sur le respect de la trajectoire financière définie par le contrat conclu entre l'État et SNCF Réseau mentionné à l'article L. 2111-10.
- 64 « Si l'Autorité de régulation des activités ferroviaires constate que SNCF Réseau a manqué à ses obligations contractuelles ou que la trajectoire financière s'est écartée de celle prévue au contrat, elle en analyse les causes et peut recommander au conseil d'administration de SNCF Réseau de mettre en œuvre des mesures correctives appropriées. » ;
- 65 16° (*Supprimé*)
- 66 17° L'article L. 2133-9 est ainsi rédigé :
- 67 « Art. L. 2133-9. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut s'opposer à la nomination, au renouvellement ou à la révocation du président du conseil d'administration de SNCF Réseau, dans les conditions fixées à l'article L. 2111-16. » ;
- 68 17° bis Le chapitre III est complété par des articles L. 2133-10 et L. 2133-11 ainsi rédigés :
- 69 « Art. L. 2133-10. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires veille à ce que les décisions de la SNCF respectent l'indépendance de SNCF Réseau dans l'exercice des fonctions définies au 1° de l'article L. 2111-9.
- 70 « Art. L. 2133-11. – La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités informent l'Autorité de régulation des activités ferroviaires de tout projet de déclassement de biens situés à proximité de voies ferrées exploitées. » ;
- 71 17° ter L'article L. 2134-2 est ainsi modifié :
- 72 a) À la fin du 3°, les mots : « ou aux redevances à acquitter en application de la tarification ferroviaire » sont supprimés ;

- 73) *b)* Le 4° est complété par les mots : « et aux redevances à acquitter pour l'utilisation du réseau en application du système de tarification ferroviaire » ;
- 74) *c)* Le 6° est ainsi rédigé :
- 75) « 6° À l'exercice du droit d'accès aux infrastructures de service, ainsi qu'à la fourniture et à la tarification des prestations minimales, complémentaires ou connexes offertes sur ces infrastructures de service ; »
- 76) *d)* La deuxième phrase de l'avant-dernier alinéa est complétée par les mots : « et prend les mesures appropriées pour corriger toute discrimination ou toute distorsion de concurrence eu égard notamment aux 1° à 8° du présent article » ;
- 77) 18° L'article L. 2134-3 est ainsi modifié :
- 78) *a)* Le premier alinéa est ainsi rédigé :
- 79) « L'Autorité de régulation des activités ferroviaires examine toutes les demandes formulées au titre de l'article L. 2134-2. Elle engage l'instruction de chaque demande dans un délai d'un mois à compter de sa réception. Elle sollicite toutes informations utiles à l'instruction et procède aux consultations des parties concernées. Elle se prononce dans un délai maximal de six semaines à compter de la réception de l'ensemble des informations utiles à l'instruction de la demande. » ;
- 80) *b)* À la seconde phrase du troisième alinéa, après le mot : « conséquences », sont insérés les mots : « irréparables ou » ;
- 81) 18° *bis* À la première phrase du second alinéa de l'article L. 2135-1, les mots : « un rapport d'expertise ou des experts extérieurs » sont remplacés par les mots : « un audit comptable ou un rapport d'expertise ou des experts extérieurs pour réaliser des audits comptables ou » ;
- 82) 18° *ter* A L'article L. 2135-2 est ainsi modifié :
- 83) *a)* Au premier alinéa, les mots : « et des entreprises ferroviaires » sont remplacés par les mots : « , des entreprises ferroviaires et de la SNCF » ;
- 84) *b)* À la première phrase du deuxième alinéa, les mots : « et des entreprises ferroviaires » sont remplacés par les mots : « , des entreprises ferroviaires et de la SNCF » ;
- 85) 18° *ter* L'article L. 2135-7 est ainsi modifié :
- 86) *a)* Le premier alinéa est ainsi rédigé :
- 87) « La commission des sanctions de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut sanctionner les manquements qu'elle constate de la part d'un gestionnaire d'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire ou de la SNCF, dans les conditions suivantes : » ;
- 88) *b)* Le premier alinéa du 1° est ainsi rédigé :
- 89) « 1° En cas de manquement d'un gestionnaire d'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire ou de la SNCF aux obligations lui incombant au titre de l'accès au réseau ou de son utilisation, notamment en cas de méconnaissance d'une règle formulée par l'autorité en application de l'article L. 2131-7 ou d'une décision prise par elle en application des articles L. 2133-3 et L. 2133-4, le collège de l'autorité met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai que le collège détermine. Il peut rendre publique cette mise en demeure. » ;
- 90) *c)* Après le mot : « imparti », la fin du deuxième alinéa du même 1° est ainsi rédigée : « le collège de l'autorité peut décider l'ouverture d'une procédure de sanction. Il notifie alors les griefs à l'intéressé et en saisit la commission des sanctions ; »
- 91) *d)* Après le même alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- 92) « 1° *bis* La commission des sanctions de l'autorité peut, en fonction de la gravité du manquement, prononcer à l'encontre de l'intéressé : » ;
- 93) *e)* À la dernière phrase du *b* du 1°, les mots : « l'autorité » sont remplacés par les mots : « la commission des sanctions » ;
- 94) *f)* Au 2°, les mots : « ou l'entreprise ferroviaire » sont remplacés par les mots : « , l'entreprise ferroviaire ou la SNCF » et, après le mot : « par », sont insérés les mots : « le collège de » ;
- 95) *g)* Le 3° est ainsi modifié :
- 96) – les mots : « soit d'un gestionnaire d'infrastructure, soit d'une entreprise ferroviaire, soit » sont remplacés par les mots : « d'un gestionnaire d'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire, de la SNCF ou » ;
- 97) – après la seconde occurrence du mot : « article », sont insérés les mots : « le collège de » ;
- 98) – les mots : « qu'elle » sont remplacés par les mots : « que le collège » ;
- 99) *b)* Après le mot : « erronés », la fin du dernier alinéa est ainsi rédigée : « le collège de l'autorité peut saisir la commission des sanctions, qui se prononce dans les conditions prévues au 1° *bis*. » ;
- 100) 18° *quater* L'article L. 2135-8 est ainsi modifié :
- 101) *a)* La première phrase du premier alinéa est ainsi rédigée :
- 102) « La procédure devant la commission des sanctions est contradictoire. » ;
- 103) *b)* À la première phrase du deuxième alinéa, les mots : « l'autorité » sont remplacés par les mots : « la commission des sanctions » ;
- 104) *c)* Au début de la première phrase du quatrième alinéa, les mots : « Le collège » sont remplacés par les mots : « La commission des sanctions » ;
- 105) *c bis)* Le début du cinquième alinéa est ainsi rédigé : « La commission des sanctions délibère sur les affaires dont elle est saisie hors... (*le reste sans changement*). » ;
- 106) *d)* La deuxième phrase de l'avant-dernier alinéa est complétée par les mots : « par les personnes sanctionnées, ou par le président de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires après accord du collège de l'autorité » ;
- 107) *e)* Au début du dernier alinéa, les mots : « L'autorité » sont remplacés par les mots : « La commission des sanctions » ;
- 108) 19° (*Supprimé*)
- 109) II. – (*Non modifié*) Les procédures de sanction devant l'Autorité de régulation des activités ferroviaires en cours à la date de la première réunion de la commission des sanctions mentionnée à l'article L. 2132-1 du code des transports sont poursuivies de plein droit par celle-ci.

M. le président. L'amendement n° 97, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, est ainsi libellé :

Alinéa 7, première phrase

Remplacer les mots :

l'accès au réseau et aux différentes prestations associées par les mots :

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

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. L'article 4 modifie le fonctionnement de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, l'ARAF – je reviens à mes passions, monsieur le secrétaire d'État! – et en étend les missions, notamment au contrôle du respect de la trajectoire financière de SNCF Réseau, déterminée contractuellement avec l'État.

L'ARAF veille à ce que l'accès aux capacités d'infrastructure sur le réseau et aux différentes prestations associées soit accordé de façon équitable et non discriminatoire.

Elle s'assure de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires avec leurs contraintes économiques, juridiques et techniques.

À ce titre, l'ARAF surveille l'application des mesures assurant l'indépendance de la gestion du trafic et des circulations.

Cet amendement vise donc à préciser que l'accès aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de service doit être réalisé dans des conditions équitables et non discriminatoires pour les entreprises étrangères qui, depuis 2009, sont autorisées à réaliser du transport international de voyageurs.

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

M. Michel Teston, rapporteur. La commission du développement durable a estimé qu'il s'agissait d'un amendement de précision qui complète utilement le texte.

En conséquence, l'avis est favorable.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 97.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 15, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 8

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° Après le 3° de l'article L. 2131-7, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Les conditions de marché des services tels que définis par le schéma mentionné à l'article L. 1212-3-1. » ;

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 64, présenté par Mmes Schurch, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéa 11, seconde phrase

Après le mot :

juridiques

Rédiger ainsi la fin de cette phrase :

, techniques ou sociales dans le domaine ferroviaire. » ;

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Le projet de loi conforte l'ARAF en lui conférant de nouveaux pouvoirs et en renforçant son pouvoir de décision en lieu et place du ministère compétent, au moyen des avis conformes.

En vertu du projet de loi, cette autorité concourt au suivi et au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national. Ses missions sont vastes et complexes.

Or, en l'état actuel du projet de loi, il est prévu que « le collège de l'ARAF est composé de sept membres nommés par décret en raison de leurs compétences économiques, juridiques ou techniques dans le domaine ferroviaire, ou pour leur expertise en matière de concurrence, notamment dans le domaine des industries de réseau ».

Par notre amendement, nous vous proposons de compléter cet alinéa afin que les professionnels amenés à siéger dans le collège soient également choisis en raison de leurs compétences sociales dans le secteur ferroviaire.

Nous vous demandons également de supprimer la référence aux compétences des membres de l'ARAF dans le domaine de la concurrence, qui ne sont pas essentielles à nos yeux au regard des missions de cette autorité.

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

M. Michel Teston, rapporteur. Nous sommes tous conscients, dans notre nation, de l'importance des aspects sociaux. Cela dit, les membres de la commission du développement durable ont fait remarquer que cette disposition était relative aux membres d'une autorité de régulation.

Les compétences qui sont exigées de ceux-ci sont mentionnées à l'alinéa 11 de l'article 4 : il s'agit de compétences économiques, juridiques ou techniques dans le domaine ferroviaire, ainsi que d'une expertise en matière de concurrence, notamment dans le domaine des industries de réseau.

C'est la raison pour laquelle la commission a émis un avis défavorable sur cet amendement.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Avis défavorable.

Je profite de cette occasion pour m'inquiéter très officiellement de la disparition de M. Nègre, monsieur le président... (*Sourires.*) Je sais que cette inquiétude est partagée par bon nombre de sénatrices et de sénateurs et il serait peut-être utile, dès lors, de bénéficier de quelques minutes de suspension de séance pour nous enquêter de ce qui a bien pu lui arriver !

M. le président. Avant de vous répondre, monsieur le secrétaire d'État, je donne la parole à Mme Mireille Schurch, pour explication de vote sur l'amendement n° 64.

Mme Mireille Schurch. J'ai bien lu l'alinéa 11 de l'article 4, monsieur le rapporteur. Nous vous proposons simplement de faire figurer la mention des compétences « techniques ou sociales dans le domaine ferroviaire », car nous pensons qu'il n'est pas anodin pour l'ARAF que ses membres aient des connaissances sociales dans le domaine ferroviaire.

Je regrette que la commission ait émis un avis défavorable et maintiens cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 64.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Monsieur le secrétaire d'État, M. Nègre nous a fait savoir qu'il avait dû s'absenter, mais qu'il nous faisait confiance pour tenir compte de toutes ses remarques. Ne soyez pas inquiet pour lui!

Mes chers collègues, nous allons interrompre nos travaux pour quelques instants.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à seize heures cinquante-cinq, est reprise à dix-sept heures dix.)

M. le président. La séance est reprise.

L'amendement n° 93, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, est ainsi libellé :

Alinéa 29

Supprimer les mots :

autres que celles de président ou de vice-président

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Il s'agit d'un amendement de cohérence rédactionnelle. Il vise à confirmer l'incompatibilité entre les fonctions de membre du collège de l'ARAF, y compris celles de président et de vice-président, et tout mandat électif. La rédaction actuelle de l'alinéa 29 laisse penser que le président et les vice-présidents pourraient être exclus de cette incompatibilité, alors que l'alinéa 23 la prévoit explicitement. Nous vous proposons de mettre les deux alinéas en cohérence, afin de sécuriser juridiquement la rédaction.

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

M. Michel Teston, rapporteur. L'article L. 2132-8 du code des transports ne traite que des fonctions des membres du collège de l'ARAF qui ne sont pas président ou vice-président. Ces derniers voient leur sort défini à l'article L. 2132-5, qui précise que leurs fonctions sont incompatibles non seulement avec tout mandat électif et avec toute détention d'intérêts dans le secteur ferroviaire, mais aussi avec toute activité professionnelle.

Ainsi, l'exclusion du président et des vice-présidents à l'article L. 2132-8 ne signifie donc aucunement qu'ils peuvent exercer un mandat électif ou détenir des intérêts dans le secteur ferroviaire. Pour des raisons de clarté, il convient de maintenir la distinction entre, d'une part, les « simples » membres du collège de l'ARAF et, d'autre part, le président et les vice-présidents. La commission émet un avis défavorable.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. La préoccupation exprimée par Vincent Capo-Canellas est légitime, mais le texte du projet de loi lui donne déjà satisfaction. Je demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis du Gouvernement sera défavorable.

M. le président. Monsieur Capo-Canellas, l'amendement n° 93 est-il maintenu ?

M. Vincent Capo-Canellas. Nous voulions écrire les choses encore plus clairement, mais, dès lors que l'amendement est satisfait, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 93 est retiré.

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

Les deux premiers amendements sont identiques.

L'amendement n° 27 rectifié est présenté par Mme Primas et M. Nègre.

L'amendement n° 94 est présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéas 33 et 34

Supprimer ces alinéas.

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

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour présenter l'amendement n° 94.

M. Vincent Capo-Canellas. Si vous le permettez, monsieur le président, je présenterai en même temps l'amendement n° 95, qui vise le même objectif.

M. le président. J'appelle donc en discussion l'amendement n° 95, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, et ainsi libellé :

Alinéa 34

Rédiger ainsi cet alinéa :

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

Veillez poursuivre, mon cher collègue.

M. Vincent Capo-Canellas. L'amendement n° 94 vise à supprimer le poste de commissaire du Gouvernement auprès de l'ARAF. L'amendement n° 95 constitue un amendement de repli : il vise lui aussi à supprimer le poste de commissaire du Gouvernement auprès de l'ARAF, mais en assortissant cette suppression de la possibilité pour l'Autorité de consulter le Gouvernement afin d'en connaître les analyses, en particulier en ce qui concerne les enjeux et les contraintes du système de transport ferroviaire national.

J'ai déjà insisté hier sur la nécessité de faire de l'ARAF un régulateur fort et indépendant, dans ce système assez complexe. L'objectif est de garantir un accès égal au ferroviaire, et notamment au réseau. Au moment où l'on élargit les pouvoirs de l'ARAF, il ne nous semble pas opportun de lui imposer une contrainte supplémentaire – j'emploie cette expression entre guillemets – en la personne d'un commissaire du Gouvernement.

La solution de l'amendement n° 95 nous paraît équilibrée ; je la soumets à la sagacité éclairée du rapporteur et à l'avis non moins éclairé du secrétaire d'État. Même s'il est prévu que le commissaire du Gouvernement se retire lors des

délibérations, sa présence au sein de l'ARAF pourrait apparaître comme une forme de reprise en main relative du régulateur et donc nuire au bon fonctionnement de ce dernier. Je rappelle qu'il n'existe pas de commissaire du Gouvernement auprès de l'ARAF aujourd'hui.

Monsieur le rapporteur, monsieur le secrétaire d'État, vous avez le choix entre deux versions, l'une douce et l'autre brutale. Je gage que vous saurez trouver, entre ces deux possibilités, une voie que nous pourrions suivre.

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

M. Michel Teston, rapporteur. Je vous propose d'aborder les deux amendements de façon conjointe.

En ce qui me concerne, on ne peut pas dire que je sois très favorable à la suppression pure et simple du commissaire du Gouvernement, car elle priverait l'ARAF d'un éclairage parfois utile.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Eh oui !

M. Michel Teston, rapporteur. Faut-il rappeler la place que devra tenir l'État dans le système ferroviaire avec la réforme que nous allons adopter, du moins je l'espère ?

Toutefois, j'ai bien noté que la présence d'un commissaire du Gouvernement suscitait quelques réticences,...

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Incroyable !

M. Michel Teston, rapporteur. ... en particulier au sein de l'ARAF.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Surtout au sein de l'ARAF !

M. Michel Teston, rapporteur. Oui, je suis assez d'accord avec vous, monsieur le secrétaire d'État.

Notre collègue Vincent Capo-Canellas propose un second amendement, qui constitue une position de repli par rapport au premier et rétablit une simple possibilité pour l'ARAF de consulter le Gouvernement.

M. Roger Karoutchi. C'est normal !

M. Michel Teston, rapporteur. Monsieur le secrétaire d'État, je le sais, cette question vous préoccupe très fortement. Vous avez d'ailleurs déjà été interrogé sur la question.

Dans sa grande sagesse, la commission du développement durable a estimé qu'il était absolument nécessaire de demander l'avis, forcément éclairé, du Gouvernement. Ensuite, nous nous en remettons à la sagesse de la Haute Assemblée. *(Sourires.)*

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Monsieur le rapporteur, vous avez raison d'être sceptique sur une telle demande. De quoi s'agit-il ?

En réalité, M. Capo-Canellas se transforme en Défenseur des droits,...

M. Roger Karoutchi. Il l'a toujours été ! *(Sourires.)*

M. Jean-Pierre Caffet. Le poste est déjà pris ! *(Nouveaux sourires.)*

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. ... mais, pour être nommé à ce poste, il faut suivre toute une procédure que vous connaissez. Peut-être faut-il créer un poste de défenseur des droits de l'ARAF, puisque vous semblez y être très sensible ?

Je l'ignore à ce stade, mais je finirai par savoir un jour pourquoi vous faites preuve d'une telle attention, j'allais dire d'une vigilance extrême, à l'égard de cette institution. J'ai quand même donné un certain nombre de gages, notamment par des déclarations de principe, sur la nécessité d'avoir un régulateur fort dans un système intégré.

À cet égard, je rappelle le statut de l'ARAF : il s'agit d'une autorité administrative indépendante, ou AAI, tellement indépendante, d'ailleurs, qu'elle souhaiterait parfois se substituer à d'autres autorités, jusqu'à exprimer une forme de réserve active lorsqu'elle devrait se soumettre à l'expression de la légitimité politique. Or nous ne sommes pas dans un système qui devrait s'affranchir d'une telle légitimité, dont vous êtes vous-mêmes, par votre mandat, les dépositaires institutionnels, ce qui n'est pas le cas de l'ARAF. Cette dernière n'a que son statut à faire valoir, quand vous avez reçu l'onction démocratique, ce qui vous donne non seulement des droits et des devoirs, mais aussi la responsabilité de donner l'impulsion à une politique générale.

Pour être plus précis, je ne comprends pas le débat qui a fait rage à l'Assemblée nationale, et que vous relayez, ici, au Sénat, monsieur Capo-Canellas, même si, je le reconnais, vous faites preuve d'un sens de la mesure et d'un discernement évidents.

M. Roger Karoutchi. Pas trop de flatterie ! *(Rires.)*

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Néanmoins, de là à considérer que l'ARAF devrait rompre tout lien avec le Gouvernement, se couper du monde comme l'a fait la République albanaise à un moment de son histoire !

Pour ma part, je trouve normal, sans que cela porte atteinte à son statut d'autorité administrative indépendante, qu'il y ait en son sein un représentant de l'État, dénommé « commissaire du Gouvernement », qui puisse en tant que de besoin être appelé à préciser les choix et orientations de la politique gouvernementale ou l'expression de la souveraineté nationale telle qu'elle résulte de vos débats.

C'est si peu contradictoire avec le statut d'une autorité administrative indépendante que nous retrouvons même un commissaire du Gouvernement auprès de l'Autorité de la concurrence, ce qui devrait lever toutes les réserves que vous pensez tirer de je ne sais quelle jurisprudence. Par ailleurs, un commissaire du Gouvernement a été légalement nommé, sans que cela soit sanctionné, auprès de la Commission de régulation de l'énergie.

Une telle présence auprès de l'ARAF paraît donc normale, sous réserve du respect d'un certain nombre de règles : le commissaire du Gouvernement doit avoir un droit de parole, mais doit se retirer lorsqu'il est procédé à un vote ou qu'est abordé un sujet sensible, etc.

Cette question a provoqué un grand débat à l'Assemblée nationale. Elle semble également susciter de l'émotion au Sénat, et elle inquiète à ce point l'ARAF, et surtout son président, que je ne souhaite pas éluder le débat *(M. Roger Karoutchi s'esclaffe.)* ni figer notre position. Je reste donc ouvert : si vous considérez à ce point que c'est un risque pour l'indépendance de l'ARAF, alors ajoutez des garanties...

M. Roger Karoutchi. Oui, mais lesquelles ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. ... et instaurez une procédure obligatoire de saisine du Gouvernement par l'ARAF en précisant que cette dernière « doit saisir le Gouver-

nement » sur les questions touchant à la politique nationale. J'espère vous avoir rassuré et que l'ARAF ne tremblera pas devant cette proposition.

Pour autant, je me dois d'être aussi clair devant vous qu'à l'Assemblée nationale. Selon moi, il est important pour l'ARAF elle-même qu'elle ne se trompe pas de missions ni de légitimité. Elle fait preuve de défiance en se comportant de la sorte à l'égard du Gouvernement et de ses représentants, le plus souvent élus, donc ayant une légitimité démocratique. Je le dis très clairement : nous devons tous faire preuve de respect mutuel quand il s'agit des fonctions, des responsabilités et du statut de chacun.

M. le président. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour explication de vote.

M. Vincent Capo-Canellas. Je remercie M. le rapporteur, qui, dans toute sa sagesse, a bien voulu laisser prospérer le débat, après un premier examen en commission. Je suis sensible à l'attention qu'il porte à cet amendement, car le sujet méritait que nous nous y arrêtions.

Je remercie aussi M. le secrétaire d'État de sa réponse ; il a bien voulu nous éclairer, après que je l'ai un peu appelé à le faire en nous rappelant les termes du débat à l'Assemblée nationale. Je comprends bien les arguments qui fondent la position du Gouvernement, laquelle est tout à fait légitime.

Vous avez vous-même évoqué un certain nombre de précédents. Il me semble cependant, de mémoire, que l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes, l'ARCEP, n'a pas de commissaire du Gouvernement auprès d'elle.

M. Roger Karoutchi. Non, je ne crois pas.

M. Vincent Capo-Canellas. Il semblerait donc qu'il y ait au moins une AAI où il n'y a pas de commissaire du Gouvernement. Je vous invite donc à ce qu'il y en ait une deuxième.

Par ailleurs, vous avez parlé de gages. Même en amour, nous voulons toujours des gages, mais vous savez ce qu'il en est : il en faut toujours un peu plus !

Vous avez donc donné quelques gages, non pas uniquement pour l'ARAF, mais surtout pour l'impartialité dans l'attribution des sillons et dans l'accès au réseau, car c'est bien ce que nous recherchons : avoir un système réellement équilibré, qui garantisse, en même temps, l'existence d'un groupe intégré et le respect des contraintes européennes, notamment le libre accès de l'ensemble des opérateurs au réseau. Toute la difficulté est là, et c'est uniquement ce qui nous amène à nous intéresser à l'ARAF.

Pour vous faire une confidence, sachez que je n'ai pas discuté avec le président de l'ARAF de ces amendements, si ce n'est après les avoir déposés, pour vérifier que ce que nous proposons n'était pas totalement absurde. En tout état de cause, nous avons des contacts avec l'ensemble des intervenants du système ferroviaire, pour comprendre les contraintes de chacun avant de nous faire une opinion. Ensuite, notre groupe décide seul des positions qu'il adopte.

Monsieur le secrétaire d'État, vous nous invitez fort aimablement, avec beaucoup de sagesse, à réfléchir à des garanties, et donc à rectifier cet amendement. J'y suis tout à fait ouvert, et je vous remercie d'avoir bien voulu évoquer cette éventualité. Il s'agirait de supprimer le commissaire du Gouvernement et de préciser que l'Autorité de régulation des activités ferroviaires « doit consulter » à la place de « peut, à sa demande, consulter » le Gouvernement.

Je serai un peu plus lapidaire dans la rédaction, car, l'indicatif valant l'impératif en droit, il me semble préférable de préciser que l'ARAF « consulte » plutôt que d'écrire qu'elle « doit consulter ».

M. Jean-Pierre Caffet. Oui, c'est mieux !

M. Vincent Capo-Canellas. En effet, cette formulation vaut obligation et me paraît juridiquement plus juste. Je rectifie ainsi mon amendement pour remplacer les mots « peut, à sa demande, consulter le Gouvernement » par les mots « consulte le Gouvernement ».

M. le président. Je suis donc saisi d'un amendement n° 95 rectifié, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, ainsi libellé :

Alinéa 34

Rédiger ainsi cet alinéa :

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

Quel est l'avis de la commission sur cet amendement rectifié ?

M. Michel Teston, rapporteur. Je n'ai bien sûr pas eu le temps de réunir la commission pour la consulter, mais, compte tenu des échanges que nous avons eus lors de deux réunions et de ce que viennent de déclarer tant M. le secrétaire d'État que M. Capo-Canellas, il me semble à titre personnel que la rédaction proposée peut être acceptée.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Pour la clarté de nos travaux, je tiens à préciser que, dans mon esprit, il s'agit non pas d'une invitation faite à l'ARAF de consulter le Gouvernement, mais bien d'une injonction.

M. le président. Monsieur Capo-Canellas, l'amendement n° 94 est-il maintenu ?

M. Vincent Capo-Canellas. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 94 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 95 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

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

L'amendement n° 65, présenté par Mmes Schurch, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéas 54 à 61

Supprimer ces alinéas.

La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. Ce projet de loi tend clairement à renforcer les pouvoirs de l'ARAF. Certains s'en réjouissent, pas nous !

Vous le savez, nous n'avons jamais été favorables à la création de ce « gendarme du ferroviaire ». Nous considérons en effet que le rôle de régulation du système ferroviaire ne doit pas être confié à une structure prétendument indépendante, mais doit relever du rôle de l'État dans ses missions régaliennes. L'existence d'une agence de régulation suppose en effet une libéralisation du secteur, libéralisation que nous estimons contre-performante au regard des missions d'intérêt général du système ferroviaire.

Nous réfutons donc l'extension des compétences de l'ARAF opérée par cette loi qui confirme des pouvoirs exorbitants au détriment du rôle de l'État stratège.

Une telle dérive est flagrante en matière d'homologation des redevances de péage. Elle ne manque pas de nous faire réagir, puisque l'on sait que les ressources de l'ARAF proviennent de ces mêmes péages. N'y aurait-il pas ici un léger conflit d'intérêts ?

Le projet de loi initial permettait de revenir sur cet avis conforme en en faisant un simple avis motivé, mais, l'avis conforme étant rétabli, nous ne pouvons être en accord avec cette rédaction.

C'est pourquoi nous vous proposons de supprimer cet alinéa.

M. le président. L'amendement n° 173, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable, est ainsi libellé :

Alinéa 61

Rédiger ainsi cet alinéa :

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

La parole est à M. le rapporteur, pour présenter l'amendement n° 173 et pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 65.

M. Michel Teston, rapporteur. L'amendement n° 173 vise à préciser que l'ensemble des redevances relatives aux infrastructures de service sont soumises à un avis conforme de l'ARAF, qu'elles concernent l'accès à ces infrastructures ou les prestations régulées qui y sont fournies.

En conséquence, s'agissant de l'amendement n° 65, la commission a considéré qu'il n'était pas possible de supprimer l'avis conforme de l'ARAF sur l'ensemble des redevances d'infrastructures, car nous ne pouvons pas nous soustraire au droit européen. L'avis est donc défavorable.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Avis favorable sur l'amendement n° 173 et défavorable sur l'amendement n° 65.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 65.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 173.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 63, présenté par Mmes Schurch, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéas 62 à 64

Supprimer ces alinéas.

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch Parmi les nombreuses missions dévolues à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, celle qui consiste à veiller à ce que les conditions d'accès au réseau ferroviaire n'entraînent pas le développement de la concurrence occupe une place centrale.

Nous pouvons craindre – et nous le craignons ! – que, comme cela se passe dans le domaine énergétique, les arbitrages ne continuent de se faire au profit de la concurrence et non des usagers ou des salariés.

Les pouvoirs de l'autorité administrative ont été très largement confortés par le projet de loi, ce qui n'est pas pour nous réjouir, comme l'a dit ma collègue Évelyne Didier.

Ce renforcement de la place de l'ARAF, dans un contexte où le Gouvernement a pour objectif principal de maîtriser l'endettement, de rétablir les équilibres financiers et de réduire les dépenses publiques, confirme nos craintes de voir le secteur ferroviaire totalement libéralisé à moyen terme.

Par notre amendement, nous demandons la suppression des alinéas 62 à 64 de l'article 4, qui confèrent justement de nouveaux pouvoirs de contrôle à l'ARAF. Ainsi, elle peut, par exemple, exercer en amont un contrôle du budget de la SNCF et formuler des recommandations en matière de mesures correctives, ce qui, à notre avis, n'est pas du tout son rôle.

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

M. Michel Teston, rapporteur. Cet amendement vise à supprimer le rôle de l'ARAF en matière de vérification de la bonne application du contrat conclu entre l'État et SNCF Réseau.

La commission du développement durable rappelle que l'avis de l'ARAF sur le projet de budget est motivé et non conforme. Il lui a donc semblé qu'il serait dommage de se priver de cet éclairage sur l'exécution du contrat qui est, faut-il le rappeler, un outil fondamental de stabilisation de l'endettement proposé par le texte. J'émet, au nom de la commission, un avis défavorable sur l'amendement n° 63.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 63.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

L'amendement n° 35, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Alinéa 69

Remplacer les mots :

au 1° de

par le mot :

à

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 131 rectifié, présenté par Mme Escoffier, MM. Vall, Alfonsi, Baylet, Bertrand, C. Bourquin, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mme Laborde et MM. Mézard, Requier, Tropeano et Vendasi, est ainsi libellé :

Alinéa 69

Après les mots :

au 1°

insérer les mots :

et au 2°

La parole est à Mme Anne-Marie Escoffier.

Mme Anne-Marie Escoffier. Je retire cet amendement par souci de cohérence.

M. le président. L'amendement n° 131 rectifié est retiré.

L'amendement n° 16, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Alinéa 70

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Suite à cette information, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis conforme sur les déclassements d'infrastructure ferroviaire envisagés.

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 98, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, est ainsi libellé :

Alinéa 75

1° Remplacer les mots :

aux infrastructures de service

par les mots :

aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de service

2° Remplacer les mots :

sur ces infrastructures de service

par les mots :

sur ces gares de voyageurs et ces autres infrastructures de service

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Tout à l'heure, nous avons échoué dans notre tentative de sortir les activités de Gares & Connexions de la compétence de SNCF Mobilités, ce qui nous semblait plus cohérent. Nous n'avons pas non plus créé un nouvel établissement public relatif aux gares, ce qui aurait été une solution.

Compte tenu de la situation, je vous soumetts un amendement visant à apporter une solution au problème des gares. Je le fais – ce dont je voudrais m'excuser par avance auprès de M. le secrétaire d'État – en utilisant à nouveau l'ARAF, à laquelle je vous propose de confier une toute petite responsabilité.

L'alinéa 75 de l'article 4 permet à toute entreprise ferroviaire de saisir l'ARAF de tout différend concernant l'accès aux infrastructures de transports. Cet amendement vise à clarifier son champ d'application tout simplement en préci-

sant que les gares de voyageurs sont concernées. Il permet ainsi de réaffirmer que l'accès aux gares de voyageurs doit être assuré dans des conditions non discriminatoires.

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

M. Michel Teston, rapporteur. À l'Assemblée nationale, un équilibre a été trouvé à ce sujet. En effet, les députés ont voté en faveur du maintien des gares dans la compétence de SNCF Mobilités, mais ils ont accompagné cette orientation du renforcement des pouvoirs de l'ARAF dans ce domaine.

Pour la commission, l'amendement n° 98 va dans le sens de l'équilibre trouvé à l'Assemblée nationale, ce qui explique qu'elle ait émis un avis favorable.

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

M. Frédéric Cuveillier, secrétaire d'État. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 98.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 26 rectifié, présenté par Mme Primas et M. Nègre, est ainsi libellé :

Alinéas 81 à 84

Remplacer cet alinéa par dix-huit alinéas ainsi rédigés :

18° *bis* Le chapitre V du titre III du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :

a) L'intitulé du chapitre est ainsi rédigé : « Pouvoirs d'enquête et pouvoirs de sanction » ;

b) Avant la section 1, il est inséré une section 1 A ainsi rédigée :

« Section 1 A

« Droit d'accès aux informations

« *Art. L. 2135-1 A.* – Pour l'accomplissement de ses missions, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut recueillir toutes les informations économiques, commerciales, financières et sociales nécessaires auprès des services de l'État et des autorités organisant des services de transport ferroviaire, de l'Établissement public de sécurité ferroviaire, des gestionnaires de l'infrastructure, des exploitants d'installation de service et des entreprises ferroviaires, ainsi qu'auprès des autres entreprises intervenant sur le marché des transports ferroviaires. Elle peut également entendre toute personne dont l'audition lui paraît susceptible de contribuer à son information.

« Elle dispose d'un droit d'accès à la comptabilité des gestionnaires de l'infrastructure, des exploitants d'installations de services et des entreprises ferroviaires. » ;

c) L'intitulé de la section 1 est ainsi rédigé : « Enquêtes et expertises » ;

d) La première phrase du second alinéa de l'article L. 2135-1 est ainsi modifiée :

– Après le mot : « réaliser », sont insérés les mots : « un audit ou » ;

– Après le mot : « extérieurs », sont insérés les mots : « pour réaliser des audits ou » ;

e) L'article L. 2135-2 est ainsi modifié :

– Les deux premiers alinéas sont supprimés ;

– À la première phrase du troisième alinéa, après le mot : « aux », sont insérés les mots : « audits ou » ;

– À la seconde phrase du même alinéa, après le mot : « échéant », sont insérés les mots : « un audit ou » ;

– Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires impartit à l'intéressé un délai, qui ne dépasse pas un mois, pour la production des informations, des pièces et des documents demandés. Si les circonstances le justifient, elle peut autoriser une prorogation n'excédant pas deux semaines. » ;

18° *ter* A Au même titre III, il est inséré un chapitre V *bis* intitulé : « Pouvoirs de sanction » et comprenant les articles L. 2135-7 à L. 2135-17 ; les sections 2 à 4 du chapitre V dudit titre III deviennent, respectivement, les sections 1 à 3 du chapitre V *bis* ;

Cet amendement n'est pas soutenu.

Je mets aux voix l'article 4, modifié.

(L'article 4 est adopté.)

Article 5

- ① Le chapitre I^{er} du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'intitulé est ainsi rédigé : « SNCF Mobilités » ;
- ③ 2° L'article L. 2141-1 est ainsi modifié :
- ④ a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :
- ⑤ « L'établissement public national industriel et commercial dénommé "SNCF Mobilités" a pour objet : » ;
- ⑥ b) Le 4° est abrogé ;
- ⑦ 3° L'article L. 2141-3 est ainsi rédigé :
- ⑧ « Art. L. 2141-3. – SNCF Mobilités conclut avec l'État un contrat d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans. Ce contrat détermine notamment les objectifs assignés à l'entreprise en matière de qualité de service, de trajectoire financière, de développement du service public ferroviaire, d'aménagement du territoire et de réponse aux besoins de transports de la population et des acteurs économiques.
- ⑨ « SNCF Mobilités rend compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre du contrat mentionné au premier alinéa du présent article. Ce rapport est adressé au Parlement, à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et au Haut Comité du système de transport ferroviaire. » ;
- ⑩ 4° Les articles L. 2141-6 à L. 2141-8 sont ainsi rédigés :
- ⑪ « Art. L. 2141-6. – SNCF Mobilités est doté d'un conseil d'administration qui, par dérogation à l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, comprend :
- ⑫ « 1° Des représentants de l'État, ainsi que des personnalités choisies par lui soit en raison de leurs compétences juridiques, techniques ou financières, soit en raison de leur connaissance des aspects territoriaux des activités en cause, soit en raison de leur connaissance des activités publiques et privées concernées par l'activité de l'établissement, nommés par décret ;
- ⑬ « 2° Des personnalités choisies par la SNCF pour la représenter, nommées par décret sur proposition du conseil de surveillance de celle-ci, ainsi que le président de son directoire ;
- ⑭ « 3° Des représentants des salariés, élus dans les conditions prévues au chapitre II du titre II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 précitée.
- ⑮ « Au moins un des membres désignés en application du 1° du présent article est choisi parmi les représentants des consommateurs ou des usagers.
- ⑯ « Le nombre de représentants de chacune des catégories est égal au tiers du nombre de membres du conseil d'administration.
- ⑰ « Pour l'application de l'article 6-1 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 précitée, la référence aux 1° et 2° de l'article 5 de la même loi doit être lue comme une référence aux 1° et 2° du présent article.
- ⑱ « Art. L. 2141-7. – Les statuts de SNCF Mobilités sont fixés par un décret en Conseil d'État, qui détermine notamment les modalités de nomination ou d'élection des membres de son conseil d'administration.
- ⑲ « Art. L. 2141-8. – Le président du conseil d'administration de SNCF Mobilités dirige l'établissement. » ;
- ⑳ 5° L'article L. 2141-9 est abrogé ;
- ㉑ 5° *bis* L'article L. 2141-11 est ainsi modifié :
- ㉒ a) Le dernier alinéa est ainsi modifié :
- ㉓ – après les mots : « de transport », sont insérés les mots : « un rapport indiquant notamment » ;
- ㉔ – après les mots : « par ligne », sont insérés les mots : « selon une décomposition par ligne définie par chaque autorité organisatrice de transports » ;
- ㉕ b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ㉖ « Un décret fixe le contenu du rapport annuel. » ;
- ㉗ 6° Le premier alinéa de l'article L. 2141-12 est ainsi modifié :
- ㉘ a) Après le mot : « créées », sont insérés les mots : « ou acquises » ;
- ㉙ b) Sont ajoutés les mots : « qu'il constitue avec elles » ;
- ㉚ 7° L'intitulé de la section 6 est ainsi rédigé : « Ressources » ;
- ㉛ 8° À la première phrase de l'article L. 2141-2, aux articles L. 2141-4, L. 2141-5, au premier alinéa de l'article L. 2141-10, aux premier, deuxième et troisième alinéas de l'article L. 2141-11, au premier alinéa des articles L. 2141-12 et L. 2141-13, aux articles L. 2141-14, L. 2141-15, L. 2141-16 et L. 2141-18, à la première phrase du premier alinéa et au second alinéa de l'article L. 2141-19, les mots : « la Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par les mots : « SNCF Mobilités » ;
- ㉜ 8° *bis* Au premier alinéa de l'article L. 2141-10 et à l'article L. 2141-18, le mot : « soumise » est remplacé par le mot : « soumis » ;

33 9° Au début des deux derniers alinéas de l'article L. 2141-10, à la première phrase et au début de la seconde phrase du premier alinéa et au début des trois derniers alinéas de l'article L. 2141-13, à la seconde phrase de l'article L. 2141-14, deux fois, et au début de la seconde phrase du premier alinéa de l'article L. 2141-19, le mot : « elle » est remplacé par le mot : « il » ;

34 9° *bis* À l'article L. 2141-15, après le mot : « territoriales », sont insérés les mots : « ou à des groupements de collectivités territoriales » ;

35 9° *ter* Après le même article L. 2141-15, il est inséré un article L. 2141-15-1 ainsi rédigé :

36 « *Art. L. 2141-15-1.* – Les biens immobiliers utilisés par SNCF Mobilités pour la poursuite exclusive des missions prévues par un contrat de service public peuvent être cédés à l'autorité organisatrice compétente, qui les met à disposition de SNCF Mobilités pour la poursuite des missions qui font l'objet de ce contrat de service public. Cette cession se fait moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette des subventions versées par ladite autorité organisatrice. » ;

37 10° L'article L. 2141-16 est ainsi modifié :

38 a) Le mot : « elle » est remplacé par le mot : « lui » ;

39 b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

40 « Les déclassements sont prononcés par le conseil d'administration de SNCF Mobilités. Ils sont soumis à l'autorisation préalable de l'État, après avis de la région. »

M. le président. L'amendement n° 66, présenté par Mmes Schurch, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéa 8, première phrase

Remplacer les mots :

avec l'État un contrat

par les mots :

avec la SNCF un contrat opérationnel

La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. L'article 5 du projet de loi mentionne un contrat de plan passé entre l'État et la SNCF, qui doit détailler les objectifs assignés à l'entreprise et au groupe dans le cadre de la planification nationale et les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre.

Ce contrat, établi pour une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans, « détermine notamment les objectifs assignés à l'entreprise en matière de qualité de service, de trajectoire financière, de développement du service public ferroviaire, d'aménagement du territoire et de réponse aux besoins de transports de la population et des acteurs économiques ».

Dans ce cadre, SNCF Mobilités rend compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre du contrat.

En cohérence avec nos précédents amendements visant à prévoir un contrat stratégique unique et des contrats opérationnels et afin de renforcer l'intégration économique et sociale du groupe ferroviaire, nous vous demandons d'inscrire que le contrat en question est passé entre l'EPIC de tête et SNCF Mobilités.

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

M. Michel Teston, rapporteur. Le contrat-cadre stratégique État-SNCF-EPIC de tête est déjà prévu à l'alinéa 77 de l'article 1^{er}. Il est, en revanche, nécessaire de maintenir le principe prévu par les règles européennes de contrats déclinés par établissement, mais rattachés à un contrat-cadre. Les contrats avec les EPIC « filles » ne peuvent s'opposer au contrat-cadre, qui demeure le contrat de référence entre l'État et la SNCF.

Telles sont les raisons pour lesquelles la commission du développement durable a émis un avis défavorable sur cet amendement.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. L'EPIC SNCF de tête n'est pas un EPIC opérationnel. Il conclut un contrat-cadre avec l'État. Toutefois, puisque nous souhaitons – c'est l'un des axes marquants de cette réforme – que l'État fasse son retour dans la stratégie et puisqu'il existe, par ailleurs, un certain nombre de contraintes qui permettent d'identifier des relations contractuelles entre l'EPIC SNCF Réseau et l'État, il est nécessaire que ce contrat global existe. Il faut également se réserver la possibilité de ménager des contractualisations entre l'État et l'autre EPIC « fille », ce qui évite une contractualisation à plusieurs degrés.

J'émet, au nom du Gouvernement, un avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 66.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

L'amendement n° 139, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Alinéa 8, seconde phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

Ce contrat détermine notamment les objectifs assignés à l'entreprise en matière de qualité de service, de trajectoire financière, de développement du service public ferroviaire et du fret ferroviaire, d'aménagement du territoire et de réponse aux besoins de transports de la population et des chargeurs, en cohérence avec le contrat mentionné à l'article L. 2102-3.

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 188, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable, est ainsi libellé :

Alinéa 8, seconde phrase

Après le mot :

ferroviaire

insérer les mots :

et du fret ferroviaire

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Teston, rapporteur. Il s'agit de mieux prendre en compte la situation du fret ferroviaire dans le contrat conclu entre SNCF Mobilités et l'État.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 188.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 68 rectifié, présenté par Mmes Schurch, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 9

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

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

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

II. – En conséquence, alinéa 31

Remplacer les mots :

aux articles L. 2141-4,

par les mots :

à l'article

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Par notre amendement, nous vous proposons d'inscrire dans la loi que SNCF Mobilités peut créer des filiales non ferroviaires ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes ayant un objet connexe et complémentaire à ses missions.

En effet, il s'agit pour nous de donner une cohérence à un mouvement déjà bien avancé de filialisation et d'internationalisation de l'entreprise. Aujourd'hui, les choix stratégiques du groupe s'inscrivent dans une logique de marché concurrentiel. Ils nous semblent, comme nous avons déjà eu l'occasion de le dire, aller à l'encontre de la réponse aux besoins de transport des usagers et des territoires, car ils visent non la croissance de l'activité, mais une politique de croissance externe. Par cet amendement, nous voulons conforter ce groupe public ferroviaire.

Cette politique organise au sein du groupe, particulièrement dans le transport de marchandises, une concurrence entre modes plutôt que le développement d'une offre complémentaire. Afin de mettre un terme à cette dérive qui affaiblit, banalise et contribue à l'éclatement de l'opérateur public, nous insistons sur la nécessité d'assurer la complémentarité entre les filiales du groupe public ferroviaire.

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

M. Michel Teston, rapporteur. Mme Schurch a évoqué la question des filiales ferroviaires de SNCF Mobilités en indiquant que son groupe souhaite interdire à SNCF Mobilités la possibilité de créer des filiales ferroviaires. Elle a évoqué expressément une filiale – VFLI – dans le domaine du fret.

Cela étant, il n'a pas semblé opportun à la commission de priver SNCF Mobilités de la faculté de créer des filiales ferroviaires. Qu'advierait-il, en effet, de services comme Thalys, Eurostar ou iD-TGV ? La commission a donc émis un avis défavorable sur l'amendement n° 68 rectifié.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Avis conforme : défavorable.

M. le président. La parole est à Mme Mireille Schurch, pour explication de vote.

Mme Mireille Schurch. Monsieur le secrétaire d'État, vous avez rendu un avis conforme, mais non motivé ! Je veux préciser à M. le rapporteur qu'il n'est pas question pour nous d'interdire à SNCF Mobilités de créer des filiales ferroviaires. Nous voulons compléter le texte du projet de loi en précisant que SNCF Mobilités peut créer des filiales non ferroviaires à condition – nous faisons preuve de précision ! – qu'elles aient « un objet connexe et complémentaire à ses missions ». Voilà exactement ce que nous disons ! Je veux bien entendre un argumentaire à l'appui d'un avis défavorable, mais je tiens à expliciter le contenu de notre amendement !

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Madame la sénatrice, puisque vous me demandez un avis motivé, je ne peux pas pas répondre à cette invitation ! (*Sourires.*) Si votre formulation est suffisamment précise, elle risque de poser des difficultés : jusqu'où sommes-nous en présence d'activités connexes ?

Nous raisonnons dans une logique d'intermodalité. Lorsque la SNCF s'engage sur une filière de covoiturage – par exemple, 123envoiture.com – s'agit-il d'une activité connexe ? Pourtant, le covoiturage joue un rôle extrêmement important pour la mobilité urbaine et relève d'enjeux environnementaux. Si un mouvement de grève vous empêche de prendre un train, n'hésitez pas, madame Schurch, le covoiturage peut être utile ! On ne sait jamais ! (*Sourires.*) C'est connexe à la grève ! (*Nouveaux sourires.*)

Il faudrait, pour être sérieux – et nous le sommes ! – que nous sachions bien ce qui relève ou non d'activités connexes. Je considère que l'ensemble des logiques de mobilité peuvent justifier la création de filiales, en France ou à l'étranger. Il y a peu de chance de voir la SNCF s'aventurer dans d'autres domaines d'activité.

J'espère avoir suffisamment motivé mon avis défavorable ! (*Sourires.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 68 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 17, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Alinéa 11

Supprimer les mots :

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

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 67, présenté par Mmes Schurch, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéa 15

Supprimer les mots :

des consommateurs ou

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Cet amendement est très simple à comprendre. En effet, le présent article prévoit la présence d'un « représentant des usagers ou des consommateurs » au sein du conseil d'administration de SNCF Mobilités. Or nous considérons que le terme « consommateurs » n'est absolument pas approprié et qu'il est plus juste de parler d'usagers ; c'est la raison pour laquelle nous proposons de le supprimer.

Cet amendement, vous l'aurez compris, n'est pas purement sémantique et souligne une dérive que nous souhaiterions endiguer.

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

M. Michel Teston, rapporteur. Cet amendement tend effectivement à supprimer le terme « consommateurs ».

La référence au représentant des « consommateurs et des usagers » est un terme générique de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public. De plus, ne faire référence qu'aux seuls usagers est restrictif, puisqu'il ne pourrait plus y avoir de représentant des chargeurs de fret.

Par conséquent, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Puisque les explications de M. le rapporteur sont très claires, il ne me paraît pas utile de motiver davantage mon avis, qui est défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 67.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 145, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 15

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Dans la mesure où nous avons déjà eu ce débat ce matin, je dirai simplement que la collaboration des associations de protection de l'environnement est importante dans le cadre de la nouvelle gouvernance de la SNCF.

M. le président. Le sous-amendement n° 192, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable, est ainsi libellé :

Amendement n° 145, alinéa 3

Remplacer les mots :

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

par les mots :

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

La parole est à M. le rapporteur, pour présenter le sous-amendement n° 192 et pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 145.

M. Michel Teston, rapporteur. La référence aux seules associations agréées de protection de l'environnement est un peu restrictive, puisqu'elle ne permet pas de prendre en compte les spécialistes en matière de mobilité. Ce sous-amendement vise à élargir le cercle des personnes visées. Il s'agit ainsi de privilégier une référence aux « compétences en matière de protection de l'environnement et de mobilité ».

Sous réserve de l'adoption de ce sous-amendement, la commission a émis un avis favorable sur l'amendement n° 145.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur le sous-amendement n° 192 ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Vous le voyez, monsieur le sénateur, lorsqu'on peut, on le fait, mais lorsqu'on ne peut pas, on le dit... C'est le cas avec cet amendement. C'est pourquoi nous vous invitons à régler les difficultés face auxquelles vous nous placez. Cela vous évitera un scrutin public et nous permettra de gagner un peu de temps.

Le Gouvernement émet donc un avis favorable sur le sous-amendement n° 192 et, sous réserve de son adoption, à l'amendement n° 145 ainsi modifié.

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

M. Ronan Dantec. Je note l'invitation réitérée de M. le secrétaire d'État à échanger les rôles entre exécutif et législatif, et je la garde en mémoire. *(Roger Karoutchi s'exclame.)*

Par ailleurs, je suis tout à fait favorable au sous-amendement n° 192, car les termes « au moins » ne sont pas restrictifs. Dans la mesure où cette question relève de la responsabilité du Gouvernement, M. le secrétaire d'État trouvera une solution à l'amendement voté ce matin. *(M. Roger Karoutchi sourit.)* Ainsi, le champ de cette mesure peut être beaucoup plus large. Surtout, j'y insiste, la présence des associations de protection de l'environnement à SNCF Réseau est un enjeu majeur. Cela nous permettra d'avoir une cohérence entre les deux dispositions.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Ayant été parlementaire, je suis très attentif aux prérogatives du Parlement...

M. Roger Karoutchi. Très bien !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. ... et ce d'autant plus que j'y siégerai sans doute de nouveau ! *(Sourires.)*

M. Roger Karoutchi. C'est dans l'ordre des choses !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Oui, on est plus longtemps ancien ministre que ministre en exercice !

Au demeurant, le texte risquant de ne pas être voté dans les mêmes termes, il appartiendra à la commission mixte paritaire de trouver la solution. Je vous rappelle à cet égard qu'il s'agit bien d'une compétence législative. L'exécutif ne saurait empiéter sur ces prérogatives, car le Gouvernement est respectueux du Parlement.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 192.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 145, modifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 99, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 24

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

- sont ajoutées deux phrases ainsi rédigées :

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

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. L'article 5 tend à substituer l'établissement public national industriel et commercial SNCF Mobilités à l'actuel EPIC SNCF, par le retrait de ses compétences de gestion d'infrastructure et la modification du fonctionnement de son conseil d'administration.

Afin d'améliorer la capacité de contrôle des autorités organisatrices de transport, ou AOT, sur la mise en œuvre des conventions qui sont conclues avec SNCF Mobilités, il est proposé de préciser, d'une part, le contenu du rapport qui doit être remis par SNCF Mobilités à chaque autorité organisatrice et, d'autre part, le droit de contrôle qu'elle est en mesure d'exercer sur ce rapport et sur sa justification.

J'y insiste, il ne s'agit pas simplement d'un problème de rapport, que l'on traite parfois à la légère. Il est question de permettre la transparence des comptes, notamment pour les autorités organisatrices de transport comme les régions. Cette demande de clarté émane des collectivités locales.

Pour ce faire, toutes les pièces justificatives des éléments du rapport prévu retraçant les comptes d'exploitation seront tenues à la disposition de l'autorité organisatrice des transports intéressée dans le cadre de son droit de contrôle. Cet élément permettra de maintenir l'équilibre de l'ensemble.

M. le président. Le sous-amendement n° 191, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable, est ainsi libellé :

Amendement n° 99, alinéa 4, première phrase

Supprimer cette phrase.

La parole est à M. le rapporteur, pour présenter le sous-amendement n° 191 et pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 99.

M. Michel Teston, rapporteur. Ce sous-amendement tend à supprimer la précision relative au contenu du rapport annuel élaboré par la SNCF pour chaque convention de TER, rapport qui relève du niveau réglementaire, tout en prévoyant de conserver les dispositions relatives au droit de contrôle des régions.

La commission est favorable à l'amendement n° 99 sous réserve de l'adoption du sous-amendement n° 191.

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

M. Frédéric Cuivillier, secrétaire d'État. J'émettrai un avis favorable au sous-amendement n° 191, bien qu'il ne tende pas à plaider pour les prérogatives de l'ARAF (*Sourires*). Sous réserve de l'adoption de ce sous-amendement, je suis favorable à l'amendement n° 99.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 191.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 99, modifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 18, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Alinéa 26

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Le contenu du rapport est précisé par l'article R. 1411-7 du code général des collectivités territoriales. »

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 157 rectifié, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

I. – Alinéas 37 à 39

Remplacer ces alinéas par deux alinéas ainsi rédigés :

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

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

II. – En conséquence, alinéa 31

Supprimer la référence :

, L. 2141-16

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

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

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Il s'agit d'apporter une précision concernant les biens immobiliers antérieurement utilisés par la SNCF Mobilités qui cessent d'être affectés à la poursuite de ces missions et qui peuvent donc, après déclassement, être aliénés par l'établissement public et à son profit.

Lorsque l'acquéreur est une collectivité publique, nous proposons que le prix de cession soit égal à la valeur vénale du bien diminuée de la part non amortie des subventions versées par ladite collectivité publique. Autrement dit, il s'agit d'éviter que la collectivité publique ne paie deux fois. Nous pourrions tous citer, en tant qu'élus locaux, un certain nombre d'exemples illustrant cette situation.

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

M. Michel Teston, rapporteur. La commission a été sensible au fait que l'adoption de cet amendement permettrait de garantir aux collectivités territoriales qu'elles n'auront pas à payer une nouvelle fois un bien immobilier dont la construc-

tion a été financée par les subventions qu'elles ont versées antérieurement. Elle a donc émis un avis favorable sur cet amendement.

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

M. Frédéric Cu villier, secrétaire d'État. Je suis favorable à cet amendement et, pour vous exprimer une certaine forme de reconnaissance, monsieur Dantec, je lève le gage.

M. le président. Il s'agit donc de l'amendement n° 157 rectifié *bis*.

Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 5, modifié.

(L'article 5 est adopté.)

Articles additionnels après l'article 5

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

L'amendement n° 19 rectifié, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Après l'article 5

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

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

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

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

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

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

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

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 107 rectifié *bis*, présenté par M. Capocanellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, est ainsi libellé :

Après l'article 5

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

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

« Si la région n'exploite pas ses services ferroviaires régionaux de personnes définis au 1° de l'article L. 2121-3 en régie ou par le biais d'une convention de prestations intégrées et si elle n'a pas attribué directement

l'exploitation de ces services, elle attribue les conventions de délégation de service public par voie de mise en concurrence.

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

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

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

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

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Si vous me le permettez, monsieur le président, je défendrai en même temps l'amendement n° 140 rectifié, qui relève de la même logique.

M. le président. J'appelle donc en discussion l'amendement n° 140 rectifié, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, et ainsi libellé :

Après l'article 5

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

« Les régions peuvent décider d'attribuer directement les conventions de délégation de service public de transport ferroviaire de voyageurs. La durée de ces conven-

tions ne dépasse pas dix ans, sauf lorsque l'entreprise ferroviaire exploitant le service public fournit des actifs significatifs au regard de l'ensemble des actifs nécessaires à la fourniture des services de transport ferroviaire de voyageurs qui font l'objet du contrat de service. Dans ce cas, la durée de la convention peut être allongée de cinq ans.

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

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

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

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

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

Vous avez la parole pour présenter ces deux amendements, monsieur Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. S'agissant des services publics ferroviaires conventionnés, les États membres de l'Union européenne ont adopté en 2007 le règlement « Obligations de service public », dit « règlement OSP », pour permettre aux autorités organisatrices de choisir librement le mode d'attribution de leurs contrats, en attribution directe, en régie ou à travers une délégation de service public.

L'amendement n° 107 rectifié *bis* vise à rendre possible, et non obligatoire, la mise en place d'une régie et l'organisation d'une délégation de service public.

Ainsi, ce projet de loi ne peut négliger la logique du règlement OSP et doit être l'occasion de mettre en conformité le droit français pour laisser les autorités organisatrices régionales libres de choisir ce mode de contractualisation qui nous semble le plus adapté.

Avec cet amendement, la date sera fixée de telle manière que les acteurs du système ferroviaire auront suffisamment de temps pour préparer les modalités de mise en place de régies et d'organisation de délégations de service public pour les services de transports ferroviaires régionaux.

L'amendement n° 140 rectifié *bis* a également pour objet de rendre possible la mise en place d'une régie et l'organisation d'une délégation de service public pour les régions. En revanche, il tend à limiter la procédure d'attribution de ces

conventions de délégation de service public par voie de mise en concurrence à seulement 10 % du marché régional des services de transports ferroviaires.

Il s'agit donc purement et simplement de réaliser une expérimentation dans une limite fixée à l'avance afin d'en observer les effets. Cette limitation permet donc aux acteurs ferroviaires de se préparer progressivement à l'adoption du quatrième paquet ferroviaire et d'éviter ce que l'on a connu pour le fret, à savoir une concurrence trop débridée sans que l'on ait eu le temps ni les moyens de s'y préparer. Le temps ne suffit pas ; il faut aussi, je le redis, commencer à expérimenter tranquillement.

Je rappelle que, en Allemagne, souvent citée en exemple dans cet hémicycle concernant l'organisation du groupe public ferroviaire, 50 % des lignes sont aujourd'hui ouvertes à la concurrence, dont la moitié est encore exploitée par la *Deutsche Bahn*, qui gère donc 75 % du transport de voyageurs.

Il me semble que les régions demandent que cette possibilité leur soit accordée. L'amendement n° 140 rectifié la leur ouvre à titre limité, afin de leur conférer un rôle important. Les écouter et leur faire confiance à l'heure où le Gouvernement souhaite leur donner plus de pouvoirs entre logiquement, me semble-t-il, dans le champ des missions du Sénat, qui est le représentant des collectivités territoriales. Ce projet de loi de réforme ferroviaire se prête tout particulièrement à cette nouvelle conquête pour les régions.

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

M. Michel Teston, rapporteur. L'amendement 107 rectifié *bis* a pour objet d'assurer le libre choix des AOT régionales pour déterminer le mode de contractualisation le plus adapté. En réalité, il s'agit d'une application anticipée du règlement OSP.

Je voudrais redire brièvement ce que M. le secrétaire d'État et moi-même avons déjà évoqué hier. L'ouverture à la concurrence n'est pas l'objet du présent projet de loi. De plus, le règlement européen sur les obligations de service public que je viens de citer est actuellement en cours de révision. Il n'est pas logique de transposer un dispositif qui est en train d'être modifié, d'autant plus que l'échéance de 2019 pourrait bien être repoussée à 2023.

Par conséquent, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

L'amendement n° 140 rectifié, qui est un amendement de repli, vise à préparer l'application du règlement OSP en ouvrant la possibilité d'expérimenter le libre choix du mode de contractualisation dans la limite de 10 % du marché ferroviaire régional.

Malgré cette habile précaution, la commission a également émis un avis défavorable sur cet amendement.

M. Vincent Capo-Canellas. M. le rapporteur est bien dur avec nous ! (*Sourires sur les travées de l'UMP.*)

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Monsieur Capo-Canellas, nous vous avons expliqué avec beaucoup de patience, de force et de conviction que nous ne mangions pas de ce pain-là. Le présent texte n'a pas pour objet d'ouvrir les transports ferroviaires de voyageurs à la concurrence, de manière anticipée, un peu, beaucoup ou moyennement. Vous auriez pu déposer d'autres amendements, tendant à instaurer des limites de 15 %, 18 %, 22 %, cela n'y aurait

rien changé ! Je ne sais d'ailleurs pas, le cas échéant, comment une telle disposition pourrait être appliquée sur le terrain : comment ouvrir à la concurrence 18 % d'une ligne ?

J'ai précédemment exprimé ma position à M. Nègre. Je me figurais que, en toute logique, vous alliez retirer vos amendements face à la force de mes arguments ! (*Sourires sur les travées du groupe socialiste.*)

MM. Vincent Capo-Canellas et Roger Karoutchi. Mais M. Nègre n'est plus là !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Certes, messieurs les sénateurs, mais vous n'êtes en rien obligés de maintenir ces amendements !

M. Roger Karoutchi. Oh si !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Pour ma part, je suis au regret d'émettre un avis défavorable sur les amendements n° 107 rectifié *bis* et 140 rectifié.

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

M. Roger Karoutchi. Monsieur le secrétaire d'État, je ne prétendrai pas remplacer M. Nègre : il est irremplaçable ! (*Sourires sur les travées de l'UMP.*)

Je puis comprendre vos arguments concernant l'amendement n° 107 rectifié *bis* : vous ne voulez pas d'une règle générale. Cela étant, je n'imagine guère une région ou une autre s'engager, aujourd'hui, vers ce que vous nommez une « ouverture à la concurrence débridée » – à moins qu'une révolution n'ait lieu au sein des conseils régionaux à la fin de l'année prochaine ! (*Nouveaux sourires sur les mêmes travées.*)

Nous voyons se profiler l'examen du second volet de la réforme territoriale, relatif aux compétences. On affirme à ce titre vouloir étendre les pouvoirs des régions.

Un texte que notre président de séance a lui-même présenté il y a quelques années a créé le pouvoir d'expérimentation des régions. À cet égard, on pourrait au moins adopter l'amendement n° 140 rectifié, même avec l'échéance de 2023, si M. le rapporteur ne veut pas de 2019.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Ce n'est pas nous qui décidons, c'est l'Europe !

M. Roger Karoutchi. Conformons-nous à la réglementation européenne, mais laissons aux régions un petit espace de liberté et d'expérimentation, à 10 %.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Ce n'est pas cher ! (*Sourires sur les travées du groupe socialiste.*)

M. Roger Karoutchi. Cette mesure n'entraînerait tout de même pas une révolution dans les transports ferroviaires pour les années à venir ! De leur côté, les responsables régionaux auraient au moins le sentiment d'avoir une petite marge de manœuvre en matière d'organisation.

Je ne sais si M. Capo-Canellas souhaite maintenir ses deux amendements. J'indique en tout cas que je suis tout à fait prêt à voter le second ! Un peu d'air pour les régions, cela ne peut pas nuire.

M. le président. Monsieur Capo-Canellas, les amendements n° 107 rectifié *bis* et 140 rectifié sont-ils maintenus ?

M. Vincent Capo-Canellas. Je m'associe aux paroles de sagesse de Roger Karoutchi. Je maintiens évidemment l'amendement n° 140 rectifié, avec ses petits 10 %. En revanche, je retire l'amendement n° 107 rectifié *bis*, qui est beaucoup plus large.

M. le président. L'amendement n° 107 rectifié *bis* est retiré.
Je mets aux voix l'amendement n° 140 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 5 *bis*

- ① I. – L'article L. 2144-2 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée :
- ② « Les comptes sont établis de manière séparée pour chaque convention donnant lieu à des concours publics pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2015. »
- ③ II. – *(Non modifié)* Le 7^o du II de l'article L. 1111-9 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots : « , notamment à l'aménagement des gares d'intérêt régional ».
- ④ III. – *(Non modifié)* La première phrase de l'avant-dernier alinéa de l'article L. 2121-3 du code des transports est ainsi rédigée :
- ⑤ « La région définit la politique tarifaire des services d'intérêt régional en vue d'obtenir la meilleure utilisation sur le plan économique et social du système de transport. »
- ⑥ IV. – *(Non modifié)* Après l'article L. 2121-4 du même code, il est inséré un article L. 2121-4-1 ainsi rédigé :
- ⑦ « *Art. L. 2121-4-1.* – Les matériels roulants utilisés par SNCF Mobilités pour la poursuite exclusive des missions prévues par un contrat de service public peuvent être cédés à l'autorité organisatrice compétente, qui les met à disposition de SNCF Mobilités pour la poursuite des missions qui font l'objet de ce contrat de service public. Cette cession se fait moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette des subventions versées par ladite autorité organisatrice. »

M. le président. L'amendement n° 101, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, est ainsi libellé :

Après alinéa 2

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

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

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

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Mes chers collègues, ces dispositions sont très importantes, même si elles ne figuraient pas dans la rédaction initiale du présent texte.

Cet article 5 *bis* est substantiel : il renforce le poids des régions dans le système ferroviaire – c'est une bonne chose –, avec la présentation comptable séparée des contrats de service TER, le rôle de chef de file pour l'aménagement des gares d'intérêt régional, la liberté tarifaire et le transfert de la propriété du matériel roulant.

Ces avancées sont utiles, mais, je l'ai déjà souligné au cours de la discussion générale, elles ne sauraient suffire. Il faut nous donc les prolonger.

À mon sens, nous devons agir en faveur de la transparence des comptes. Tel est l'objet de différents amendements que je vous présenterai au titre de cet article.

Plus précisément, cet amendement n° 101 vise à renforcer les exigences en matière de séparation comptable, d'une part entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport, d'autre part entre les différents types d'activité de transports. À cet égard, il tend à préciser que les comptes doivent être tenus par les entreprises ferroviaires, afin de permettre le suivi de l'interdiction de transférer des concours publics reçus au titre de missions de service public de transports ferroviaires à d'autres activités. Ce mouvement me semble logique.

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

M. Michel Teston, rapporteur. Cet amendement tend à renforcer les exigences en matière de séparation comptable des activités. Il vise à améliorer la transparence et l'« eurocompatibilité » des comptes TER.

La commission a donc émis un avis favorable.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 101.

(L'amendement est adopté.)

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

L'amendement n° 69, présenté par Mmes Schurch, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéas 3 à 7

Supprimer ces alinéas.

La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. Par cet amendement, nous contestons le renforcement du poids des régions dans le système ferroviaire.

Si la présentation comptable séparée des contrats de service TER nous semble positive, nous ne souscrivons pas aux autres dispositions de cet article, qu'il s'agisse du rôle de chef de file en matière d'aménagement des gares d'intérêt régional ou de la liberté tarifaire. En effet, nous sommes très attachés à la dimension nationale dans laquelle doit s'exercer le droit à la mobilité, tout comme les autres droits fondamentaux.

En matière tarifaire, l'égalité de traitement sur l'ensemble du territoire national nous paraît fondamentale. Il y va tout simplement du respect du principe d'égalité des citoyens devant le service public.

Sur le fond, nous savons tous que le processus de décentralisation des transports engagé en 2004 a nécessité d'importants efforts de la part des conseils régionaux. La qualité du service public s'est améliorée, mais au prix de lourdes charges pour les régions. Il n'est pas certain qu'elles puissent, dans le contexte actuel d'asphyxie financière des collectivités locales, faire face à leurs nouvelles missions sans être tentées de recourir à des hausses tarifaires.

Pour l'ensemble de ces raisons, nous proposons la suppression de ces alinéas.

M. le président. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 102 est présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC.

L'amendement n° 119 est présenté par MM. Filleul et Ries, Mmes Bataille, Gaouyer et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 3

Supprimer les mots :
d'intérêt régional

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour présenter l'amendement n° 102.

M. Vincent Capo-Canellas. La fameuse loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, la loi MAPAM, a créé le concept de chef de file entre collectivités qui, à l'époque, avait fait parler de lui – Mme Escoffier pourrait évoquer ce sujet avec bien plus de précision que moi. Quant au présent article 5 *bis*, il étend le chef de filat – je reprends cette étrange expression – confié aux régions en matière d'intermodalité à l'aménagement des gares d'intérêt régional.

Dans la droite ligne de ce chef de filat en matière d'intermodalité, cet amendement tend à reconnaître les régions comme chefs de file pour l'aménagement de toutes les gares, y compris de celles qui sont d'intérêt national.

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour présenter l'amendement n° 119.

M. Jean-Jacques Filleul. Cet amendement vise à étendre le chef de filat reconnu aux régions en matière d'aménagement des gares. En effet, le texte adopté par l'Assemblée nationale restreint cette attribution aux gares d'intérêt régional, ce qui ne nous semble ni légitime ni suffisant. Il convient de reconnaître le rôle joué par les régions en matière ferroviaire et d'étendre ce chef de filat à l'ensemble des gares, y compris nationales.

La notion de chef de file a trait à l'organisation des rapports des collectivités locales entre elles. Elle est strictement définie par la jurisprudence du Conseil constitutionnel. Ainsi, le législateur peut habiliter une collectivité territoriale à organiser, mais non à déterminer, les modalités de l'action commune des collectivités territoriales. Cet amendement ne tend donc en aucun cas à remettre en cause les compétences reconnues de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités.

M. le président. L'amendement n° 20, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Alinéas 4 et 5

Remplacer ces alinéas par trois alinéas ainsi rédigés :

II *bis*. – À la première phrase de l'article L. 1113-1 du code des transports, après le mot : « urbains » sont insérés les mots : « et de transports régionaux ».

III. – Le cinquième alinéa de l'article L. 2121-3 du code des transports est ainsi rédigé :

« La région définit la politique tarifaire des services d'intérêt régional en vue d'obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transports. Un tarif de référence national est maintenu

en l'absence d'accord spécifique entre autorités organisatrices pour les trajets interrégionaux et pour les trajets en correspondance entre plusieurs services ferroviaires. »

Cet amendement n'est pas soutenu.

Les deux amendements suivants sont également identiques.

L'amendement n° 106 est présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC.

L'amendement n° 132 rectifié est présenté par Mme Escoffier, MM. Vall, Alfonsi, Baylet, Bertrand, C. Bourquin, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mme Laborde et MM. Mézard, Requier, Tropeano et Vendasi.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 5

Compléter cet alinéa par trois phrases ainsi rédigées :

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

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour présenter l'amendement n° 106.

M. Vincent Capo-Canellas. On le constate de nouveau, cet article nous conduit à évoquer des sujets importants !

L'Assemblée nationale a fait un premier pas sur le front de la liberté tarifaire, mais il ne s'agit que d'une petite avancée : la disposition adoptée par nos collègues députés ne permet pas une totale liberté tarifaire pour les régions, puisqu'elle en exclut les abonnements de TER, lesquels concernent pourtant la majorité des abonnés des régions. Ces tarifs réservés aux abonnés restent considérés comme des tarifs sociaux nationaux.

Le présent amendement vise donc à étendre la liberté tarifaire des régions, autorités organisatrices de plein exercice, aux abonnements de TER. Il ne s'agit bien sûr pas de remettre en cause les tarifs sociaux nationaux hors de ces abonnements, auxquels les régions contribuent par ailleurs fortement !

Au surplus, cet amendement tend à assurer que cette compétence donnée aux régions soit exercée dans les limites d'un cadre tarifaire national, dans une volonté d'équité territoriale et de justice sociale. Il s'agit ainsi de prévoir une garantie d'accès, pour tous les usagers, à des billets combinés, pour des trajets avec des correspondances, ce qui justifie de conserver un prix de référence à l'échelle nationale pour ces trajets spécifiques.

La liberté tarifaire est un des outils majeurs dont les régions ont besoin pour pérenniser leur politique d'investissements dans les TER. Il s'agit là d'un sujet important ! À cette fin, les régions doivent pouvoir maîtriser leurs recettes et définir elles-mêmes, au titre des TER, la totalité de leur tarification, comme toute autorité organisatrice de transport.

Cette liberté tarifaire est également un outil essentiel pour la mise en œuvre des nouvelles compétences qui leur ont été confiées en matière d'intermodalité par la loi MAPAM, chère à Mme Escoffier !

L'exemple allemand montre qu'une forte intégration tarifaire entre les autorités organisatrices ferroviaires et les autorités organisatrices urbaines permet d'améliorer sensiblement l'attractivité des transports publics. C'est un véritable enjeu ! Seule une réelle liberté tarifaire étendue aux abonnements permettra de répondre aux enjeux de l'intermodalité.

Enfin, cette solution permettra de simplifier et de clarifier les tarifs des TER. Le système actuel souffre d'une très grande complexité. Il compte plus de 1 400 tarifications différentes, du fait de la superposition des tarifs nationaux, des tarifs commerciaux de la SNCF et des tarifications spécifiquement régionales. Cette illisibilité est préjudiciable à l'usager, qui n'est jamais certain de payer le juste prix. De surcroît, elle déresponsabilise totalement les régions, lesquelles sont pourtant autorités organisatrices en vertu de la loi !

Les régions pourront ainsi mener une politique tarifaire plus dynamique, pour attirer davantage d'usagers dans les TER en dehors des heures de pointe. Cela étant, Anne-Marie Escoffier connaît ce sujet aussi bien que moi, sinon mieux !

M. le président. La parole est à Mme Anne-Marie Escoffier, pour présenter l'amendement n° 132 rectifié.

Mme Anne-Marie Escoffier. Cet amendement est strictement identique au précédent. Je ne reprendrai donc pas les arguments que M. Capo-Canellas a parfaitement développés. Je m'appuierai simplement sur quelques chiffres pour souligner que les régions – on l'a clairement mesuré au cours des dernières années – ont considérablement développé les TER. La fréquentation de ces trains en fait foi : elle a crû de 53 % entre 2002 et 2012. C'est dire quelle est l'ampleur de cette progression !

À cet égard, je citerai ce chiffre, extrait de l'excellent rapport de Michel Teston : le financement du système ferroviaire par les autorités organisatrices régionales représente 5,8 milliards d'euros chaque année.

Mme Éliane Giraud. Oui !

Mme Anne-Marie Escoffier. Ce montant considérable souligne à lui seul l'importance de la politique menée par les régions en matière de transports.

Plus précisément, au titre de cet amendement, j'attire l'attention de la Haute Assemblée sur le fait qu'il s'agit d'étendre très légèrement la portée d'une disposition introduite par l'Assemblée nationale. Il ne s'agit que de l'élargir aux abonnements. Qui plus est, cette liberté tarifaire ne concernerait qu'une part de la tarification. Voilà pourquoi je soutiens, comme M. Capo-Canellas, cette mesure avec beaucoup de fermeté.

M. le président. L'amendement n° 153, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 5

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

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

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Cet amendement vient compléter les amendements précédents, au point qu'il pourrait apparaître comme un sous-amendement.

Il s'attache à un point très précis : les déplacements réguliers entre régions limitrophes, notamment les abonnements de travail, qui devraient donc faire l'objet de conventions tarifaires entre autorités organisatrices régionales.

Nous débattons beaucoup en ce moment de la carte des régions, et certains trouvent ces discussions très théoriques, estimant qu'elles nous éloignent des vrais problèmes. Je saisis donc cette occasion pour vous faire part des conséquences effarantes de l'absence de coordination des transports ferroviaires entre Nantes et Rennes, dont plus personne n'ignore qu'elles se trouvent dans deux régions différentes, avec deux aires urbaines séparées de seulement trente kilomètres, et des enjeux très importants de mobilité.

Nous avons besoin de régions plus souples, plus actives sur ces questions et disposant de la capacité d'organiser les tarifs en commun. Je suis bien entendu en désaccord avec les propos de Mme Schurch. La persistance de tarifs nationaux de référence constitue à mes yeux, j'y insiste, un véritable handicap.

Comme ancien vice-président d'une grande agglomération, je sais à quel point les mobilités sont complexes. J'ai fait l'expérience des difficultés de logiques tarifaires auxquelles nous sommes confrontés en ce qui concerne les offres intermodales et la nécessité d'intégrer l'intermodalité dans les prix. Il devient dès lors complexe de définir des tarifs attractifs pour les salariés. Une plus grande souplesse est nécessaire, d'autant que les tarifs sociaux nationaux continuent de s'appliquer. La SNCF elle-même utilise finalement assez peu les références aux pleins tarifs nationaux, et fait preuve de souplesse.

Je retiens donc les amendements précédents en ce qu'ils tendent à proposer un cadre souple. Le mien vient les compléter, un peu comme un sous-amendement.

M. le président. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 37 est présenté par M. Nègre.

L'amendement n° 134 rectifié est présenté par Mme Escoffier, MM. Vall, Alfonsi, Baylet, Bertrand, C. Bourquin, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mme Laborde et MM. Mézard, Requier, Tropeano et Vendasi.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 7

Rédiger ainsi cet alinéa :

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

L'amendement n° 37 n'est pas soutenu.

La parole est à Mme Anne-Marie Escoffier, pour présenter l'amendement n° 134 rectifié.

Mme Anne-Marie Escoffier. Nos régions ont fait un effort considérable en contribuant très largement à financer les matériels roulants. Elles ont, à l'instar de Midi-Pyrénées ou de la Bourgogne, entre autres, investi sur dix ans plus de 8,2 milliards d'euros pour renouveler un matériel roulant dont la dégradation était un fait établi.

Dans le rapport de M. Auxiette, que nous avons cité à plusieurs reprises, nous avons relevé des préconisations visant à accorder aux régions un rôle d'autorité organisatrice de transport de plein exercice. Dans ce cadre, compte tenu de leurs responsabilités, il paraît tout à fait naturel de leur transférer la propriété des matériels roulants qu'elles ont intégralement financés en les considérant comme des biens de reprise. Tel est le sens de cet amendement.

M. le président. L'amendement n° 118 rectifié, présenté par MM. Filleul et Ries, Mmes Bataille, Gaouyer et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Alinéa 7

1° Première phrase

Remplacer les mots :

cédés à

par les mots :

repris par

2° Seconde phrase

Remplacer le mot :

cession

par le mot :

reprise

3° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

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

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Nous faisons le même constat sur toutes les travées : depuis 2002, le budget consacré par les régions au financement de leur compétence TER est considérable. Il l'est d'autant plus que le transfert de la compétence TER de l'État aux régions n'a été compensé qu'à hauteur des coûts enregistrés en 2000. À cette époque, l'activité TER n'était pas en expansion.

Depuis lors, pourtant, les régions ont augmenté l'offre TER de 24 %. Cette politique a été couronnée de succès, puisque la fréquentation a augmenté de 53 % entre 2002 et 2012, soit une moyenne annuelle de 4,4 %.

Les régions se sont particulièrement attachées à renouveler le matériel roulant, en investissant plus de 8 milliards d'euros.

Constitué d'environ 7000 voitures en 2011, le matériel roulant TER est un élément essentiel de la qualité du service, en termes de confort des voyageurs, mais aussi en termes de régularité et de fiabilité du service.

Aujourd'hui, si tout le matériel roulant TER est, juridiquement, acheté par la SNCF, il est très largement financé par les régions. Il paraît donc légitime de confier à ces dernières la propriété du matériel qu'elles ont subventionné.

Un premier pas dans ce sens a été fait par l'Assemblée nationale. La rédaction adoptée par les députés est toutefois encore insuffisante : la SNCF demeure propriétaire du matériel roulant, puisqu'elle conserve la capacité de le céder.

Cet amendement vise à aller plus loin en permettant aux régions de devenir réellement propriétaires du matériel roulant qu'elles ont financé, en conférant à ce matériel le caractère de bien de reprise. En parallèle, il tend à confirmer l'obligation des régions de mettre le matériel roulant à disposition de SNCF Mobilités.

M. le président. L'amendement n° 156, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 7

1° Première phrase

Remplacer les mots :

cédés à

par les mots :

repris par

2° Seconde phrase

Remplacer les mots :

Cette cession

par les mots :

Cette reprise

Cet amendement a déjà été défendu.

L'amendement n° 103, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 7

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Cet amendement vise à la cohérence avec le texte déjà existant, qui permet aux autorités organisatrices régionales de transport de récupérer, si elles le souhaitent, la propriété des matériels roulants. Il s'agit ici de prévoir que le STIF, le syndicat des transports d'Île-de-France, puisse bénéficier de cette disposition.

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

M. Michel Teston, rapporteur. L'amendement n° 69 tend à supprimer les prérogatives introduites en faveur des régions.

S'il était adopté, cet amendement conduirait à revenir sur les compétences introduites par l'Assemblée nationale au profit des régions, en ce qui concerne le chef de filat en matière d'aménagement des gares d'intérêt régional,...

Mme Mireille Schurch. C'est ça !

M. Michel Teston, rapporteur. ... la liberté tarifaire...

Mme Mireille Schurch. C'est ça !

M. Michel Teston, rapporteur. ... et le transfert de la propriété du matériel roulant.

Mme Mireille Schurch. C'est ça !

M. Michel Teston, rapporteur. Il serait peu judicieux que le Sénat, représentant des collectivités territoriales, revienne sur ces dispositions. Je vais au contraire soutenir certains amendements qui visent à approfondir ces compétences.

Mme Mireille Schurch. Eh oui !

M. Michel Teston. L'avis de la commission est donc défavorable.

Les amendements identiques n^{os} 102, de M. Vincent Capo-Canellas, et 119, présenté par M. Jean-Jacques Filleul au nom du groupe socialiste, visent à étendre à l'ensemble des gares le chef de filat reconnu aux régions en matière d'aménagement.

La commission a donné un avis favorable sur ces amendements. La notion de chef de file telle qu'elle est définie à l'article L. 1111-9 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction issue de la loi n^o 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles permet à la région d'être ainsi l'interlocuteur privilégié de SNCF Mobilités en matière d'aménagement des gares, ce qui n'affaiblit en rien, par ailleurs, les propres compétences de l'établissement public.

Nous en venons ensuite aux amendements relatifs à la liberté tarifaire. Concernant les amendements identiques n^{os} 106, présenté par M. Vincent Capo-Canellas au nom du groupe UDI-UC, et 132 rectifié de Mme Anne-Marie Escoffier, il convient de rappeler que, parmi les huit tarifs sociaux nationaux, deux sont en réalité des abonnements : l'abonnement de travail et l'abonnement « élèves, étudiants et apprentis ». Ces amendements remettent en cause le statut de tarif social national de ces deux dispositifs.

Or je rappelle qu'un équilibre a été trouvé à Assemblée nationale en matière de liberté tarifaire pour les régions, qui repose sur le maintien de l'intégralité de la tarification sociale nationale, y compris ces deux abonnements, ainsi, monsieur le secrétaire d'État, que sur le financement par l'État de la redevance d'accès TER. Il convient donc de ne pas remettre en cause cette solution de compromis dans son équilibre délicat. L'avis est défavorable.

L'amendement n^o 153 a reçu le même avis défavorable.

Les amendements suivants touchent à la question de la reprise des matériels roulants par les régions. Tout en portant un regard favorable sur l'amendement n^o 134 rectifié, la commission lui a préféré la rédaction de l'amendement n^o 118 rectifié, qui lui paraît plus complète.

L'avis est donc favorable sur l'amendement n^o 118 rectifié. Il est logique que les régions puissent récupérer la propriété des biens qu'elles ont financés, tout en continuant à les mettre à disposition de SNCF Mobilités.

M. Roger Karoutchi. Voilà ! Cela ne change donc rien !

M. Michel Teston, rapporteur. M. Karoutchi m'approuve d'ailleurs inconditionnellement. (*Sourires.*)

À l'amendement n^o 156, la commission, de même, a préféré l'amendement n^o 118 rectifié.

L'amendement n^o 103, qui s'attache à la reprise des matériels roulants par le STIF, a reçu un avis favorable. Il n'y a pas lieu d'introduire une différence de traitement entre les autorités organisatrices régionales en ce qui concerne la propriété des matériels roulants.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Concernant l'amendement n^o 69, M. le rapporteur a fait mention des équilibres obtenus durant la discussion parlementaire à l'Assemblée nationale. Mme Schurch souhaite remettre en cause la disposition accordant un certain nombre d'avancées aux autorités organisatrices régionales. Dans la mesure où il ne me semble pas opportun de remettre en cause cet équilibre, j'émet un avis défavorable sur cet amendement.

Les amendements n^{os} 119 et 102 visent à étendre le rôle de chef de file des régions aux gares, y compris aux gares d'intérêt national. Il existe en effet différentes sortes de trafic, national ou régional, sauf en ce qui concerne les gares seulement régionales, pour lesquelles la question ne se pose pas.

Dans cette situation de financement croisé, il apparaît légitime de confier le chef de filat à la région, autorité de transport bien identifiée au niveau de proximité, car ce peut être un gage d'efficacité. En outre, M. le rapporteur a été très clair à ce sujet : cela ne remet aucunement en cause la place de l'État dans la gouvernance de ces gares.

Les gares ont été l'objet de discussions, et d'autres sujets que le chef de filat s'imposeront dans le débat à la suite du rapport qui sera rendu dans deux ans. Il est important toutefois de mettre en place une procédure favorisant l'efficacité. Tel est l'objet de ces deux amendements.

Les amendements suivants concernent les dispositions régissant les prérogatives des régions en termes de liberté tarifaire. Le débat sur ce sujet à l'Assemblée nationale a été millimétré. Plusieurs questions se posent dans les relations financières entre les régions et l'État. Vous avez souligné celle des redevances d'accès que l'État paie pour le compte des régions, pour un montant de 1,5 milliard d'euros. J'y insiste parce que c'est mon rôle.

On peut tout remettre à plat – cela peut être utile –, mais il ne faut pas le faire partiellement et jeter un voile pudique sur un sujet qui pourrait, pourtant, s'inviter légitimement dans le débat, comme cela fut le cas à l'Assemblée nationale.

Nous avons souhaité donner aux régions une liberté tarifaire : elle existe, elle est reconnue. Les régions peuvent ainsi fixer les tarifs applicables aux lignes TER. Pour autant, et cette exigence du Gouvernement a été fortement exprimée à l'Assemblée nationale – elle l'est de nouveau au Sénat –, dans l'intérêt de tous, cette liberté tarifaire ne doit pas conduire à la disparition des tarifs sociaux nationaux.

Mettons de côté le montant de 1,5 milliard d'euros de la redevance d'accès. Si nous devons aller au-delà, il est clair que cette question réapparaîtrait.

Il est important de ne pas remettre en cause les différents abonnements. Or, tels qu'ils sont rédigés, les amendements relatifs à tarification rendent inapplicable l'intégralité de la tarification sociale nationale au service TER.

Méfions-nous de ne pas remettre en cause la tarification sociale nationale, laquelle comprend, je le rappelle, le tarif famille nombreuse, le billet populaire de congés annuels, le

demi-tarif pour l'accompagnateur d'une personne handicapée titulaire d'une carte d'invalidité civile, l'abonnement de travail, l'abonnement d'élève, d'étudiant, d'apprenti.

Mesdames, messieurs les sénateurs, imaginez ce qui se passerait si ce soir, sous couvert – peu ou prou – de liberté tarifaire, et sans en avoir pleinement conscience, vous votiez la suppression des tarifs sociaux ! Je le dis clairement, le Gouvernement sera défavorable.

M. Roger Karoutchi. Pourquoi ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Parce que c'est une exigence !

Le rapporteur a expliqué de façon claire qu'un certain nombre d'abonnements relevaient aussi de la tarification sociale. En votant ces amendements, si vous n'y preniez garde, vous mettriez le doigt dans un engrenage qui risque de ne pas épargner, principalement, deux tarifs sociaux : l'abonnement de travail et l'abonnement d'élève, d'étudiant et d'apprenti.

Je rappelle que figure actuellement, parmi les prérogatives reconnues aux régions, la possibilité de proposer une grille tarifaire et des abonnements spécifiques pour les voyageurs, s'appliquant notamment, monsieur Dantec, aux trajets réguliers effectués entre des régions limitrophes, sous réserve que les régions ne remettent pas en cause la tarification sociale nationale.

Je demande donc le retrait de ces amendements ou, à défaut, j'émettrai un avis défavorable, car leur adoption risque de remettre en cause la tarification sociale nationale, laquelle constitue pour nous un postulat très sensible et important. Si ces amendements étaient toutefois adoptés, nous ouvririons de nouveau le débat sur les redevances d'accès.

Aux amendements n^{os} 156 et 134 rectifié, je préfère, à l'instar du rapporteur, l'amendement n^o 118 rectifié de M. Filleul.

J'é mets un avis favorable sur l'amendement n^o 103, qui vise à aligner le dispositif applicable au STIF sur celui qui est issu des débats à l'Assemblée nationale. Nous sommes d'accord pour accorder aux régions une avancée supplémentaire en matière de pleine propriété. Mais la mise à disposition du bien de reprise revient à l'opérateur SNCF.

Tel est l'équilibre auquel nous sommes parvenus. Il permet une meilleure visibilité, l'affirmation des compétences régionales, le maintien des garanties en matière de tarification sociale, ce qui est très important, le maintien de la prérogative de l'État sur les gares, mais également la mise en place d'un dispositif efficace pour réaliser les investissements qui peuvent s'avérer nécessaires dans les différentes gares, quel qu'en soit le statut.

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

M. Roger Karoutchi. Globalement, pour ce qui concerne le chef de filat ou les gares, ces amendements ne changeront pas l'ordre du monde.

Ce qui m'étonne régulièrement – je ne vous vise pas spécialement, monsieur le secrétaire d'État : les gouvernements précédents, y compris de droite, avaient la même attitude –, c'est que les gouvernements, l'État, croient toujours qu'ils sont plus sociaux que les élus régionaux.

Le discours sous-entendu est le suivant : on ne voit pas pourquoi on donnerait des compétences et des capacités à des élus régionaux qui risquent de provoquer un drame absolu s'ils disposent d'une quelconque maîtrise.

Pour ma part, monsieur le secrétaire d'État, j'ai été membre du STIF et je préside la commission des finances, de la contractualisation et de l'administration générale de la région d'Île-de-France.

Nous n'avons n'a pas attendu l'État pour mettre en place des dispositifs complémentaires d'aides aux déplacements en Île-de-France !

Nous n'avons pas attendu l'État pour mettre en place des systèmes beaucoup plus performants que la tarification nationale en direction des personnes âgées et des publics fragiles !

Je ne comprends pas ce raisonnement selon lequel on refuse de donner telle ou telle compétence aux régions au motif que ce serait une remise en cause terrible de toutes les mesures prises antérieurement et de la tarification sociale nationale ! Pourquoi les élus régionaux seraient-ils d'horribles monstres qui voudraient remettre en cause les dispositifs existants ?

À la région, les groupes de gauche comme de droite ont fait des efforts et pris des décisions socialement plus avancées que celles qui venaient de l'État.

On me rétorquera que la région d'Île-de-France dispose de davantage de moyens que les autres. Certes, mais enfin nous l'avons fait !

Si nous considérons les bases, pourquoi craindre constamment que les élus régionaux soient moins-disant que l'État sur le plan social ?

Dans ces conditions, j'estime que le Gouvernement pourrait lâcher un peu la bride aux élus des régions et les laisser décider davantage. Après tout, ces derniers connaissent probablement mieux que l'autorité nationale les besoins en termes de transport, de déplacements pendulaires, ainsi que ceux des voyageurs. Ils savent comment mener les discussions entre région et département pour obtenir des cartes supplémentaires et des tarifications. Laissez-nous faire !

On sait faire, et on ne fait ni moins bien, ni plus mal, ni plus antisocial que le Gouvernement.

S'agissant du matériel roulant, qui est l'un de mes dadas, je pourrais l'évoquer pendant vingt minutes...

Je veux bien que l'on parle de bien de retour ou de reprise, mais cela m'amuse... Je prie mes collègues qui ont déposé des amendements sur ce sujet de m'en excuser. Considérant que celui de M. Filleul est plus cadré et complet que les autres, c'est celui que je voterai.

Cela étant, on dit aux braves régions, qui ont payé ce matériel et le mettent à la disposition de la SNCF pour qu'elle l'utilise : « Rendez-vous compte ! Quel avantage considérable : le jour venu, il s'agira d'un bien de reprise ! » (*M. Ronan Dantec sourit.*) Mais que vous voulez que le conseil régional d'Île-de-France fasse des « petits gris » ? Que voulez-vous qu'il fasse du matériel roulant qu'il reprend ?

Je veux bien que l'on considère le matériel roulant comme un bien de reprise... Mais enfin, nous n'allons pas le vendre ! Nous sommes bien contents de savoir, en façade, que cette possibilité existe, mais il est évident que ce matériel est à la disposition de l'autorité organisatrice. Même si nous l'avons largement subventionné et si nous sommes ravis de savoir

qu'il constitue un bien de reprise ou de retour, tout cela est symbolique, car nous n'avons pas la capacité d'en faire autre chose que de le laisser à la disposition de l'autorité organisatrice.

Franchement, monsieur le secrétaire d'État, le Gouvernement devrait s'efforcer de faire davantage confiance aux régions!

M. le président. La parole est à Mme Éliane Giraud, pour explication de vote.

Mme Éliane Giraud. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, je suis très heureuse que nous ayons ce débat extrêmement important ici, au Sénat.

Aujourd'hui, les régions ont aussi mis en place de réelles politiques de tarification sociale, dont certaines vont parfois plus loin que la tarification nationale, et qui peuvent varier d'une région à l'autre. D'ailleurs il faut veiller à ce qu'il n'y ait pas trop d'inégalités sur l'ensemble du territoire national. En tout cas, les élus ont la volonté d'être en phase avec la population et les voyageurs.

Monsieur le secrétaire d'État, dans la région où j'ai l'immense honneur de travailler, les transports représentent un peu moins de 30 % du budget régional. Je précise qu'il s'agit d'un gros budget et d'une grande région.

Ce n'est pas un sujet mineur. Il faut une vraie transparence sur les prix et nous devons discuter, simplement, d'une mise à plat de l'ensemble du dispositif financier. En effet, on ne pourra pas continuer à supporter ces dépenses sans pouvoir peser sur les recettes et en discuter.

La question sous-tendue par ces amendements est donc bien celle de la transparence et de ce que nous allons faire à l'avenir.

Je voudrais revenir sur le sujet du matériel roulant qui est, selon moi, essentiel. Dans ma région, nous avons investi à peu près 400 millions d'euros dans ce matériel, que nous aurons ainsi renouvelé à hauteur de 95 % à 97 %. Doit-on attendre pendant trente ans qu'il se dégrade ou met-on en place une politique, une stratégie, y compris en lien avec notre industrie ferroviaire, permettant une véritable modernisation du système et de l'offre?

Nous avons besoin, je le répète, d'une mise à plat, d'une discussion sur l'ensemble de la plate-forme État-région,...

M. Jean-Jacques Filleul. Très bien!

Mme Éliane Giraud. ... afin que nous soyons capables de mener une politique moderne du rail, d'apporter des réponses, et que les régions soient ce qu'elles demandent d'être, c'est-à-dire de véritables chefs de file. (*M. Roger Karoutchi opine.*)

Nous ne pouvons pas, au détour d'un vote, poser l'ensemble des problèmes, mais je souhaitais, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, vous faire part de mon interprétation. Pour ma part, je ne voterai pas en faveur de ces amendements, mais je demande, au nom des régions, que l'on mette en place cette transparence et cette discussion. Nous en avons besoin pour porter le redressement de ce pays, parce que le transport représente une partie importante de notre développement économique.

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

M. Marc Laménie. Ces amendements sont intéressants et leurs auteurs ont le mérite de poser des problèmes essentiels.

J'insisterai sur le sujet des gares, qui ont une grande importance, car ce sont des lieux de vie. Et quand il y a du personnel, c'est encore mieux!

Certaines gares sont dites « d'intérêt régional ». Où est l'intérêt régional, où est l'intérêt local? Il n'est pas toujours simple de trancher.

La forme juridique de la propriété des gares est une autre question. On parle beaucoup des régions, ce qui est normal puisque la législation leur accorde de nombreuses compétences. De fait, les régions réalisent beaucoup d'investissements, mais d'autres collectivités territoriales participent aussi au financement des projets. J'ai à l'esprit plusieurs exemples de réouvertures de gares réalisées dans le cadre d'un partenariat incluant, outre la région, la SNCF, RFF et l'État, différentes collectivités territoriales.

Pour ce qui concerne la propriété des matériels, on a rappelé que, depuis une bonne dizaine d'années, les régions ont investi considérablement pour moderniser les matériels et en faire construire des neufs. N'oublions pas que leurs commandes sont très importantes pour l'emploi dans l'industrie ferroviaire.

Le problème se pose de la forme juridique de cette propriété. Il faut dire que, de manière générale, la question du patrimoine des collectivités territoriales, y compris des communes, n'est pas simple.

Des TER, par exemple des Bombardier, sont la propriété des régions, mais je ne pense pas que ce soient les élus régionaux qui conduisent les locomotives! Le matériel est donc mis à la disposition de l'exploitant, la SNCF, dont les mérites doivent être loués. Pour ma part, je voterai les amendements relatifs à cette mise à disposition, qui est le bon sens même.

Enfin, on a soulevé le problème de la tarification. Défendre la transparence, c'est très bien: alors qu'on dit partout qu'il faut simplifier et simplifier encore, je trouve qu'on se perd souvent dans les tarifs, sans compter qu'il existe de grandes différences d'une région à l'autre. Il y a là un problème non seulement de pédagogie, mais aussi de bonne communication. Dans ce domaine, la tâche reste immense!

M. le président. La parole est à Mme Anne-Marie Escoffier, pour explication de vote.

Mme Anne-Marie Escoffier. Je vous indique, monsieur le président, que je retire d'ores et déjà l'amendement n° 134 rectifié au profit de l'amendement n° 118 rectifié présenté par M. Filleul qui me paraît à la fois plus complet et mieux rédigé.

Le problème de la tarification a été clairement exposé, mais j'aimerais y revenir, car il me tient à cœur.

Je sais que la commission du développement durable a bien compris les difficultés dans lesquelles les régions vont se trouver sur le plan financier. Après avoir déjà énormément investi, celles-ci continuent et continueront d'investir beaucoup. À l'heure actuelle, elles achètent du matériel roulant neuf, notamment des Bombardier avec des plate-formes qui permettent d'accueillir des vélos – n'est-ce pas, monsieur Dantec? D'ailleurs, je dois dire que, sur nos TER, ces voitures sont très pratiques!

Sans doute, la commission a fait un effort en ce qui concerne le versement transport interstitiel – je le reconnais volontiers. Il n'en reste pas moins que les régions doivent aujourd'hui supporter des dépenses importantes si elles veulent être à l'heure de la modernité et de la compétition qui se joue entre elles à l'échelon européen.

Une réflexion doit donc être menée, dans une perspective au demeurant plus large. Aujourd'hui, en matière de décentralisation, ne mettons-nous pas en œuvre le triple principe de l'unité de notre République – une valeur essentielle –, de la diversité de nos territoires et de la subsidiarité ? En d'autres termes, nous devons bien admettre qu'il peut exister des politiques différentes, avec des modalités d'intervention différentes.

Du reste, comme M. Karoutchi l'a signalé, certaines régions n'ont pas attendu pour mettre en place des politiques qui leur sont propres. Ainsi, je songe à plusieurs d'entre elles qui ont instauré des tarifs différenciés, pour aider davantage le monde étudiant, le monde ouvrier et ceux qui ont des difficultés sociales.

M. Roger Karoutchi. Bien sûr !

Mme Anne-Marie Escoffier. De la même façon, en matière de solidarité, il existe un régime en principe à peu près uniforme, l'allocation personnalisée d'autonomie, mais que les conseils généraux adaptent, ce que, ma foi, on a bien accepté.

Certes on a trouvé une *modus vivendi* et l'Assemblée nationale est parvenue, après bien des difficultés, à un équilibre. Néanmoins, au titre de l'expérimentation qui a été instaurée dès 1997, ne peut-on pas imaginer, sur un créneau vraiment très limité concernant exclusivement les abonnements – au besoin en précisant que l'on vise les étudiants, les ouvriers et les apprentis – une formule qui soit consensuelle ?

M. le président. L'amendement n° 134 rectifié est retiré.

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

M. Ronan Dantec. Dans ce débat sur la part de liberté tarifaire qui doit être octroyée aux régions, je dois dire que je suis un peu surpris par le propos qui a été tenu par M. le secrétaire d'État. En effet, on n'imagine pas les régions décider tout d'un coup qu'il n'y aura plus de tarifs sociaux : ce n'est pas possible !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Il y a bien des départements où cela s'est produit !

M. Ronan Dantec. Je crois quand même que les élus locaux et régionaux sont généralement sensibles à la précarité sur leur territoire.

Monsieur le secrétaire d'État, pour que vos craintes soient apaisées, il suffirait d'inscrire dans la loi des règles encadrant les pratiques des régions, ce qui ne serait pas très difficile. Ainsi, les régions pourraient faire preuve de liberté, dans un cadre qui garantisse le respect des tarifs sociaux nationaux ; dans ce cadre, elles pourraient aussi intégrer l'intermodalité, qui est la clé de la réponse aux mobilités mais à laquelle l'organisation actuelle fait obstacle.

Si nous trouvons la bonne formule, monsieur le secrétaire d'État, nous aurons levé votre objection. Les régions auront alors la liberté nécessaire pour organiser l'intermodalité et satisfaire de la manière la plus fine les besoins de mobilité de nos concitoyens à l'échelle locale et régionale.

M. le président. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour explication de vote.

M. Vincent Capo-Canellas. Beaucoup ayant déjà été dit, je m'efforcerais d'être synthétique.

Pour ce qui concerne la tarification, je retiens que le débat n'est pas mûr : d'une part, sans doute, parce qu'il se pose une question de principe ; d'autre part, parce que ce sujet est un maquis.

À propos de ce maquis, je vous signale que la troisième phrase de l'amendement n° 106 que j'ai défendu et qui vise à compléter l'alinéa 5 de l'article 5 *bis* prévoit qu'« un tarif de référence national est maintenu pour les trajets combinant des services organisés par des autorités organisatrices différentes ou combinant un service conventionné avec un service librement organisé ». Il me semble que cette disposition est de nature à améliorer le texte actuel.

En effet, pour les voyageurs qui empruntent successivement un TGV et un TER, certains problèmes se posent aujourd'hui. J'invite donc le Gouvernement à se pencher sur le sujet ; peut-être que, d'ici à la réunion de la commission mixte paritaire, nous pourrions l'examiner un petit peu mieux. De fait, si on ne prévoit pas le maintien d'un tarif de référence national, une grande diversité de situations risque de se faire jour pour ces cas-là.

Le problème est un peu technique, mais je tenais à le soulever et à mettre en valeur l'avantage de l'amendement n° 106, dont l'adoption permettrait de réintroduire dans le projet de loi la notion de tarif de référence national, qui semble-t-il n'y figure plus. Bien entendu, il faudrait supprimer les deux premières phrases de cet amendement qui font débat. Je livre ces réflexions à la sagacité de M. le secrétaire d'État et de M. le rapporteur.

Pour ce qui est du chef de filat, nous sommes d'accord.

S'agissant enfin du matériel, je voterai, comme Roger Karoutchi, l'amendement n° 118 rectifié présenté par Jean-Jacques Filleul qui me paraît bien conçu et bien mieux rédigé que de nombreux autres. Je le voterai d'autant plus volontiers que j'ai eu l'intention de déposer un amendement sur le même sujet, mais que la commission des finances m'a opposé le couperet de l'article 40 !

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Les différentes interventions que nous venons d'entendre sont le fruit d'autant d'expériences régionales – n'est-ce pas, chère Éliane Giraud ? Ces témoignages confirment l'implication évidente des régions et les efforts non moins évidents qu'elles accomplissent pour renouveler le matériel roulant, mais aussi en matière de tarification.

Par rapport à sa rédaction initiale, le projet de loi actuel comporte de nombreuses avancées en direction des régions, en matière tant de gouvernance, de programmation que de prérogatives régionales, sans oublier le chef de filat ni la reconnaissance de la propriété du matériel roulant.

Au demeurant, nous savons bien que la reconnaissance de la propriété appellera une étape supplémentaire. Un train ayant vocation à servir pendant plusieurs dizaines d'années, jusqu'à quarante ans, il est intéressant de clarifier le statut de la propriété ; l'évolution législative à venir permettra aux régions de disposer tout à fait librement des matériels.

Il est important que celles-ci puissent procéder entre elles à des échanges et à des ventes de matériels. (*Mme Éliane Giraud acquiesce.*) En effet, vous savez très bien que, à l'heure actuelle, les demandes qui sont faites en ce sens

soulèvent de grandes difficultés, parce que la propriété n'est pas reconnue aux régions. Remarquez, monsieur Karoutchi, que je ne parle pas des « petits gris » : je ne suis pas sûr qu'il y ait de nombreuses régions qui en veulent ! (*Sourires.*)

M. Jean-Jacques Filleul. De toute manière, la situation est différente pour le STIF !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. C'est exact, monsieur le sénateur.

Nous savons très bien que, selon l'évolution de l'infrastructure, l'électrification de tel ou tel site ou le rehaussement du niveau de vitesse, des matériels peuvent être mutualisés entre plusieurs régions. Ces pratiques existent, même si elles sont encore imparfaites. Le futur statut de la propriété clarifiera les choses.

Nous avons devant nous d'autres questions qui ne sont pas mineures, en particulier celle de la cohérence du schéma d'ensemble des lignes ferroviaires. Effectivement, nous devons assurer la cohérence entre les TER, les TET et les TGV, en tenant compte aussi de l'expérimentation du TER-GV dans une région que je connais bien. En l'espèce, les discussions et les évolutions ne doivent pas attendre le vote de la carte régionale.

Des avancées certaines ont donc été réalisées en direction des régions, mais il reste qu'un cadre national s'applique. Lorsque l'État fixe comme référence les tarifications sociales, il ne s'agit pas, monsieur Karoutchi, d'une marque de défiance à l'égard des élus. Des horribles monstres : est-ce ainsi, vraiment, que le Gouvernement considérerait les élus locaux ? (*MM. Roger Karoutchi et Ronan Dantec rient.*)

Simplement, l'État verse des compensations aux collectivités territoriales. Dès lors, je manquerais à mon devoir de ministre si je n'étais pas soucieux du respect d'un cadre national, sans que cette préoccupation soit inspirée par la défiance. Au demeurant, je reconnais bien volontiers que le lien de confiance entre l'État et les régions doit être amélioré, notamment en ce qui concerne la transparence et la clarification.

Mme Éliane Giraud. C'est vrai !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. D'ailleurs, nous avons commencé à prévoir des mesures applicables dans ce domaine dans le cadre de la loi du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports.

En outre, j'ai dit au président Pepy, dès mon entrée en fonctions, qu'une plus grande transparence était nécessaire dans les relations entre la SNCF et les régions. Je pense que la situation est en passe de s'améliorer, y compris dans l'organisation interne ; le fait qu'un ancien président de région apporte sa compétence à la SNCF n'y est peut-être pas étranger.

Ce qui est certain, c'est que les dispositions de la loi précitée rendant obligatoires des comptes de ligne ont favorisé une clarification.

Pour autant, il faut poursuivre dans cette voie. C'est l'objet du présent projet de loi, dans lequel nous améliorons encore le dispositif. D'ailleurs, la SNCF a tout à gagner d'une relation de confiance avec les élus, notamment régionaux. Quoi qu'il en soit, la réalité des investissements régionaux et le coût que peut représenter ce grand défi ferroviaire demeurent.

Là aussi, les questions d'optimisation, d'amélioration dans chacune des régions voire à l'échelon interrégional se poseront. Une meilleure organisation entre certaines régions limitrophes permettrait par exemple d'optimiser la facture régionale de 15 % à 20 % grâce à quelques heures supplémentaires d'utilisation du matériel roulant. Je n'entrerai pas dans le détail, le sujet étant complexe, nous en sommes d'accord. Quoi qu'il en soit, monsieur Karoutchi, lorsque l'État octroie des compensations à hauteur de 200 millions d'euros, il est légitime qu'il le fasse en échange de tarifs sociaux. Il s'agit de compenser des efforts réalisés au profit de certaines catégories d'usagers que j'ai citées.

Il n'est malheureusement pas rare, nous le savons bien, que certaines tarifications disparaissent, dans d'autres domaines, du fait de la raréfaction des moyens publics. Je connais des régions pauvres, des départements pauvres et des villes qui le sont plus encore ! Ce n'est pas la même chose d'accorder des tarifications sociales lorsqu'un tiers ou la moitié de la population paie des impôts ou selon que le taux de chômage est élevé ou relativement faible. Nous devons donc obtenir des garanties, et ce n'est pas de la défiance : c'est une exigence de solidarité nationale. Il est de ma responsabilité de le réaffirmer.

Monsieur Dantec, votre demande correspond entièrement à ce que je souhaite. Le texte issu de l'Assemblée nationale y répond très clairement. La liberté tarifaire existe ; elle est reconnue tant pour ce qui concerne les trajets unitaires que les abonnements, y compris des billets multimodaux. La seule obligation, c'est l'application aux services de TER des tarifications sociales.

Cela étant dit, nous pouvons tous nous accorder sur la réalité suivante : l'État opère une compensation pour des tarifs sociaux et souhaite que leur application soit garantie par le texte. Il ne choquera personne que l'actuel gouvernement et sa majorité au Parlement garantissent l'application des tarifs sociaux. C'est relativement simple !

Il reste d'autres sujets que nous devons faire évoluer avec le temps, comme l'aménagement, la cohérence, les relations équilibrées, la reconnaissance pleine et entière des compétences de l'autorité organisatrice des transports, la propriété, etc.

Pour ce qui est des tarifications sociales, il s'agit d'un principe républicain dont je suis le garant. Je rappelle que nous avions souhaité ne pas mélanger les discussions, ne pas ouvrir le débat sur les redevances d'accès. Nous avons préféré cet accord équilibré, chère Anne-Marie Escoffier, pour être efficaces et garants, à l'adresse des Français, des dispositifs de tarification. La tarification est fort complexe, j'en conviens, monsieur Laméni. C'est pourquoi il importe, monsieur Capo-Canellas, de ne pas mettre en place des systèmes qui le seraient peut-être plus encore.

La tarification est un vrai chantier et je ne suis pas sûr que nous soyons, après de si nombreuses heures de débat sur cette réforme ferroviaire, les plus efficaces en la matière.

M. Vincent Capo-Canellas. C'est ce que Ronan Dantec et moi-même disions à l'instant.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Vous voyez, je lis dans vos pensées. (*Sourires.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 69.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 102 et 119.

(Les amendements sont adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 106 et 132 rectifié.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 153.

M. Ronan Dantec. Il y a une ambiguïté...

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Il n'y a jamais d'ambiguïté dans mes propos. *(Sourires.)*

M. le président. Mon cher collègue, vous vous êtes déjà exprimé au titre d'une explication de vote.

Je mets aux voix l'amendement n° 153

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 118 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 156 n'a plus d'objet.

Je mets aux voix l'amendement n° 103.

(L'amendement est adopté.)

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

L'amendement n° 150 rectifié, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 3

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

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

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

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Je vous prie de m'excuser, monsieur le président, pour cette tentative désespérée de sauver mon amendement précédent, mais celui-ci ne me semblait pas contradictoire avec les propos de M. le secrétaire d'État puisque nous restions à peu de choses près dans le cadre qu'il avait exposé...

L'amendement n° 150 rectifié est complémentaire de celui qu'a défendu mon collègue André Gattolin tout à l'heure.

L'embarquement de vélos non démontés à bord des trains constitue un véritable enjeu, y compris économique. Nous le savons, pour que la magnifique opération la Loire à vélo – elle fédère plusieurs régions ayant par ailleurs du mal à se rassembler... – fonctionne, un tel embarquement, dans un sens comme dans l'autre, est absolument essentielle. S'il était décidé de supprimer le service d'embarquement des vélos non démontés, il serait important de soumettre cette décision à l'approbation des assemblées délibérantes des régions et des départements qui ont beaucoup investi en la matière.

M. le président. L'amendement n° 158 rectifié, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :...

Après l'alinéa 3

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

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

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

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Il s'agit d'un amendement de repli visant à obtenir non plus l'approbation des assemblées délibérantes des régions et des départements dont les territoires sont desservis, mais simplement l'avis des régions concernées.

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

M. Michel Teston, rapporteur. L'adoption de l'amendement n° 150 rectifié ferait peser une contrainte administrative forte sur l'organisation du service SNCF Mobilités. On peut penser qu'il y aura toujours une région ou un département concerné pour refuser de donner son approbation à la suppression du service de transport de vélos non démontés. C'est la raison pour laquelle la commission du développement durable émet un avis défavorable.

En revanche, elle s'en remet à la sagesse du Sénat sur l'amendement n° 158 rectifié, qui tend à faire peser une contrainte moins lourde en visant un simple avis des régions concernées.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Le Gouvernement demande le retrait de l'amendement n° 150 rectifié au profit de l'amendement n° 158 rectifié.

M. le président. Monsieur Dantec, l'amendement n° 150 rectifié est-il maintenu ?

M. Ronan Dantec. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 150 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 158 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, il nous reste trente-cinq amendements à examiner. Je vous propose d'achever l'examen des deux textes inscrits à l'ordre du jour en prolongeant la séance. *(Assentiment.)*

L'amendement n° 160 rectifié, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

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

« Art. L. 2121-8-... - Lorsqu'un service d'intérêt régional fait l'objet d'une convention entre la région et SNCF Mobilités, SNCF Mobilités ouvre à la région l'ensemble des données qui décrivent ledit service, notamment les arrêts et les horaires planifiés et temps réels des trains, ainsi que les parcs de stationnement dont

elle a la responsabilité, pour intégration dans les services d'information du public mentionnés à l'article L. 1231-8 du même code. »

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Il est défendu.

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

M. Michel Teston, rapporteur. La commission estime important de laisser au secrétaire d'État le soin de s'exprimer sur cette question de l'ouverture des données.

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

M. Frédéric Cuveillier, secrétaire d'État. L'amendement ayant été rectifié, le Gouvernement émet un avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 160 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 5 bis, modifié.

(L'article 5 bis est adopté.)

Article 5 ter (nouveau)

- ① Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② 1° À la fin de l'article L. 2333-66, les mots : « ou de l'organe compétent de l'établissement public » sont remplacés par les mots : « , de l'organe compétent de l'établissement public de coopération intercommunale, ou du conseil régional » ;
- ③ 2° L'article L. 2333-67 est ainsi modifié :
- ④ a) Au début, est ajoutée la mention : « I. – » ;
- ⑤ b) Il est ajouté un II ainsi rédigé :
- ⑥ « II. – Hors Île-de-France et régions d'outre-mer, le taux du versement est fixé ou modifié par délibération du conseil régional, dans la limite de 0,55 %, dans les territoires situés hors périmètre de transport urbain. » ;
- ⑦ 3° L'article L. 2333-68 est ainsi modifié :
- ⑧ a) À la première phrase, après le mot : « versement », sont insérés les mots : « mentionné au I de l'article L. 2333-67 » ;
- ⑨ b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée :
- ⑩ « Le versement visé au II du même article L. 2333-67 est affecté au financement des dépenses liées à l'organisation des transports régionaux. » ;
- ⑪ 4° L'article L. 2333-70 est ainsi modifié :
- ⑫ a) Au premier alinéa du I, les mots : « ou de l'établissement public » sont remplacés par les mots : « , de l'établissement public ou de la région » ;
- ⑬ b) Au premier alinéa du II, les mots : « ou établissements publics territorialement compétents » sont remplacés par les mots : « , établissements publics territorialement compétents ou régions » ;
- ⑭ c) Au deuxième alinéa du II, les mots : « aux communes ou aux établissements publics » sont supprimés ;
- ⑮ 5° À l'article L. 2333-71, les mots : « ou l'établissement public réparti » sont remplacés par les mots : « , l'établissement public et la région répartissent » ;

- ⑯ 6° À l'article L. 2333-74, les mots « est habilité » sont remplacés par les mots « et la région sont habilités ».

M. le président. L'amendement n° 171, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Frédéric Cuveillier, secrétaire d'État. Cet amendement vise à supprimer l'article 5 ter.

Mesdames, messieurs les sénateurs, je comprends les arguments – ils ne sont pas nouveaux – qui vous ont conduits à insérer cet article dans le projet de loi, mais je ne pense pas qu'une réforme ferroviaire soit le bon cadre pour créer un versement transport. Je vous le dis comme je le pense, c'est une mesure qui relève du monopole de la loi de finances. Il vous appartient donc de convaincre mon collègue chargé des finances pour mettre en place un tel dispositif. Quoi qu'il en soit, compte tenu de la spécificité de l'article 5 ter, je ne puis que défendre un amendement de suppression.

Ce sujet relève d'un ensemble plus large, celui du financement des collectivités territoriales. Il convient d'en débattre sereinement, dans un cadre sécurisant, homogène, prenant en compte toutes les dimensions de la question. Je sais combien vous serez sensible, madame Escoffier, compte tenu de vos responsabilités présentes et passées, ainsi que vos collègues sénateurs, à cette réalité. On ne peut pas mettre en place un financement, aussi légitime puisse-t-il paraître aux yeux des représentants des collectivités, dans le cadre d'une réforme ferroviaire.

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

M. Michel Teston, rapporteur. Monsieur le secrétaire d'État, vous avez, comme nous, observé le décalage croissant entre les compétences confiées aux régions qui s'accumulent au fur et à mesure des réformes et leurs ressources propres, qui diminuent fortement, particulièrement depuis la réforme de la taxe professionnelle.

Vous nous avez dit que le financement des compétences des régions relevait d'un cadre plus général dont nous devons effectivement débattre à l'occasion de l'examen non seulement de la réforme territoriale, mais aussi du projet de loi de finances initiale pour 2015.

Néanmoins, la commission a considéré qu'il fallait instaurer un versement transport interstitiel, aussi perfectible soit-il, parce qu'il constitue un premier signal de la volonté de mettre en place des ressources fiscales dédiées aux régions.

Par conséquent je suis au regret de vous le dire, monsieur le secrétaire d'État, elle a émis un avis défavorable sur votre amendement.

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour explication de vote.

M. Jean-Jacques Filleul. Le groupe socialiste suivra l'avis du rapporteur. Le débat au sein de la commission du développement durable a été très intense. Nous avons envie de franchir ensemble ce premier pas, qui nous paraît intéressant, en direction des régions.

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

M. Roger Karoutchi. Le versement transport existe dans ma région et tous les ans certains veulent encore l'augmenter ! Même si je suis un défenseur acharné du pouvoir régional, je

trouve quelque peu violent, dans la situation actuelle, de décider de prélever, au détour d'un amendement, des centaines de millions d'euros sur les entreprises en se disant : tiens, on va donner quelque chose aux régions ! Le versement transport interstitiel représente 500 ou 600 millions d'euros, si je ne m'abuse.

Par pitié, attendons le futur texte qui traitera des compétences des départements et des régions, et qui pourrait même être l'occasion de débattre des moyens qui leur seront dévolus, pour mettre les choses à plat à propos des dotations d'État, de la fiscalité des régions ou des départements, etc. Mais ne votons pas des prélèvements supplémentaires de plusieurs centaines de millions d'euros au détour d'un amendement sur un texte portant réforme ferroviaire !

Monsieur le rapporteur, je suis au regret de vous le dire, je ne voterai évidemment pas contre l'amendement du Gouvernement.

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

M. Ronan Dantec. Nous savons tous que le Gouvernement a engagé la procédure accélérée et que la prochaine étape est la commission mixte paritaire. Le fait que le Sénat vote ce soir ce versement transport ne garantit pas que la mesure figure dans la future loi. En revanche, ce serait un signal politique extrêmement important. Il est essentiel que la Haute Assemblée affirme aujourd'hui que les régions ne pourront pas, sans recettes nouvelles, exercer une forte responsabilité en matière de développement du transport ferroviaire.

Permettez-moi, d'ailleurs, de reprendre à mon compte les propos de Mireille Schurch qui pensait tout à l'heure que le coût de l'investissement se reporterait plutôt sur le prix du billet. Quoi qu'il en soit, il faut une recette pour les régions. Effectivement, le versement transport interstitiel sera à la charge d'un certain nombre d'entreprises, lesquelles ne sont justement pas encore soumises à cette taxe. Or, pour être compétitives, elles ont grandement intérêt à ce que le service ferroviaire soit amélioré. D'ailleurs, elles se regroupent aujourd'hui sur un certain nombre de territoires.

Je ne partage pas du tout la logique développée par M. Karoutchi. Nous avons eu le débat sur l'écotaxe ; nous nous sommes mobilisés pour préserver cette dernière. Mais notre pays peut aussi subir la disparition des flux financiers dédiés à la modernisation de l'offre de transport. Il est de notre responsabilité de maintenir ceux-ci.

M. Roger Karoutchi. Refusons alors la baisse des dotations !

M. Ronan Dantec. Il faut des flux financiers, qui s'inscrivent dans une logique d'autonomie fiscale plus forte des collectivités territoriales. Comme le groupe socialiste, le groupe écologiste votera cette proposition du Sénat. Il est important d'engager aujourd'hui le débat, faute de quoi les régions ne parviendront pas à assumer leurs charges liées au développement du transport ferroviaire.

M. Jean-Jacques Filleul. Excellent !

M. le président. La parole est à Mme Anne-Marie Escoffier, pour explication de vote.

Mme Anne-Marie Escoffier. Pour avoir travaillé il n'y a pas si longtemps encore sur le sujet, je vole au secours de M. le secrétaire d'État. Cette question relève exclusivement d'une loi de finances.

M. Roger Karoutchi. Eh oui !

Mme Anne-Marie Escoffier. Nous sommes quelques-uns à pouvoir témoigner dans cette enceinte qu'un travail a déjà été mené. Bien entendu, ces problèmes de versement font partie des priorités. Le Gouvernement, peut-être d'ailleurs par ma voix, s'était engagé à travailler sur ce sujet dans le cadre de la révision non seulement de la dotation globale de fonctionnement, mais aussi de toutes les dotations et ressources affectées aux collectivités territoriales, en lien avec leurs nouvelles compétences.

Monsieur le secrétaire d'État, si vous pouviez confirmer qu'un tel versement est envisagé et prendre l'engagement devant le Sénat que ce travail sera réalisé, vous apaiseriez mes collègues, car il importe avant tout que nous instaurions un système en toute légalité.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Je remercie tout d'abord Mme Escoffier et M. Karoutchi de leur soutien.

Si j'étais parlementaire, je ne me satisferais pas d'un vote d'affichage politique, surtout sur ce texte. On ne peut pas se contenter pour la deuxième fois consécutive, monsieur Dantec, non pas d'une malfacon législative, mais véritablement d'une interpellation politique.

Je défends mon texte et je ne souhaite pas qu'il soit le véhicule de revendications, même si elles sont par ailleurs légitimes. Comme vient de le souligner Mme Escoffier, des engagements ont été pris. Un travail est en cours, même s'il ne va certainement pas assez vite au goût de certains d'entre vous, mesdames, messieurs les sénateurs, ce que je peux comprendre. Néanmoins, vous savez pertinemment qu'il ne s'agit pas d'une microdécision. La disposition en cause aurait des répercussions sur les territoires et leurs équilibres économiques, ainsi que sur le dynamisme des entreprises et de l'emploi.

Nous sommes dans le cadre d'un projet de loi portant réforme ferroviaire. J'entends votre préoccupation, je peux même m'en faire l'interprète auprès de mes collègues du Gouvernement et leur dire que j'ai été interpellé sur cette question en séance publique. Quoi qu'il en soit, vous ne pouvez pas sans expertise, c'est-à-dire sans bien mesurer toutes les conséquences de vos décisions, au détour d'un texte, introduire une telle mesure et dire : « après moi le déluge, il y aura bien une commission mixte paritaire et on réglerait le problème autrement » !

Une telle façon de procéder sur le plan législatif n'est pas satisfaisante. Voilà pourquoi je vous demande de bien vouloir replacer cette revendication parlementaire dans le cadre qui doit être le sien.

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

M. Michel Teston, rapporteur. Monsieur le secrétaire d'État, le Sénat n'a nullement pour objectif de vous mettre, vous ou le Gouvernement, en difficulté.

Cependant, depuis des années, chaque fois que nous évoquons la question des ressources attribuées aux régions, en particulier lors de l'examen des projets de loi de finances initiale, le représentant du Gouvernement présent au banc des ministres nous répond aimablement qu'il s'agit d'un problème très important, auquel il réfléchit et nous apportera bientôt des réponses. La réflexion a eu le temps de mûrir et vous devez maintenant avoir des idées très claires. Le moment est donc venu d'apporter des solutions.

M. Roger Karoutchi. La répartition des compétences !

M. Michel Teston, rapporteur. C'est pourquoi je maintiens la position qui a été arrêtée lors des travaux de la commission, donc la création d'un versement transport interstitiel. Celui-ci est bien préférable à un versement transport additionnel, car certaines agglomérations, certaines autorités organisatrices de transport ont déjà atteint le plafond des 2 %.

Monsieur le secrétaire d'État, quelle que soit la peine que nous éprouvons, nous ne pouvons pas accepter votre amendement.

M. le président. La parole est à Mme Mireille Schurch, pour explication de vote.

Mme Mireille Schurch. Le groupe CRC suivra l'avis de la commission. Pourquoi ne pas mettre dès maintenant en place ce versement transport au lieu de le reporter *sine die* ?

Nous examinons un projet de loi portant réforme ferroviaire. Le versement transport est une bonne réponse à la question du développement de l'offre en la matière. C'est un point important pour nous – nous avons déjà soutenu cette position en d'autres occasions. Nous ne voterons donc pas l'amendement du Gouvernement.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Je suis effaré ! Certes, la liberté des parlementaires est pleine et entière, mais nous examinerons dans quelques instants un amendement visant à mettre en place un versement transport additionnel. Alors, allons-y, créons d'abord un versement transport interstitiel, ensuite un versement additionnel, et voyons comment les choses se passent !

Mme Annie David. C'est le droit parlementaire !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Je suis secrétaire d'État chargé des transports, je présente un texte portant réforme ferroviaire et je vous le dis tout net : cet article est un cavalier parlementaire ! Le Conseil constitutionnel ne manquera pas d'en être saisi, d'ailleurs des annonces ont déjà été faites en ce sens.

Je comprends bien, monsieur le rapporteur, votre position. Certes, tout cela dure depuis très longtemps, mais dans ce cas l'examen de n'importe quel texte pourrait être un prétexte pour voter n'importe quoi ! La disposition créée est très éloignée du sujet qui nous occupe ce jour.

Pour avoir exercé des fonctions locales, je puis vous garantir que ce qui est en train de se produire n'est pas anecdotique pour nos territoires. D'abord, vous instaurez un versement transport interstitiel, puis, dans quelques minutes, vous proposerez de créer un versement transport additionnel. Allons-y gaiement ! Tout cela n'est ni cohérent ni à la hauteur de l'enjeu !

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Monsieur le président, au nom du groupe socialiste, je demande une suspension de séance de cinq minutes.

M. le président. Mes chers collègues, nous allons donc interrompre nos travaux quelques instants.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures trente, est reprise à dix-neuf heures trente-cinq, sous la présidence de M. Charles Guéné.)

PRÉSIDENTE DE M. CHARLES GUENÉ

vice-président

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons l'examen de l'amendement n° 171.

Personne ne demande plus la parole pour explication de vote?...

Je mets aux voix l'amendement n° 171.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 146 rectifié, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

I. - Après l'alinéa 1

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

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

II. - Alinéa 6

Compléter cet alinéa par les mots :

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

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. M. le secrétaire d'État a déjà assuré la publicité de cet amendement, lequel a néanmoins suscité un moindre enthousiasme au sein de la commission.

Cet amendement a pour objet de créer, en complément du versement transport là où il existe déjà, notamment dans les agglomérations, un versement additionnel. La raison en est simple : le transport ferroviaire en région ne bénéficie pas seulement aux territoires non urbanisés ; les étoiles ferroviaires, par exemple, sont aujourd'hui totalement intégrées dans les stratégies de mobilité des grandes agglomérations. Par conséquent, il serait assez logique que ces dernières participent au financement du transport ferroviaire régional.

Néanmoins – et cela aurait fait plaisir à M. Karoutchi, qui n'est plus présent parmi nous –, nous proposons de plafonner le versement transport à 2 % de l'assiette constituée par les salaires. Dans l'ensemble des régions où le versement transport n'a pas déjà atteint ce seuil, celles-ci pourront l'augmenter ; ailleurs, un échange, voire une négociation, s'engagera entre la région et l'intercommunalité.

La logique, c'est que le versement transport qui bénéficie aux régions serve à financer en quelque sorte non seulement de l'interstitiel, mais également de l'additionnel.

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

M. Michel Teston, rapporteur. La commission a déjà eu ce débat. Sa préférence va à l'autre versement transport, celui dont nous avons débattu voilà quelques instants. C'est pourquoi elle émet un avis défavorable.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Monsieur le rapporteur, je ne comprends pas la position de la commission. Nous n'en sommes pas à une excentricité législative près et, par conséquent, vous pourriez tout à fait voter cet amendement,

par sécurité, comme solution de repli, de manière à vous assurer que vous disposerez de ressources nouvelles, même si celles-ci sont inconstitutionnelles et seront censurées par le Conseil constitutionnel, après que celui-ci aura été saisi par les députés. En un mot, vous pourriez considérer que deux tiens valent mieux que rien tu l'auras, si je puis dire. M. Dantec propose un plafonnement à 2 %. Pourquoi pas 3 % ? Pourquoi pas 4 % ?

Mme Évelyne Didier. C'est de la caricature !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Non, madame le sénateur !

M. Ronan Dantec. Si !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Je vous rappelle que nous parlons du secteur ferroviaire. Ce n'est pas parce que, au détour d'une disposition que vous aurez adoptée, vous affectez des ressources fiscales ou financières nouvelles au transport, y compris ferroviaire, que vous donnez une base constitutionnelle plus solide à la disposition concernée.

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

M. Michel Teston, rapporteur. Monsieur le secrétaire d'État, j'en appelle à la sérénité des débats entre le représentant du Gouvernement et le Parlement. Nous sommes en démocratie et il existe une séparation des pouvoirs entre le pouvoir exécutif, le pouvoir législatif et l'autorité judiciaire. Le Parlement a parfaitement le droit de délibérer et de prendre des décisions, même si celles-ci ne plaisent pas forcément à l'exécutif. C'est la démocratie ! Bien évidemment, comme cela a été indiqué précédemment, rien n'empêchera que nous ayons un débat en commission mixte paritaire, à l'occasion de laquelle les députés pourront faire part de leur avis. En l'espèce, j'ai respecté la décision de la commission du développement durable du Sénat et vous n'avez pas à m'en faire grief. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC et du groupe écologiste, ainsi que sur les travées de l'UDI-UC.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Monsieur le rapporteur, chacun est dans son rôle. Vous m'avez entendu dire à plusieurs reprises que je respectais totalement les prérogatives du Parlement. Je n'ai pas à commenter un vote ; en revanche, j'ai à émettre un avis sur un amendement avant qu'il ne soit mis aux voix. Puisque M. le président m'a demandé l'avis du Gouvernement, la moindre des choses, c'est que je le donne.

Vous exercez votre responsabilité, vous êtes dans votre mission, et il ne m'appartient pas de remettre en cause ni l'une ni l'autre. Mais en tant que membre du Gouvernement, je donne son avis. Il arrive à celui-ci, même dans cette enceinte, de se faire battre lors du vote de ses amendements.

Mme Évelyne Didier. Ce n'est pas la première fois !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Certes, ce n'est pas la première fois, mais je ne suis pas très coutumier du fait. (*Sourires.*)

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

M. Ronan Dantec. C'est le mois de juillet, nous sommes tous très fatigués...

La semaine dernière, certains de nos amendements ont été qualifiés d'« absurdes », et je crois même qu'un ministre était allé jusqu'à dire que, à ce niveau d'absurdité, il pouvait accepter tout et n'importe quoi.

Ce soir, c'est le mot « excentricité » qui vient d'être prononcé par M. le secrétaire d'État. Que le Gouvernement, lors de l'examen des amendements que nous proposons, soit ferme sur le fond dans ses explications me semble tout à fait légitime, et il nous arrive, à nous aussi, d'être fermes dans nos propos. En revanche, la réponse totalement formelle que vous venez d'apporter, monsieur le secrétaire d'État, afin de décrédibiliser le fond de mon amendement ne me semble pas tout à fait à la hauteur des débats que l'on est en droit d'attendre dans cet hémicycle.

En effet, je veux bien paraître excentrique un instant, mais je vous ai bien écouté et vous n'avez rien dit du fond de mon amendement. Vous auriez pu nous objecter que ce n'était pas le bon moment pour présenter un tel amendement et prendre l'engagement d'étudier un amendement de même nature lors de l'examen du prochain projet de loi de finances.

Cependant, comme l'a fort bien dit M. le rapporteur tout à l'heure, un certain nombre de sujets reviennent de manière récurrente et ne sont jamais traités.

Mais opter uniquement pour l'ironie quant à la forme et sans traiter du fond est insuffisant.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Ce n'est pas ce que j'ai fait !

M. Ronan Dantec. Le versement transport dans les intercommunalités qui ne participent pas aux étoiles ferroviaires est un vrai sujet (*M. Frédéric Cuvillier acquiesce.*), puisque c'est l'un des enjeux de mobilité majeurs des grandes agglomérations. Si vous proposez une solution alternative à la nôtre, je pourrais le comprendre, car il s'agit d'enjeux financiers extrêmement importants pour les régions. J'ai d'ailleurs précisé dans l'amendement – preuve qu'il n'est pas totalement excentrique – que le montant maximal du versement transport additionnel que nous proposons est plafonné à 2 % des salaires.

Nous avons intégré un certain nombre d'enjeux, y compris en termes de développement économique et de contraintes pour les entreprises, et j'espérais une réponse sur le fond. Comme cela n'a pas été le cas, je maintiens cet amendement.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Je ne vais pas répondre sur le fond (*M. Ronan Dantec s'exclame.*), parce que je maintiens ma démonstration : cette disposition peut trouver place dans une loi de finances.

Par ailleurs, si le terme « excentricité » vous a choqué, monsieur Dantec, je vous prie de bien vouloir m'en excuser et je le retire bien volontiers ; et si vous l'avez pris à titre personnel, je vous prie là encore de bien vouloir m'en excuser, cela ne correspondait en rien à mon intention.

Cela étant, je connais bien la difficulté que vous soulevez et je me propose de relayer auprès du Gouvernement les remarques qui ont été formulées dans ce débat par les uns et les autres. Un amendement a été voté en commission, dont acte.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 146 rectifié.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 5 ter.

(*L'article 5 ter est adopté.*)

Article 6

- ① I. – (*Non modifié*) L'article L. 1321-1 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Au premier alinéa, les mots : « des entreprises de transport ferroviaire » sont remplacés par les mots : « relevant de la convention collective ferroviaire prévue à l'article L. 2162-1, aux salariés mentionnés à l'article L. 2162-2, aux salariés des entreprises de transport » ;
- ③ 2° Au second alinéa, les mots : « de la Société nationale des chemins de fer français, » sont supprimés.
- ④ II. – (*Non modifié*) Au premier alinéa de l'article L. 1321-3 du même code, après la référence : « L. 1321-1, », sont insérés les mots : « à l'exception des entreprises de la branche ferroviaire et des salariés mentionnés à l'article L. 2162-2, ».
- ⑤ III. – (*Non modifié*) La section 2 du chapitre I^{er} du titre II du livre III de la première partie du même code est complétée par un article L. 1321-3-1 ainsi rédigé :
- ⑥ « *Art. L. 1321-3-1.* – Pour les salariés relevant de la convention collective ferroviaire et les salariés mentionnés à l'article L. 2162-2, les stipulations d'un accord d'entreprise ou d'établissement relatives à la durée et à l'aménagement du temps de travail ne peuvent comporter des stipulations moins favorables que celles d'une convention ou d'un accord de branche. »
- ⑦ III *bis.* – (*Non modifié*) L'intitulé de la section 6 du même chapitre I^{er} est ainsi rédigé : « Pausés ».
- ⑧ III *ter.* – L'article L. 1321-9 du même code est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ⑨ « Elles s'appliquent également aux salariés des entreprises mentionnées aux articles L. 2161-1 et L. 2161-2 dont les activités sont intermittentes ou dont les activités sont liées aux horaires de transport et à l'assurance de la continuité et de la régularité du trafic. »
- ⑩ IV. – Le livre I^{er} de la deuxième partie du même code est complété par un titre VI ainsi rédigé :
- ⑪ « *TITRE VI*
- ⑫ « *RELATIONS DU TRAVAIL*
- ⑬ « *Chapitre I^{er}*
- ⑭ « *Durée du travail*
- ⑮ « *Art. L. 2161-1.* – (*Non modifié*) Un décret en Conseil d'État fixe les règles relatives à la durée du travail communes aux établissements publics constituant le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 ainsi qu'aux entreprises titulaires d'un certificat de sécurité ou d'une attestation de sécurité délivrés en application de l'article L. 2221-1 dont l'activité principale est le transport ferroviaire de marchandises ou de voyageurs, et aux entreprises titulaires d'un agrément de sécurité ou d'une attestation de sécurité délivrés en application du même article L. 2221-1 dont l'activité principale est la gestion, l'exploitation ou la maintenance sous exploitation des lignes et installations fixes d'infrastructures ferroviaires.

- ⑯ « Ces règles garantissent un haut niveau de sécurité des circulations et la continuité du service et assurent la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs, en tenant compte des spécificités des métiers, notamment en matière de durée du travail et de repos.
- ⑰ « *Art. L. 2161-2.* – Le décret prévu à l'article L. 2161-1 est également applicable aux salariés affectés aux activités de transport ferroviaire de marchandises ou de voyageurs dans les entreprises titulaires d'un certificat de sécurité ou d'une attestation de sécurité, quelle que soit l'activité principale de ces entreprises, ainsi qu'aux salariés affectés aux activités de gestion, d'exploitation ou de maintenance sous exploitation des lignes et installations fixes d'infrastructures ferroviaires dans les entreprises titulaires d'un agrément de sécurité ou d'une attestation de sécurité, quelle que soit l'activité principale de ces entreprises.
- ⑱ « *Chapitre II*
- ⑲ « *Négociation collective*
- ⑳ « *Art. L. 2162-1.* – (*Non modifié*) Une convention collective de branche est applicable aux salariés des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 ainsi qu'aux salariés des entreprises titulaires d'un certificat de sécurité ou d'une attestation de sécurité délivrés en application de l'article L. 2221-1 dont l'activité principale est le transport ferroviaire de marchandises ou de voyageurs, et aux salariés des entreprises titulaires d'un agrément de sécurité ou d'une attestation de sécurité délivrés en application du même article L. 2221-1 dont l'activité principale est la gestion, l'exploitation ou la maintenance sous exploitation des lignes et installations fixes d'infrastructures ferroviaires.
- ㉑ « *Art. L. 2162-2.* – (*Non modifié*) La convention prévue à l'article L. 2162-1 est également applicable aux salariés mentionnés à l'article L. 2161-2, pour les matières faisant l'objet des dispositions réglementaires prévues à ce même article. »

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

L'amendement n° 38, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Alinéa 15

Après le mot :

voyageurs

supprimer la fin de cet alinéa.

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 76, présenté par Mmes Schurch, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéa 15

Compléter cet alinéa par les mots :

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

La parole est à Mme Évelyne Didier.

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

De surcroît, par le biais de cet amendement, nous souhaitons vous alerter, monsieur le secrétaire d'État, sur les conditions de travail déplorables de nombreux salariés qui, sans directement participer au service public ferroviaire au sens de la loi, concourent néanmoins à une meilleure qualité du service offert aux usagers. En ce sens, ce sont bien des salariés du ferroviaire.

Horaires indécents, salaires de misère, rotations infernales, emplois peu qualifiés, peu rémunérateurs, à temps partiel, très éloignés de la formation professionnelle et souvent occupés par des femmes et des jeunes : tel est malheureusement le sort de ces salariés qui méritent d'être défendus. C'est pourquoi nous tenions à déposer cet amendement.

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

M. Michel Teston, rapporteur. Cet amendement vise à inclure les entreprises du secteur du BTP ne disposant pas d'un certificat de sécurité dans le champ de la convention collective, et à les soumettre à un régime très exorbitant du droit commun qui ne semble pas justifié. La commission émet donc un avis défavorable.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Je partage totalement l'explication de M. le rapporteur, et j'émet donc le même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 76.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 39, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Alinéa 16

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Elles tiennent compte des spécificités et des contraintes de chacune des activités mentionnées au premier alinéa.

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 70, présenté par Mmes Schurch, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéa 16

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

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

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Cet amendement nous tient particulièrement à cœur.

L'article 6 du projet de loi propose un cadre social unique pour l'ensemble des salariés du rail. Dans ce cadre, il est renvoyé à un décret socle fixant les règles relatives à la durée du travail et à une convention collective négociée par les partenaires sociaux.

Si le projet de loi garantissait à l'ensemble des salariés les droits tels qu'ils sont définis dans le décret de 1999 relatif à la durée de travail au sein de la SNCF, nous y serions évidemment favorables.

Cependant, ce n'est pas le cas. Le contenu du décret socle n'est pas précisé et il est renvoyé à la négociation collective.

C'est pourquoi les craintes sont légitimes de voir les règles sociales existantes nivelées par le bas. En effet, en l'état actuel du texte, il est seulement précisé : « Ces règles garantissent un haut niveau de sécurité des circulations et la continuité du service et assurent la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs, en tenant compte des spécificités des métiers, notamment en matière de durée du travail et de repos. »

Nous pensons qu'il serait plus simple et plus clair d'inscrire à l'alinéa 16 de l'article 6 la référence au décret de 1999, afin de donner une orientation pour déterminer les droits sociaux que l'on souhaite garantir.

Même s'il s'agit d'un décret et qu'un acte réglementaire doit engager la négociation, rien n'interdit au législateur de préciser les contours du décret socle. C'est ce que nous voulons faire pour assurer un encadrement social fort de toutes les activités déjà concurrentielles et pour éviter ainsi le dumping social.

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

M. Michel Teston, rapporteur. Personne ne conteste le fait que l'harmonisation doive se faire par le haut. Cela étant, faut-il prendre comme base du décret socle le règlement RH 0077 ? Je n'en suis pas totalement certain, dans la mesure où la référence à ce document risquerait de mettre la SNCF en difficulté par rapport aux autres modes de transport, en particulier à la route.

La commission émet donc un avis défavorable.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Le Gouvernement émet le même avis que la commission, et pour les mêmes raisons.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 70.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 6.

(L'article 6 est adopté.)

Article 6 bis A (nouveau)

① Après l'article L. 2231-8 du code des transports, il est inséré un article L. 2231-8-1 ainsi rédigé :

② « Art. L. 2231-8-1. – Tout propriétaire ou exploitant d'une installation radioélectrique s'assure que celle-ci ne porte pas atteinte au bon fonctionnement des circulations ferroviaires, et que les prescriptions ferroviaires établies par arrêté du ministre chargé des transports sont respectées. »

M. le président. L'amendement n° 172, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Remplacer les mots :

du ministre chargé des transports

par les mots :

des ministres chargés des transports et de l'industrie

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Cet amendement a pour objet de permettre d'associer mon collègue chargé de l'industrie à un dossier très technique et qui revêt une grande importance: la lutte contre les effets perturbateurs des ondes électromagnétiques. Un groupe de travail sur la question a d'ailleurs été mis en place auquel participent l'Agence nationale des fréquences, RFF, les différents acteurs de la téléphonie mobile ainsi que l'ARCEP, l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes, titulaire du pouvoir discrétionnaire en la matière.

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

M. Michel Teston, rapporteur. La commission émet un avis favorable, car il est logique que le ministre chargé de l'industrie soit associé à ce dossier.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 172.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 6 bis A, modifié.

(L'article 6 bis A est adopté.)

Article 6 bis (Non modifié)

- ① L'article L. 2221-1 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée :
- ② « Dans un objectif d'efficacité sociale et économique au bénéfice de l'ensemble des acteurs du système de transport ferroviaire, il promeut et diffuse les bonnes pratiques en matière d'application de la réglementation de sécurité et d'interopérabilité ferroviaire. » – *(Adopté.)*

Article 6 ter A (Non modifié)

- ① I. – Le chapitre I^{er} du titre II du livre II de la deuxième partie du code des transports est complété par une section 3 ainsi rédigée :
- ② « Section 3
- ③ « **Compte rendu d'événements mettant en cause la sécurité ferroviaire**
- ④ « *Art. L. 2221-11.* – Sans préjudice de la suspension ou du retrait de l'autorisation, aux fins de préservation de la sécurité ferroviaire, l'Établissement public de sécurité ferroviaire peut sanctionner les manquements d'une personne titulaire d'une autorisation mentionnée à l'article L. 2221-1 aux obligations prévues par la réglementation de sécurité en matière de déclaration d'accident et d'incident ferroviaires, ou au respect des conditions auxquelles lui a été délivrée l'autorisation nécessaire à l'exercice de son activité ou l'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un système ou d'un sous-système.
- ⑤ « L'Établissement public de sécurité ferroviaire peut prononcer à l'encontre d'une personne mentionnée au premier alinéa du présent article, par une décision motivée, une sanction pécuniaire, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à sa réitération éventuelle, à la situation de l'intéressé et aux avantages qui en sont tirés par celui-ci, sans pouvoir excéder 20 000 € par manquement. L'Établissement public de sécurité ferroviaire peut rendre publique cette sanction.

⑥ « Les sanctions pécuniaires sont recouvrées comme les créances de l'État étrangères à l'impôt et au domaine. Les sommes correspondantes sont versées à l'Établissement public de sécurité ferroviaire.

⑦ « *Art. L. 2221-12.* – Aucune sanction disciplinaire ne peut être infligée à l'individu qui a signalé un manquement à ses obligations par le détenteur d'une autorisation nécessaire à l'exercice d'une activité ferroviaire ou d'une autorisation mentionnée à l'article L. 2221-1. »

⑧ II. – Après le 4° de l'article L. 2221-6 du même code, il est inséré un 5° ainsi rédigé :

⑨ « 5° Les sanctions pécuniaires recouvrées en application de l'article L. 2221-11. »

M. le président. L'amendement n° 185, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Rédiger ainsi le début de cet alinéa :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Teston, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

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

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

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 6 ter A, modifié.

(L'article 6 ter A est adopté.)

Article 6 ter (Non modifié)

- ① I A. – Le I de l'article L. 2241-1 du code des transports est complété par un 5° ainsi rédigé :
- ② « 5° Les agents assermentés missionnés du service interne de sécurité de la SNCF mentionné à l'article L. 2251-1-1. »
- ③ I. – Après l'article L. 2241-1 du même code, il est inséré un article L. 2241-1-1 ainsi rédigé :
- ④ « *Art. L. 2241-1-1.* – Dans l'exercice de leurs missions de sécurisation des personnes et des biens dans les transports en commun de voyageurs par voie ferrée ou guidée, les agents de la police nationale et les militaires de la gendarmerie nationale accèdent librement aux trains en circulation sur le territoire français.
- ⑤ « Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret. »
- ⑥ I bis. – Au premier alinéa de l'article L. 2241-2 du même code, la référence : « au 4° » est remplacée par les références : « aux 3° à 5° ».
- ⑦ II. – Le chapitre II du titre IV du livre II de la deuxième partie du même code est complété par un article L. 2242-9 ainsi rédigé :

8 « Art. L. 2242-9. – L'obstacle aux dispositions prévues à l'article L. 2241-1-1 du présent code est constitutif du délit prévu à l'article 433-6 du code pénal. »

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

L'amendement n° 135 rectifié, présenté par Mme Escoffier, MM. Vall, Alfonsi, Baylet, Bertrand, C. Bourquin, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mme Laborde et MM. Mézard, Requier, Tropeano et Vendasi, est ainsi libellé :

Alinéas 7 et 8

Supprimer ces alinéas.

La parole est à Mme Anne-Marie Escoffier.

Mme Anne-Marie Escoffier. Si vous me le permettez, monsieur le président, je défendrai en même temps l'amendement n° 136 rectifié.

M. le président. J'appelle donc en discussion l'amendement n° 136 rectifié, présenté par Mme Escoffier, MM. Vall, Alfonsi, Baylet, Bertrand, C. Bourquin, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mme Laborde et MM. Mézard, Requier, Tropeano et Vendasi, et ainsi libellé :

Alinéa 8

Remplacer les mots :

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

par les mots :

passible d'une amende administrative de 15 000 euros

Veuillez poursuivre, madame Escoffier.

Mme Anne-Marie Escoffier. La pénalité et la sanction prévues par le texte à l'encontre du délit correctionnel de rébellion semblent disproportionnées eu égard aux faits reprochés.

L'amendement n° 135 rectifié vise à supprimer cette pénalité et cette sanction. Or, je le comprends bien, une sanction est néanmoins nécessaire. C'est pourquoi l'amendement n° 136 rectifié, amendement de repli, a pour objet de substituer à la sanction pénale prévue par le texte une sanction administrative de 15 000 euros.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les amendements n°s 135 rectifié et 136 rectifié ?

M. Michel Teston, rapporteur. L'amendement n° 135 rectifié tend à supprimer la sanction pénale prévue en cas de refus d'accès au train à un agent des forces de l'ordre en mission. La commission a sollicité le retrait de cet amendement au profit de l'amendement n° 136 rectifié, qui a pour objet de substituer une sanction administrative à la sanction pénale, et sur lequel elle émet un avis favorable.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Le Gouvernement émet le même avis que la commission, et pour les mêmes raisons.

M. le président. Madame Escoffier, l'amendement n° 135 rectifié est-il maintenu ?

Mme Anne-Marie Escoffier. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 135 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 136 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 6 *ter*, modifié.

(L'article 6 ter est adopté.)

Article 6 *quater* (Non modifié)

1 Le chapitre I^{er} du titre IV du livre II de la deuxième partie du code des transports est complété par un article L. 2241-9 ainsi rédigé :

2 « Art. L. 2241-9. – Les événements graves, relatifs à des faits de délinquance ou à des troubles graves à l'ordre public survenus à bord de leurs trains, sont portés par les entreprises ferroviaires à la connaissance des services du ministre de l'intérieur chargés de la sécurisation des réseaux de transport ferroviaire, dans les meilleurs délais. » – *(Adopté.)*

Article 7

1 Le titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :

2 1° L'intitulé est ainsi rédigé : « Services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens » ;

3 2° Au premier alinéa, à la première phrase du deuxième alinéa et aux troisième et dernier alinéas de l'article L. 2251-1, au premier alinéa des articles L. 2251-2, L. 2251-3 et L. 2251-4, à l'article L. 2251-5, les mots : « Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par le sigle : « SNCF » ;

4 3° L'article L. 2251-1 est ainsi modifié ;

5 a) La seconde phrase du deuxième alinéa est supprimée ;

6 b) Au troisième alinéa, les références : « du deuxième alinéa de l'article 2 et de l'article 4 de la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983 réglementant les activités privées de surveillance » sont remplacées par les références : « des articles L. 612-2 et L. 612-4 du code de la sécurité intérieure » ;

7 4° À l'article L. 2251-5, les références : « 15 et 16 de la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983 réglementant les activités privées de sécurité » sont remplacées par les références : « L. 617-15 et L. 617-16 du code de la sécurité intérieure » ;

8 5° Après l'article L. 2251-1, sont insérés des articles L. 2251-1-1 et L. 2251-1-2 ainsi rédigés :

9 « Art. L. 2251-1-1. – Le service interne de sécurité de la SNCF réalise cette mission au profit de SNCF Réseau, de SNCF Mobilités et de l'ensemble des autres entreprises ferroviaires utilisatrices du réseau ferré national ainsi que de leurs personnels, à leur demande et dans un cadre formalisé.

10 « Cette mission s'exerce dans les emprises immobilières nécessaires à l'exploitation des services de transport ferroviaire de personnes et de marchandises et dans les véhicules de transport public de personnes qui y sont affectés.

- ⑪ « La SNCF publie chaque année un document de référence et de tarification des prestations de sûreté. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis conforme sur la tarification de ces prestations. L'exécution de ces prestations s'effectue dans des conditions transparentes, équitables et sans discrimination entre les entreprises ferroviaires.
- ⑫ « Les conditions d'application du présent article sont définies par décret en Conseil d'État.
- ⑬ « Art. L. 2251-1-2. – Pour la Régie autonome des transports parisiens, cette mission s'exerce dans les emprises immobilières nécessaires à l'exploitation du service géré par cet établissement public et dans ses véhicules de transport public de personnes. » – *(Adopté.)*

Article 8

- ① Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Au 4° de l'article L. 1241-2, à l'article L. 1241-18, à la première phrase de l'article L. 2142-3, au second alinéa de l'article L. 2231-6, aux deuxième et troisième alinéas, deux fois, de l'article L. 2232-1 et aux premier et second alinéas de l'article L. 5351-4, les mots : « Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « SNCF Réseau » ;
- ③ 2° Au premier alinéa et à la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 1241-4, les mots : « l'établissement public Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « SNCF Réseau » ;
- ④ 3° À l'article L. 1241-18, aux premier et second alinéas des articles L. 2121-2 et L. 2121-4, au second alinéa de l'article L. 2121-6, à la seconde phrase du premier alinéa et au dernier alinéa de l'article L. 2121-7, les mots : « la Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par les mots : « SNCF Mobilités » ;
- ⑤ 4° Au second alinéa de l'article L. 2121-6, les mots : « cette dernière » sont remplacés par les mots : « ce dernier » ;
- ⑥ 5° Au a et à la première phrase de l'avant-dernier alinéa du 1° de l'article L. 2221-6, les mots : « à Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « au gestionnaire du réseau ferré national mentionné à l'article L. 2111-9 » ;
- ⑦ 6° À la première phrase de l'article L. 2221-7, les mots : « et de la Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par les mots : « ou d'agents du groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 ».

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

L'amendement n° 166 est présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC.

L'amendement n° 168 est présenté par M. Nègre.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 4

Remplacer les mots :

SNCF Mobilités

par les mots :

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

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour présenter l'amendement n° 166.

M. Vincent Capo-Canellas. Cet amendement étant de conséquence par rapport à l'amendement n° 140 qui n'a pas été adopté, il n'a plus d'objet et je le retire.

M. le président. L'amendement n° 166 est retiré.

L'amendement n° 168 n'est pas soutenu.

Je mets aux voix l'article 8.

(L'article 8 est adopté.)

TITRE II

DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES OU À CARACTÈRE TRANSITOIRE

Article 9 *(Non modifié)*

- ① I. – L'établissement public dénommé : « SNCF » mentionné à l'article L. 2102-1 du code des transports, dans sa rédaction résultant de la présente loi, est créé au 1^{er} décembre 2014.
- ② II. – L'établissement public dénommé : « Réseau ferré de France » prend la dénomination : « SNCF Réseau » et l'établissement public dénommé : « Société nationale des chemins de fer français » prend la dénomination : « SNCF Mobilités ».
- ③ III. – Les changements de dénomination mentionnés au II sont réalisés du seul fait de la loi. – *(Adopté.)*

Articles additionnels après l'article 9

M. le président. L'amendement n° 151, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 9

Insérer un article ainsi rédigé :

Par dérogation aux dispositions de l'article 6-II de la loi n° 2011-103 du 27 janvier 2011 relative à la représentation équilibrée des femmes et des hommes au sein des conseils d'administration et de surveillance et à l'égalité professionnelle, les dispositions prévues à l'article 6-1 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public sont applicables au conseil de surveillance de la SNCF ainsi qu'aux conseils d'administration de SNCF Mobilités et SNCF Réseau dès l'entrée en vigueur de la présente loi.

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Cet amendement de modernité a pour objet d'instaurer une représentativité équilibrée entre les femmes et les hommes au sein des instances dirigeantes du groupe public ferroviaire dès leur mise en place.

Ainsi, dès la première nomination des membres du conseil de surveillance de la SNCF et des conseils d'administration de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités, la représentation équilibrée sera assurée.

De mémoire, la Haute Assemblée a adopté des amendements similaires pour ce qui concerne le Conseil supérieur de l'audiovisuel et d'autres instances.

Je vous ferai grâce, mes chers collègues, de l'ensemble des dispositions auquel se réfère mon amendement.

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

M. Michel Teston, rapporteur. Personnellement, j'étais favorable à cet amendement, mais j'ai été battu en commission – vous voyez, monsieur le secrétaire d'État, cela arrive aussi au rapporteur ! (*Sourires.*)

En conséquence, la commission a émis un avis défavorable sur cet amendement.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Je ne sais pas quel sort sera réservé à cet amendement... Pour ma part, je vous rejoins, monsieur le rapporteur, je suis favorable à cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 151.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 9.

L'amendement n° 182, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable, est ainsi libellé :

Après l'article 9

Insérer un article ainsi rédigé :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Teston, rapporteur. Cet amendement tend à l'élection simultanée des représentants des salariés au conseil de surveillance de la SNCF et aux conseils d'administration de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités et vise à renforcer ainsi le caractère intégré du groupe public ferroviaire.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 182.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 9.

Article 9 bis (*Non modifié*)

① Le tableau annexé à la loi n° 2010-838 du 23 juillet 2010 relative à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution est ainsi modifié :

② 1° Après la quarante-quatrième ligne, est insérée une ligne ainsi rédigée :

③ «

Président du conseil de surveillance de la SNCF	Commission compétente en matière de transports
---	--

» ;

④ 2° À la première colonne de la quarante-cinquième ligne, les mots : « conseil d'administration de Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « directoire de la SNCF » ;

⑤ 3° L'avant-dernière ligne de la première colonne est ainsi rédigée : « Vice-président du directoire de la SNCF ». – (*Adopté.*)

Article 10

① I. – Les biens appartenant à SNCF Mobilités, ainsi que ceux appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités et attachés aux missions de gestion de l'infrastructure mentionnées à l'article L. 2111-9 du code des transports, dans sa rédaction résultant de la présente loi, notamment ceux figurant dans les comptes dissociés établis en application de l'article L. 2122-4 du même code, sont, à la date du 1^{er} janvier 2015, transférés en pleine propriété à SNCF Réseau. À cette même date, SNCF Réseau est substitué à SNCF Mobilités pour les droits et obligations de toute nature, y compris immatériels, attachés à ces mêmes missions. Ces opérations sont réalisées de plein droit, nonobstant toute disposition ou stipulation contraire, et entraînent les effets d'une transmission universelle de patrimoine. Elles n'ont aucune incidence sur ces biens, droits et obligations et n'entraînent, en particulier, ni la modification des contrats et des conventions en cours conclus par SNCF Réseau, SNCF Mobilités ou les sociétés qui leur sont liées au sens des articles L. 233-1 à L. 233-4 du code de commerce, ni leur résiliation, ni, le cas échéant, le remboursement anticipé des dettes qui en sont l'objet. Les passifs sociaux transférés sont ceux attribuables aux missions de gestion de l'infrastructure susmentionnées au titre des droits des agents en activité et des anciens agents.

② II. – (*Non modifié*) Le transfert de l'activité SNCF infrastructure est réalisé sur la base des valeurs nettes comptables figurant dans les comptes dissociés de l'activité SNCF infrastructure présentés par SNCF Mobilités. L'équilibre du transfert est apprécié sur la base des valeurs nettes comptables à la dernière clôture précédant le transfert, qui sont déterminées dans la continuité des principes comptables appliqués pour l'établissement des comptes dissociés de SNCF Mobilités de l'exercice 2012, sous réserve de l'évolution des normes comptables et dans des conditions assurant l'absence d'impact négatif sur les capitaux propres des comptes consolidés de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau.

③ Le transfert des engagements sociaux et éventuellement des actifs associés est réalisé sur la base des valeurs nettes comptables figurant dans les comptes consolidés de SNCF Mobilités. L'équilibre du transfert est apprécié sur la base des valeurs nettes comptables à la dernière clôture précédant le transfert, qui sont déterminées dans la continuité des principes comptables appliqués pour l'établissement des comptes consolidés de SNCF Mobilités de l'exercice 2012, sous réserve de l'évolution des normes comptables et dans des conditions assurant l'absence d'impact négatif sur les capitaux propres des comptes consolidés de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau.

- ④ Le transfert des autres biens, droits et obligations est réalisé sur la base des valeurs nettes comptables figurant dans les comptes individuels de SNCF Mobilités. L'équilibre du transfert est apprécié sur la base des valeurs nettes comptables à la dernière clôture précédant le transfert, qui sont déterminées dans la continuité des principes comptables appliqués pour l'établissement des comptes individuels de SNCF Mobilités de l'exercice 2012, sous réserve de l'évolution des normes comptables et dans des conditions assurant l'absence d'impact négatif sur les capitaux propres des comptes individuels de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau.
- ⑤ III. – (*Non modifié*) Ces opérations ne donnent lieu à aucun versement de salaire ou honoraires au profit d'agents de l'État, ni au paiement d'aucune indemnité, d'aucune taxe, d'aucun droit, ni d'aucune contribution, notamment celle prévue à l'article 879 du code général des impôts.
- ⑥ IV. – (*Non modifié*) Le périmètre des biens, droits et obligations transférés est approuvé par décision de l'autorité compétente.
- ⑦ IV bis. – (*Non modifié*) Les protocoles en vigueur à la date du transfert prévu au présent article conclus entre SNCF Mobilités et la direction de l'infrastructure ou la direction de la circulation ferroviaire pour les besoins des missions mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 2111-9 du code des transports, dans sa rédaction antérieure à la présente loi, acquièrent à la date de ce transfert valeur contractuelle entre SNCF Mobilités et SNCF Réseau et poursuivent leurs effets pour la durée des opérations qu'ils régissent, dans la limite d'une durée de trois ans à compter de la date du transfert susmentionné.
- ⑧ IV ter. – (*Non modifié*) Pour le calcul de la valeur locative des immobilisations industrielles dont la propriété est transférée à SNCF Réseau, le prix de revient mentionné à l'article 1499 du code général des impôts s'entend de la valeur brute pour laquelle ces immobilisations sont inscrites, au 31 décembre 2014, dans le bilan de SNCF Mobilités.
- ⑨ V. – (*Non modifié*) Dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet aux commissions permanentes du Parlement compétentes en matière ferroviaire un rapport relatif à la gestion des gares de voyageurs ainsi qu'aux modalités et à l'impact d'un transfert de celle-ci à SNCF Réseau ou à des autorités organisatrices de transports.

M. le président. L'amendement n° 71, présenté par Mmes Schurch, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéa 1, première phrase

Supprimer les mots :

ainsi que ceux appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités et attachés aux missions de gestion de l'infrastructure mentionnées à l'article L. 2111-9 du code des transports dans sa rédaction résultant de la présente loi,

La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. Mon argumentation vaudra aussi pour l'amendement n° 72 à l'article 11.

En écho à notre amendement concernant la propriété du réseau ferré national, et parce que les biens de la SNCF sont propriété de l'État, ainsi que nous l'avons souligné précédemment, nous ne comprenons pas la raison pour laquelle ces biens devraient être aujourd'hui transférés en pleine propriété à SNCF Réseau. Pourquoi ne pas avoir fait de l'EPIC de tête la structure affectataire de tous les biens du groupement, ce qui aurait été un véritable signe d'unification du système, qui ne risquerait pas d'être, à l'avenir, morcelé ? De plus, cela correspondrait à l'histoire de la SNCF.

En effet, comme cela a été rappelé, la question patrimoniale est complexe et le restera : les rames appartiendront à SNCF Mobilités ou aux régions, les voies et les quais à SNCF Réseau, sans parler de la difficile question des gares.

Le plus simple n'est-il pas de maintenir la propriété publique de l'État ?

Pour ces raisons, nous vous proposons, mes chers collègues, d'adopter l'amendement n° 71, ainsi que l'amendement n° 72.

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

M. Michel Teston, rapporteur. Il a paru à la commission que l'amendement n° 71 est contraire à la volonté de créer un gestionnaire d'infrastructure unifié, qui doit pouvoir disposer de la propriété des biens nécessaires à l'exercice de ses missions. C'est pourquoi elle émet un avis défavorable.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Je ne peux pas vous en vouloir, madame Didier, vous faites preuve d'une belle continuité dans votre démonstration. Confier à l'EPIC de tête la pleine propriété revient à ne prévoir qu'un seul EPIC, ce que vous réclamez.

Mme Évelyne Didier. Oui !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Toutefois, cette disposition serait euro-incompatible.

Dans ces conditions, le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 71.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 71.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 21, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

I. - Alinéa 2, seconde phrase

Supprimer les mots :

et dans des conditions assurant l'absence d'impact négatif sur les capitaux propres de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau.

II. - Alinéa 5

Rédiger ainsi cet alinéa :

III. - Les gares de voyageurs appartenant à l'État et gérées par SNCF Mobilités sont, à la date du 1^{er} janvier 2015, apportées en pleine propriété à SNCF Réseau.

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 189, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable, est ainsi libellé :

Alinéa 8

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Teston, rapporteur. Cette disposition a déjà été introduite, à la suite de l'adoption d'un amendement du Gouvernement, dans le projet de loi de finances rectificative pour 2014 à l'occasion de l'examen en première lecture de ce dernier par l'Assemblée nationale. Elle figure désormais à l'article 5 *nonies* de ce texte.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 189.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 108, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, est ainsi libellé :

Alinéa 9

Remplacer les mots :

de deux ans

par les mots :

d'un an

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Si vous le permettez, monsieur le président, je défendrai en même temps, l'amendement n° 109.

M. le président. J'appelle donc en discussion l'amendement n° 109, présenté par M. Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, et ainsi libellé :

Alinéa 9

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Ce rapport étudie également la possibilité de créer un établissement public reprenant l'intégralité des missions de Gares & Connexions et qui serait intégré au sein du groupe public ferroviaire.

Veuillez poursuivre, mon cher collègue.

M. Vincent Capo-Canellas. Comme vous le savez, mes chers collègues, le projet de loi prévoit la remise d'un rapport par le Gouvernement sur la question de la gestion des gares de voyageurs, ainsi que sur les modalités et l'incidence d'un transfert de celles-ci à SNCF Réseau ou à des autorités organisatrices de transport. Nous avons déjà eu l'occasion d'évoquer cette question.

Par le biais de l'amendement n° 108, nous vous proposons de raccourcir le délai de remise de ce rapport de deux ans à un an, ce qui nous paraît raisonnable.

L'amendement n° 109 tend à prévoir que le rapport porte également sur la possibilité de créer un établissement public reprenant l'intégralité des missions de Gares & Connexions, qui serait intégré au sein du groupe public ferroviaire que nous créons.

Nous avons déjà eu l'occasion d'en parler précédemment lorsque nous avons débattu de la question des gares ; je n'y reviendrai donc pas. On a vu tout à l'heure qu'il s'agissait d'une option possible. À terme, on pourrait aller vers un établissement public supplémentaire, considérant que la mission des gares ne relève pas forcément du réseau et ne

relèvera pas toujours demain de SNCF Mobilités. En effet, se posera alors la question de l'accès aux gares d'autres opérateurs éventuels.

Aussi, l'amendement n° 109 vise simplement à étudier l'option de créer un EPIC pour assurer les missions de Gares & Connexions.

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

M. Michel Teston, rapporteur. La commission a émis un avis défavorable sur l'amendement n° 108.

En effet, un délai de deux ans est préférable pour laisser le temps à la présente réforme de produire tous ses effets et pour nous permettre ainsi de mieux évaluer l'incidence d'un éventuel transfert des gares de voyageurs.

En revanche, la commission a émis un avis favorable sur l'amendement n° 109.

Le dispositif actuel prévoit déjà explicitement que le rapport évalue les options de transfert des gares de voyageurs à SNCF Réseau et aux régions. La création d'un troisième EPIC dédié aux gares est une solution possible, qui doit être étudiée.

Tels sont les avis nuancés émis par la commission.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Comme le laisse entendre M. le rapporteur, il s'agit d'un sujet complexe. Nous avons eu l'occasion de le dire au cours du débat, monsieur Capo-Canellas, la notion de gare regroupe une diversité de situations – les gares nationales, les gares régionales – et de métiers. Aussi, il importe de nous donner du temps.

Une fois les bases de la réforme solidifiées, nous pourrions nous poser la question de la gestion des gares de voyageurs que nous n'avons pas éludée. Preuve en est, le projet de loi prévoit que le Gouvernement remettra un rapport au Parlement. Cela démontre que la question du positionnement des gares est posée, ainsi, allais-je dire, que celle des différents métiers dans la composante Gares & Connexions.

S'il s'agit du patrimoine, cela reviendra peut-être très clairement à SNCF Réseau. En revanche, la question se pose pour ce qui concerne les missions d'accueil

Comme l'a souligné M. le rapporteur et comme je l'ai relevé moi-même précédemment, la solution consistant à instaurer une troisième structure n'est pas malvenue. Mais laissons le temps au temps.

Il s'agit d'une question sensible et il est nécessaire d'avoir des réponses claires. Aussi, je crains que le délai d'un an ne soit trop court pour faire du bon travail.

Dans ces conditions, le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 108.

Concernant l'amendement n° 109, il s'en remet à la sagesse du Sénat.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 108.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 109.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 10, modifié.

(L'article 10 est adopté.)

Article 11

- ① I. – Les biens appartenant à SNCF Mobilités, ainsi que ceux appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités et attachés à l'exercice des missions de la SNCF définies à l'article L. 2102-1 du code des transports sont, à la date du 1^{er} janvier 2015, transférés en pleine propriété à la SNCF. Les biens appartenant à SNCF Réseau et attachés à l'exercice des missions de la SNCF définies au même article L. 2102-1 sont, à la date du 1^{er} janvier 2015, transférés en pleine propriété à la SNCF. À cette même date, la SNCF est substituée à SNCF Mobilités et à SNCF Réseau pour les droits et obligations de toute nature, y compris immatériels, attachés à ces mêmes missions. Ces opérations sont réalisées de plein droit, nonobstant toute disposition ou stipulation contraire, et entraînent les effets d'une transmission universelle de patrimoine. Elles n'ont aucune incidence sur ces biens, droits et obligations et n'entraînent, en particulier, ni la modification des contrats et des conventions en cours conclus par SNCF Réseau, SNCF Mobilités ou les sociétés qui leur sont liées au sens des articles L. 233-1 à L. 233-4 du code de commerce, ni leur résiliation, ni, le cas échéant, le remboursement anticipé des dettes qui en sont l'objet. Les passifs sociaux transférés sont ceux attribuables aux missions de la SNCF susmentionnées au titre des droits des agents en activité et des anciens agents.
- ② II. – (*Non modifié*) Ces opérations sont réalisées sur la base des valeurs nettes comptables figurant dans les comptes individuels de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau. L'équilibre du transfert est apprécié sur la base des valeurs nettes comptables à la dernière clôture précédant le transfert, qui sont déterminées dans la continuité des principes comptables appliqués pour l'établissement des comptes individuels de l'exercice 2012, sous réserve de l'évolution des normes comptables et dans des conditions assurant l'absence d'impact négatif sur les capitaux propres individuels de SNCF Mobilités, de SNCF Réseau et de la SNCF.
- ③ III. – (*Non modifié*) Ces opérations ne donnent lieu à aucun versement de salaire ou honoraires au profit d'agents de l'État, ni au paiement d'aucune indemnité, d'aucune taxe, d'aucun droit, ni d'aucune contribution, notamment celle prévue à l'article 879 du code général des impôts.
- ④ IV. – (*Non modifié*) Le périmètre des biens, droits et obligations transférés est approuvé par décision de l'autorité compétente.
- ⑤ V. – (*Non modifié*) Pour le calcul de la valeur locative des immobilisations industrielles dont la propriété est transférée à la SNCF, le prix de revient mentionné à l'article 1499 du code général des impôts s'entend de la valeur brute pour laquelle ces immobilisations sont inscrites, au 31 décembre 2014, dans les bilans respectifs de SNCF Mobilités.
- ⑥ VI. – (*Non modifié*) L'ensemble du groupe public ferroviaire participe à la mobilisation du foncier public selon les modalités prévues par la loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social.

M. le président. L'amendement n° 72, présenté par Mmes Schurch, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéa 1, première phrase

Supprimer les mots :

, ainsi que ceux appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités et attachés aux missions de gestion de l'infrastructure mentionnées à l'article L. 2102-1 du code des transports

Cet amendement a déjà été défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Michel Teston, rapporteur. La commission a émis un avis défavorable sur cet amendement.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 72.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 190, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable, est ainsi libellé :

Alinéa 5

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Teston, rapporteur. Cette disposition a déjà été introduite, à la suite de l'adoption d'un amendement du Gouvernement, dans le projet de loi de finances rectificative pour 2014 lors de l'examen en première lecture de ce dernier par l'Assemblée nationale.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 190.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 11, modifié.

(*L'article 11 est adopté.*)

Article 11 bis

- ① I. – Les terminaux de marchandises inscrits à l'offre de référence SNCF pour le service horaire 2015 et annexée au document de référence du réseau ferré national, appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités, sont, à la date du 1^{er} janvier 2015, transférés en pleine propriété à SNCF Réseau. À cette même date, SNCF Réseau est substitué à SNCF Mobilités pour les droits et obligations de toute nature, y compris immatériels, attachés à ces biens.
- ② II. – Un accord entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités détermine le périmètre des terminaux de marchandises, autres que ceux mentionnés au I, et celui des infrastructures de service, autres que les gares de voyageurs et les centres d'entretien, dont la propriété est transférée à SNCF Réseau. Cet accord est soumis à l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.
- ③ À défaut d'accord au 31 décembre 2015, un arrêté des ministres chargés des transports, des domaines et du budget, pris après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, constate le transfert à

SNCF Réseau de l'ensemble des infrastructures de service inscrites à l'offre de référence SNCF pour le service horaire 2013, autres que les gares de voyageurs et les centres d'entretien, appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités.

- ④ III. – (*Non modifié*) Les transferts prévus aux I et II du présent article sont réalisés dans les conditions prévues aux II et III de l'article 10 de la présente loi.

M. le président. L'amendement n° 73, présenté par Mmes Schurch, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Laurence Cohen.

Mme Laurence Cohen. Cet amendement vise à supprimer une disposition adoptée par l'Assemblée nationale à la demande de Gilles Savary.

Les infrastructures concernées par le présent article sont les gares de triage, les voies de remisage, les infrastructures d'approvisionnement en combustibles et en sable, les passerelles de visite de toiture, les fameuses installations des centres d'entretien et autres installations techniques nécessaires à l'exécution des prestations de maintenance légère.

Nous pouvons comprendre l'esprit de l'article 11 *bis* visant à donner à SNCF Réseau la maîtrise de l'intégralité de la chaîne de gestion, à l'exception des gares. En revanche, nous ne pensons pas que cette proposition soit la seule à même d'éviter les divergences de vues préjudiciables à la bonne marche du secteur ferroviaire.

Aujourd'hui, la SNCF, qui gère ses infrastructures et les cheminots, n'entrave pas le bon fonctionnement du secteur ferroviaire. Ses infrastructures sont ouvertes aux entreprises ferroviaires privées, dans le respect de la transparence et de la non-discrimination. Selon nous, il conviendrait au moins d'enlever de la liste des équipements transférés les installations de service. Elles doivent demeurer une exception, au même titre que les gares de voyageurs.

Enfin, il n'est pas juste de dire, comme cela a été entendu lors des débats qui ont eu lieu à l'Assemblée nationale, qu'une part du déclin de notre fret ferroviaire serait dû à la affectation de ces biens à SNCF Mobilités.

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

M. Michel Teston, rapporteur. Mon argumentation est très proche de celle que j'ai exposée précédemment à propos d'un amendement également déposé par le groupe CRC.

Selon la commission, cet amendement est contraire à la volonté de créer un gestionnaire d'infrastructure unifié. SNCF Réseau doit pouvoir disposer de la propriété des biens nécessaires à l'exercice de ses missions.

J'indique d'ailleurs que l'article 11 *bis* porte uniquement sur les terminaux de marchandises et les infrastructures de service, et non sur les gares de voyageurs et les centres d'entretien.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. M. le rapporteur vient d'indiquer très justement combien l'article 11 *bis* était important, dans la mesure où il vise un transfert à SNCF Réseau permettant de sanctuariser les installations liées au fret ferroviaire. Ce faisant, nous assurons les moyens de relance du transport ferroviaire de marchandises. Cette mesure s'inscrit tout à fait dans la démarche engagée

par le Gouvernement, notamment dans le cadre des conférences relatives au fret ferroviaire avec l'ensemble des opérateurs.

Le fret ferroviaire est, depuis 2006, une activité ouverte à la concurrence et il nous a paru nécessaire de pouvoir assurer le maintien des installations de fret. Le transfert à SNCF Réseau constitue la meilleure méthode.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 73.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

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

L'amendement n° 22, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

I. - Alinéa 1, première phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

Les terminaux et infrastructures de services dévolus aux services de marchandises, appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités, sont, à la date du 1^{er} janvier 2015, transférés en pleine propriété à SNCF Réseau.

II. - Alinéa 2

Rédiger ainsi cet alinéa :

Un accord entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités détermine le périmètre détaillé des infrastructures de services mentionnées au I, dont la propriété est transférée à SNCF Réseau. Cet accord est soumis à l'avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 23, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Alinéa 2, première phrase, et alinéa 3

Supprimer les mots :

les gares de voyageurs et

Cet amendement n'est pas soutenu.

Je mets aux voix l'article 11 *bis*.

(*L'article 11 bis est adopté.*)

Articles additionnels après l'article 11 *bis*

M. le président. L'amendement n° 42, présenté par Mmes Schurch, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Après l'article 11 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La première phrase du cinquième alinéa du II de l'article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement est ainsi rédigée :

« Afin de répondre à la demande de trafic ferroviaire par wagons isolés, ce système de production est déclaré d'intérêt général. »

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Vous le savez, nous défendons l'objet de cet amendement de longue date, depuis le Grenelle de l'environnement. Le fret ferroviaire, en particulier l'activité de wagon isolé, doit être déclaré d'intérêt général.

Nous avons même fait inscrire à l'ordre du jour des travaux de notre assemblée, le 28 octobre 2010, la discussion d'une proposition de résolution relative au développement du fret ferroviaire. Celle-ci, dans un Sénat disposant alors d'une majorité à droite, avait fait le plein des voix à gauche : socialistes, Verts et une majorité des membres du RDSE. Nous avons donc bon espoir aujourd'hui concernant le vote de cet amendement... (*Sourires sur les travées du groupe socialiste et du groupe écologiste, ainsi que sur les travées du RDSE. – M. le secrétaire d'État sourit également.*)

Plus récemment, l'année dernière, à l'occasion de l'examen d'une proposition de résolution que nous avons déposée relative aux contours de la réforme ferroviaire, nous revenions sur la nécessité impérieuse de déclarer cette activité d'intérêt général.

La mesure que nous proposons est d'autant plus nécessaire que les politiques de libéralisation ont conduit à mettre toujours plus de camions sur les routes, en condamnant les lignes de fret sur les axes jugés trop peu rentables. En effet, la seule considération pour juger de la pertinence de l'offre a été celle du potentiel économique de celle-ci. Il est ainsi établi que, en dessous de 500 kilomètres, le mode de transport en cause ne pourrait pas être rentable.

Une telle conception a mis à mal l'essor de l'offre « multi-lots multi-clients », pourtant essentielle pour l'aménagement du territoire et la présence d'un tissu économique local dynamique et performant.

Au regard de ces éléments, il semble important que l'activité du fret ferroviaire puisse être renforcée et déclarée d'intérêt général, ce qui permettra, selon les règles imposées par l'Europe, son subventionnement, par conséquent son avenir.

Nous pensons donc que la mesure que nous proposons par le biais du présent amendement a toute sa place dans le projet de loi portant réforme ferroviaire. Nous comptons bien de nouveau sur le soutien de toute la gauche pour adopter cet amendement essentiel pour les territoires, l'économie locale, et pour respecter les engagements pris lors du Grenelle de l'environnement.

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

M. Michel Teston, rapporteur. Cet amendement vise à déclarer le fret ferroviaire d'intérêt général. Mireille Schurch connaît parfaitement ma position personnelle sur le sujet. Dans le passé, souvent dans cette enceinte, il m'est arrivé de la défendre.

Mme Mireille Schurch. Oui !

M. Michel Teston, rapporteur. Je n'ai pas changé d'avis.

En revanche, la commission a étudié très sérieusement la faisabilité juridique d'une telle déclaration. Or, dans la mesure où le fret ferroviaire est reconnu comme un service commercial et non comme un service public, cela se révèle malheureusement impossible.

À titre personnel, je le regrette, mais, en tant que rapporteur, je dois rendre compte de l'avis de la commission, lequel est défavorable.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Madame Schurch, je comprends votre objectif et la présentation de cet amendement. Néanmoins, le secteur concerné n'est plus aujourd'hui un service public, mais il est ouvert à la concurrence depuis maintenant de nombreuses années – il compte une vingtaine d'opérateurs privés – ; il paraît donc difficile de déclarer d'intérêt public l'activité de fret ferroviaire.

Pour autant, doit-on se résoudre à voir inexorablement la part de marché du fret ferroviaire diminuer ? Doit-on se résoudre à ce que le fret ferroviaire ne fonctionne pas et qu'aucune impulsion ne lui soit donnée, comme cela fut le cas pendant longtemps ?

En tout état de cause, il faut relancer la réflexion, afin d'avoir une idée précise de la situation de l'activité de wagon isolé, de la massification et des initiatives que nous pouvons prendre concernant les autoroutes ferroviaires. Telles sont les pistes concrètes que nous avons pu creuser dans le cadre de la conférence pour la relance du fret ferroviaire. Nous avons eu recours à une méthode tout à fait simple, à savoir réunir tous les acteurs autour de la table, qu'ils soient économiques ou industriels – chambres de commerce, syndicats, opérateurs, industrie ferroviaire –, pour innover en matière de wagon isolé. En effet, dans ce domaine aussi, la marge de manœuvre en termes de compétitivité est importante.

Cette volonté clairement exprimée et le travail en commun engagé ont abouti à des résultats : cinq groupes de travail ont été mis en place, des relevés de conclusions réguliers ont eu lieu et une impulsion nouvelle a pu être donnée. C'est très nouveau, car, lors de ma prise de fonction voilà un peu plus de deux ans, jamais je n'entendais parler du fret ferroviaire, notamment par l'opérateur historique, comme s'il fallait faire une croix sur cette activité. On se rend pourtant compte, lorsque l'on souligne l'intérêt particulier d'un secteur et que les acteurs de celui-ci travaillent ensemble, que les marges de progression sont fortes et que des perspectives extrêmement positives s'offrent.

Le Gouvernement émet un avis défavorable sur cet amendement. Toutefois, cette position n'est pas le signal de l'effacement d'une volonté politique forte de la puissance publique. Au contraire, nous incarnons et impulsions cette volonté politique.

M. le président. La parole est à Mme Mireille Schurch, pour explication de vote.

Mme Mireille Schurch. Monsieur le secrétaire d'État, j'ai noté votre volonté politique forte pour sauver le fret. Certes, si le fret est bien une activité commerciale, nous vous demandons de déclarer d'intérêt général l'activité de wagon isolé, c'est-à-dire l'offre « multi-lots multi-clients », le capillaire, d'autant que nous sommes nombreux à répéter depuis plusieurs années que c'est eurocompatible. Nous pourrions ainsi l'aider et la subventionner sans doute mieux.

C'est la raison pour laquelle je vous soumetts cet amendement, mes chers collègues.

M. le président. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour explication de vote.

M. Vincent Capo-Canellas. Madame Schurch, vous soulevez une question importante. Si nous sommes ici à discuter du présent projet de loi, c'est parce que nous tentons de tirer les conséquences de la situation du fret. Il

s'agit d'éviter, s'agissant du transport de voyageurs, de reproduire les mêmes erreurs. Nous essayons d'avoir une attitude responsable sur ce sujet.

On peut vous créditer de la constance, comme d'une autre qualité, qui est de ne jamais renoncer à reposer le problème. Chez certains responsables, le fatalisme domine souvent. Certes, des progrès sont réalisés et des autoroutes ferroviaires sont créées. Encore faut-il en faire comprendre l'intérêt aux populations dont les territoires sont traversés par ces infrastructures. Il est vrai que l'activité de wagon isolé constitue un vrai sujet.

J'ai entendu les propos du rapporteur et du secrétaire d'État et je comprends que la réponse ne soit malheureusement pas à la hauteur de la question. La question est bonne, mais la réponse ne l'est pas. Cela étant, il m'est impossible de voter cet amendement.

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

M. Marc Laménie. Je m'associe aux propos de Vincent Capo-Canellas. Naturellement, après les avis négatifs de la commission et du Gouvernement, je regrette de ne pas pouvoir voter cet amendement, même si j'en partage tout à fait la philosophie. Ce problème existe depuis longtemps et nous le subissons. Il n'y a plus de wagon isolé, le fret ferroviaire est sous-utilisé, alors que l'on prône partout le développement durable. En la matière, les discours sont très contradictoires.

Le combat désormais, c'est de reconquérir les usagers ; je n'aime pas le terme « client », même si, pour le fret, on peut y recourir. Cela relève de la responsabilité de chacun et d'une prise de conscience à tous les niveaux.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 42.

J'ai été saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe CRC.

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

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

Le scrutin est ouvert.

(Le scrutin a lieu.)

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

Le scrutin est clos.

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

(Il est procédé au dépouillement du scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin n° 220 :

Nombre de votants	345
Nombre de suffrages exprimés	345
Pour l'adoption	31
Contre	314

Le Sénat n'a pas adopté.

L'amendement n° 74, présenté par Mmes Schurch, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Après l'article 11 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Au travers de cet amendement, qui vient à la fin de nos débats, nous posons une question centrale pour l'avenir du service public ferroviaire, à savoir celle des gares de triage et des points de desserte du fret.

Depuis de trop nombreuses années, notamment depuis le plan Véron de 2003, l'activité de fret ferroviaire est dépecée, les activités jugées insuffisamment rentables sont abandonnées, et l'activité est réorganisée sur les axes dont la compétitivité est assurée.

Dans ce cadre, la SNCF a présenté en septembre 2009, soit il y a presque cinq ans, un schéma directeur qui a fixé les axes de développement du transport de marchandises et qui comprenait l'abandon d'environ 60 % de l'activité « wagon isolé », laquelle est très déficitaire, mais concurrence directement la route. Ce plan a prévu également la fermeture de 260 gares de triage, ainsi que des coupes nettes dans l'emploi de Fret SNCF.

Il faut aujourd'hui protéger l'appareil de production et cesser de le détruire. Pour cela, il est nécessaire de sanctuariser les emprises ferroviaires, notamment les gares de triage, afin de ne pas obérer les possibilités de relance du fret ferroviaire dans le cadre de la transition écologique et de respecter les engagements sur la relance du fret ferroviaire, dont vous venez de nous faire part à l'instant, monsieur le secrétaire d'État.

Tel est le sens de cet amendement. Il permettra à l'actuelle majorité de rompre avec les politiques menées précédemment.

Le réseau ferroviaire en étoile est un atout pour la France et le gage de la desserte de tous les territoires. Il faut absolument le préserver. Aussi, nous demandons un moratoire avant de relancer cette activité essentielle.

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

M. Michel Teston, rapporteur. La commission a parfaitement compris l'esprit de cet amendement. Toutefois, elle a constaté que le transport ferroviaire de marchandises est complètement ouvert à la concurrence depuis 2006. C'est un état de fait juridique, sur lequel il n'est pas possible de revenir. La commission a donc considéré que toute idée de moratoire imposé par la loi n'aurait pas de sens pour une activité libéralisée, sauf à dégrader lourdement les comptes de SNCF Mobilités, en particulier ceux de l'activité de fret ferroviaire. Par conséquent, elle émet un avis défavorable.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Madame la sénatrice, vous avez pris pour référence des initiatives dans le cadre des conférences pour la relance du fret ferroviaire réunissant l'ensemble des acteurs du ferroviaire.

Nous avons mis en œuvre un certain nombre d'initiatives pragmatiques, notamment des expérimentations dans certains territoires, des mesures visant à améliorer la qualité, la disponibilité et la robustesse des sillons fret. Nous avons également pris des dispositions afin de favoriser l'innovation et la simplification réglementaire, ainsi que

– nous n’y avons pas seulement fait référence, nous avons fait avancer les choses – l’implication des grands ports maritimes et le renforcement du lien portuaire avec le fret ferroviaire. Toutes ces initiatives démontrent notre implication.

Pour autant, je rejoins la position de M. le rapporteur et j’émetts à regret un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. La parole est à Mme Mireille Schurch, pour explication de vote.

Mme Mireille Schurch. Je regrette votre attitude, monsieur le secrétaire d’État, alors que vous venez de dire, à l’occasion du précédent amendement, qu’il faut relancer le fret, qu’il est concurrencé par le camion, que c’est insupportable et qu’il va falloir que l’on réagisse. J’ai cru entendre une autre voix que celle que nous avons entendue ces dix dernières années. C’était intéressant.

Pour ma part, je dis simplement qu’il faut stopper la dégradation et instaurer un moratoire sur la fermeture des gares de triage, sinon on ne pourra pas les récupérer, et sur les points de desserte du fret, sans quoi il ne sera pas non plus possible de les récupérer.

Si nous voulons inverser la tendance, nous ne pourrions plus le faire si nous ne disons pas stop aujourd’hui. Je vous demande donc simplement, monsieur le secrétaire d’État, d’inscrire dans ce projet de loi portant réforme ferroviaire que l’on ne va plus dégrader les infrastructures du fret, qu’un moratoire est instauré et que l’on va discuter, ce que vous faites d’ailleurs en ce moment.

Je maintiens bien sûr mon amendement.

M. le président. Je mets aux voix l’amendement n° 74.

(L’amendement n’est pas adopté.)

Article 12

- ① I. – L’entrée en vigueur de la présente loi ne porte pas atteinte aux dispositions législatives et réglementaires régissant les situations des personnels issus de la Société nationale des chemins de fer français, de Réseau ferré de France et de leurs filiales.
- ② Sauf stipulation conventionnelle contraire, et pour une durée ne pouvant dépasser les dix-huit mois suivant la constitution du groupe public ferroviaire :
- ③ 1° Les personnels de la SNCF, de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau issus de Réseau ferré de France ou de la Société nationale des chemins de fer français continuent de relever, chacun pour leur part et à titre exclusif, des stipulations conventionnelles qui leur étaient respectivement applicables avant la constitution du groupe public ferroviaire ;
- ④ 2° Les personnels embauchés à la SNCF, à SNCF Mobilités ou à SNCF Réseau postérieurement à la mise en place du groupe public ferroviaire relèvent des stipulations conventionnelles applicables aux personnels issus de la Société nationale des chemins de fer français.
- ⑤ À l’issue de la période de dix-huit mois mentionnée au deuxième alinéa, et sauf stipulations contraires d’un accord du groupe public ferroviaire, les stipulations conventionnelles qui étaient applicables aux salariés de la Société nationale des chemins de fer français le sont à tous les salariés du groupe public ferroviaire. Les salariés issus de Réseau ferré de France conservent les avantages

individuels qu’ils ont acquis en application des conventions ou accords applicables avant la constitution du groupe public ferroviaire.

- ⑥ II. – *(Non modifié)* Les contrats de travail des salariés régis par le statut et des salariés sous le régime des conventions collectives de la Société nationale des chemins de fer français et qui concourent à titre exclusif ou principal aux missions confiées à SNCF Mobilités subsistent entre cet établissement public et ces salariés.
- ⑦ III. – *(Non modifié)* Les contrats de travail des salariés régis par le statut et des salariés sous le régime des conventions collectives de la Société nationale des chemins de fer français et de Réseau ferré de France et qui concourent à titre exclusif ou principal aux missions confiées à SNCF Réseau subsistent entre cet établissement public et ces salariés.
- ⑧ IV. – *(Non modifié)* Les contrats de travail des salariés régis par le statut et des salariés sous le régime des conventions collectives de la Société nationale des chemins de fer français et de Réseau ferré de France et qui concourent à titre exclusif ou principal aux missions confiées à la SNCF subsistent entre cet établissement public et ces salariés.
- ⑨ V. – *(Non modifié)* Dans les six mois suivant la constitution du groupe public ferroviaire, les salariés issus de Réseau ferré de France qui remplissaient les conditions d’embauche au statut lors de leur recrutement peuvent opter pour le statut, dans des conditions fixées par voie réglementaire.

M. le président. L’amendement n° 121, présenté par MM. Filleul et Ries, Mmes Bataille, Gaouyer et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Alinéa 5, seconde phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

Les salariés issus de Réseau ferré de France conservent les droits individuels résultant des conventions ou accords qui leur étaient applicables avant la constitution du groupe public ferroviaire.

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Cet amendement a pour objet de garantir aux salariés de RFF, en l’absence d’accord différent conclu dans la période de dix-huit mois prévue à cet article, la conservation des droits qu’ils ont acquis antérieurement.

Il s’agit de sécuriser ces droits selon une formule juridique qui ne prête pas à confusion. En effet, la notion retenue par le texte, celle d’« avantages individuels acquis », est restrictive et offre peu de garanties en raison de son application au cas par cas.

La qualification, par la jurisprudence, des avantages individuels retenus est très complexe. La détermination du caractère acquis de l’avantage, qui n’est pas non plus facile, a également donné lieu à une évolution jurisprudentielle.

Aussi, cet amendement vise à remplacer la notion d’« avantages individuels acquis » par celle de « droits individuels ».

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

M. Michel Teston, rapporteur. La commission a reconnu la pertinence de cet amendement et a par conséquent émis un avis favorable.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Le Gouvernement reconnaît également la pertinence de cet amendement et émet donc lui aussi un avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 121.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 195, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 9

Remplacer les mots :

six mois

par les mots :

dix-huit mois

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Cet amendement s'inscrit dans la même logique que l'amendement de M. Filleul que le Sénat vient d'adopter.

Il a pour objet de porter de six à dix-huit mois le délai fixé pour exercer le droit d'option prévu à l'alinéa 9 de l'article 12. Il permet aux salariés issus de RFF de disposer de plus de temps pour exercer leur droit d'option au statut de cheminot. C'est un élément important en faveur de l'intégration et de l'unité sociale du groupe public ferroviaire. Cette disposition a d'ailleurs été discutée avec les représentations syndicales voilà quelques semaines.

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

M. Michel Teston, rapporteur. La commission ne s'est pas prononcée sur cet amendement. Néanmoins, celui-ci va dans le bon sens, comme M. le secrétaire d'État vient de l'indiquer. Je peux donc sans difficulté émettre un avis favorable.

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 12, modifié.

(L'article 12 est adopté.)

Article 13 (Non modifié)

L'article 1^{er} de l'acte dit loi du 3 octobre 1940 relatif au régime de travail des agents des chemins de fer de la Société nationale des chemins de fer français est abrogé. – *(Adopté.)*

Article 14

À titre transitoire, les salariés de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités conservent leur régime de durée du travail jusqu'à la publication de l'arrêté d'extension de la convention collective du transport ferroviaire ou de l'arrêté d'extension de l'accord relatif à l'organisation et à l'aménagement du temps de travail dans le transport ferroviaire, et au plus tard jusqu'au 1^{er} juillet 2016. Pendant cette période, les organisations syndicales de salariés représentatives du groupe public ferroviaire peuvent négocier un accord collectif relatif à la durée du travail applicable aux salariés de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités. – *(Adopté.)*

Article 15 (Non modifié)

La convention prévue à l'article L.2162-1 du code des transports est négociée et conclue dans le cadre d'une commission mixte paritaire composée de représentants des employeurs et de représentants des organisations syndicales représentatives des salariés de l'ensemble des entreprises entrant dans le champ d'application du même article. Pour l'application du présent article et de l'article L.2232-6 du code du travail, la représentativité des organisations syndicales de salariés est appréciée selon les modalités prévues à l'article L.2122-5 du même code, en retenant les résultats des dernières élections survenues dans ces entreprises. – *(Adopté.)*

Article 16

① La propriété des biens du domaine public de l'État confié à la Société nationale des chemins de fer français et nécessaire aux transports ferroviaires effectués pour les besoins de défense est transférée à SNCF Réseau. À la date de ce transfert, SNCF Réseau est substitué à SNCF Mobilités pour les droits et obligations de toute nature, y compris immatériels, attachés à ces mêmes biens.

② À défaut d'accord au 31 décembre 2014 entre la Société nationale des chemins de fer français et Réseau ferré de France, la liste des biens concernés est fixée par arrêté des ministres chargés des transports, de la défense, des domaines et du budget.

③ Ces transferts sont opérés à compter du 1^{er} janvier 2015, dans les conditions prévues aux II à IV de l'article 10 de la présente loi.

M. le président. L'amendement n° 187, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Remplacer les références :

II à IV

par les références :

II et III

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Teston, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de cohérence visant à aligner les conditions, notamment financières, des transferts visés à l'article 16 sur celles des transferts visés à l'article 10.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 187.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 16, modifié.

(L'article 16 est adopté.)

Article 17

① Les membres de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires en fonction à la date de publication de la présente loi exercent leur mandat jusqu'à son terme.

- ② Les vice-présidents désignés par les Présidents de l'Assemblée nationale et du Sénat sont nommés à l'expiration du mandat en cours des membres du collège respectivement désignés par les Présidents de l'Assemblée nationale et du Sénat. – *(Adopté.)*

Article 18
(Non modifié)

- ① Le Gouvernement est habilité, dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, à prendre par ordonnance toutes mesures de nature législative propres à mettre en cohérence les dispositions législatives existantes avec les modifications apportées par la présente loi, à abroger les dispositions devenues sans objet à la suite de l'entrée en vigueur de la présente loi et à achever la transposition, engagée par la présente loi, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil, du 21 novembre 2012, établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte).

- ② Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de quatre mois à compter de la publication de l'ordonnance. – *(Adopté.)*

Article 18 bis
(Non modifié)

- ① Par dérogation aux dispositions du code du travail relatives à la durée des mandats, des élections professionnelles anticipées sont organisées au sein de chaque établissement public composant le groupe public ferroviaire dans un délai d'un an à compter de la constitution du groupe public ferroviaire.
- ② Les mandats des représentants du personnel en cours au moment de la constitution du groupe public ferroviaire subsistent à compter de la constitution du groupe public ferroviaire au sein de chaque établissement public industriel et commercial jusqu'à la proclamation des résultats des élections anticipées mentionnées au premier alinéa.

M. le président. L'amendement n° 178, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 1

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

À compter du 1^{er} janvier 2015 et jusqu'à la proclamation des résultats des élections professionnelles, la représentativité des organisations syndicales au niveau du groupe public ferroviaire est mesurée conformément aux articles L. 2122-1 à L. 2122-3 du code du travail, en additionnant les suffrages exprimés au premier tour des dernières élections des membres titulaires des comités d'entreprise et d'établissement de la Société nationale des chemins de fer français et de Réseau ferré de France. À partir du 1^{er} janvier 2015, par dérogation aux deux premiers alinéas de l'article L. 2143-5 du code du travail, les organisations syndicales représentatives au niveau du groupe public ferroviaire désignent des délégués syndicaux centraux. À cette même date, il est mis fin au mandat des délégués syndicaux centraux désignés auprès de la Société nationale des chemins de fer français et de Réseau ferré de France.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Teston, rapporteur. Cet amendement vise à permettre la désignation de délégués syndicaux centraux, à titre transitoire et dans l'attente des résultats des élections professionnelles anticipées, afin de faciliter la négociation sur les questions intéressant les trois établissements constituant le groupe public ferroviaire.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Avis favorable, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 178.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 18 bis, modifié.

(L'article 18 bis est adopté.)

Article 19
(Non modifié)

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2015, à l'exception des 4^o à 8^o de l'article 4, du I de l'article 9 et des articles 17 et 18.

M. le président. L'amendement n° 184, présenté par M. Teston, au nom de la commission du développement durable, est ainsi libellé :

Remplacer les références :

4^o à 8^o

par les références :

5^o à 8^o du I

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Teston, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de coordination permettant la mise en place de la commission des sanctions de l'ARAF, créée par l'Assemblée nationale, dès le 1^{er} janvier 2015.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Avis favorable, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 184.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 19, modifié.

(L'article 19 est adopté.)

Article additionnel après l'article 19

M. le président. L'amendement n° 40, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Après l'article 19

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet chaque année, dans les douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport au Parlement faisant état des économies réalisées suite à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire.

Cet amendement n'est pas soutenu.

Vote sur l'ensemble

M. le président. Avant de mettre aux voix l'ensemble du projet de loi, je donne la parole à M. Jean-Jacques Filleul, pour explication de vote.

M. Jean-Jacques Filleul. Les membres du groupe socialiste voteront avec enthousiasme, ce n'est pas une surprise, la réforme ferroviaire. Nous sommes conscients qu'un pas décisif a été fait après les errements de la loi de 1997. La SNCF, société nationale, sera verticalement intégrée, unifiée. Une nouvelle page s'écrit pour le service public des transports ferroviaires. Ce sera un service public ambitieux pour les usagers et pour la qualité du service aux usagers et aux chargeurs. Et bravo à notre rapporteur! (*Mmes Éliane Giraud et Marie-Françoise Gaouyer applaudissent.*)

M. le président. La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Nous n'allons pas, à ce stade, refaire le débat. Je rappellerai que le système fonctionnait mal entre la SNCF et RFF, comme cela a beaucoup été dit lors de la discussion générale.

Avec la nouvelle organisation, il s'agit de répondre à l'enjeu d'efficacité et de permettre de faire face à la concurrence. À cet égard, on s'est beaucoup focalisé sur la concurrence future au sein du rail, mais aujourd'hui les grandes concurrences sont d'abord entre le rail et les autres modes de transport : avec le transport routier pour le fret, avec le transport aérien pour les lignes à grande vitesse. Dans ce système très concurrentiel, il fallait absolument donner à la SNCF une plus grande efficacité grâce à une nouvelle organisation verticalement intégrée.

Ce constat partagé conduira le groupe écologiste à voter ce projet de loi.

Il a cependant été nécessaire d'améliorer le texte. Le Sénat l'a fait, je pense, sans excentricité exagérée.

Il était ainsi important d'inscrire la gouvernance dans une plus grande modernité. Il s'agissait non pas, comme cela a été dit, de revenir à la SNCF d'hier ou d'avant-hier – le monde a changé –, mais d'intégrer un certain nombre d'éléments dans cette gouvernance.

Je suis très heureux que nous ayons, de manière assez unanime, instauré la parité, même contre l'avis de la commission du développement durable, mais je sais que Michel Teston était très embêté par celui-ci. Voilà une décision tout à fait moderne, qui va dans le sens de l'évolution de nos sociétés.

Nous avons restauré et pour ainsi dire réintégré, car elles existaient déjà au sein de la SNCF, les associations de protection de l'environnement. J'ai bien entendu M. le secrétaire d'État lorsqu'il a affirmé qu'il était de la responsabilité des parlementaires de trouver en commission mixte paritaire la solution aux amendements votés par le Sénat ; il ne s'est d'ailleurs pas pour autant retranché derrière la régulation entre l'Assemblée nationale et le Sénat. Je compte néanmoins sur lui pour proposer, de manière tout à fait indicative, quelques pistes de solution afin de ne pas revenir en arrière en commission mixte paritaire. Je le dis une fois encore : cela ne serait pas compris ; il n'y aura pas de gouvernance efficace de la SNCF sans prendre en compte dans les organes décisionnels les plus importants l'avis des principales associations de protection de l'environnement et les grands enjeux environnementaux.

Par ailleurs, concernant le rôle des régions, nous avons changé peu de chose, même si j'ai tenté de le faire un peu. En effet, l'essentiel avait été fait à l'Assemblée nationale pour

considérer que les régions sont aujourd'hui des acteurs importants du monde ferroviaire et qu'elles devaient être associées aux décisions, ce qui est le cas.

Je regrette cependant que l'on soit resté au milieu du gué ; cela s'est joué à peu, en tout cas au Sénat, même si, j'en suis conscient, il restait encore la commission mixte paritaire. Je regrette donc qu'on ne soit pas allé plus loin dans la définition d'une stratégie globale de la mobilité, d'un plan pluriannuel, à l'image de ce qui va être fait – nous devrions normalement en débattre à l'automne – pour l'énergie. Il était impossible de décider d'une loi d'orientation, mais nous pouvions nous accorder sur un plan pluriannuel de la mobilité qui aurait formulé les grands axes stratégiques et qui aurait permis d'anticiper les actions de l'État et de travailler de manière approfondie au Parlement.

Nous avons tout de même réussi à faire adopter un amendement qui permettra au Parlement de donner son avis dans le cadre des lois de finances. Toutefois, une programmation pluriannuelle de la mobilité aurait garanti un meilleur partage du débat politique entre l'État, le Parlement et la SNCF.

Malgré tout, nous pensons que cette loi fait avancer les choses. D'autres amendements ont été retenus, notamment autour du vélo dans le train, pour la plupart déposés par le groupe écologiste.

Je crois donc que cette loi va dans le bon sens. Comme Jean-Jacques Filleul, je tiens à rendre hommage au rapporteur Michel Teston qui, en lien avec le Gouvernement, a mis beaucoup d'énergie dans l'amélioration de cette loi, notamment dans les dernières heures, au cours desquelles je l'ai trouvé débordant d'énergie, prêt probablement à porter de nombreux amendements avec nous !

M. le président. La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, tout d'abord, Évelyne Didier et moi-même remercions le rapporteur, Michel Teston, d'avoir très bien travaillé. Nous regrettons cependant un grand nombre de nos amendements, qui ont dû être abandonnés.

Monsieur le secrétaire d'État, les symboles portés par ce projet de loi sont encourageants. Vous nous parlez de groupe public ferroviaire, de réunification de la famille cheminote, de retour de l'État stratège, d'intégration, d'unification du réseau dont vous êtes le champion. Je reconnais que ce changement de langage est important et nous l'apprécions.

Toutefois, nous vous avons alerté sur la nécessité pour votre gouvernement d'assurer sa propre cohérence, de ne pas brouiller le message envoyé aux élus, aux citoyens et aux cheminots.

Soyons clairs, la concurrence et le service public ne font pas bon ménage. Nous en avons l'expérience. L'ouverture à la concurrence du transport de marchandises a certainement conduit à sa dégradation, au détriment de l'intérêt général en matière d'aménagement du territoire et de la transition écologique.

Nous craignons que ce projet de loi ne solidifie pas suffisamment le groupe public ferroviaire, pas assez, en tout état de cause, pour permettre à celui-ci de faire face aux conditions de la concurrence annoncée par le quatrième paquet ferroviaire, que nous voyons déjà arriver au loin.

Nous regrettons que vous n'ayez pas entendu nos propositions d'aller au bout de la réunification de la famille ferroviaire, en créant un seul EPIC. Certes, l'« eurocompatibilité »

n'était pas assurée, mais nous avons là, au contraire, l'occasion d'établir un rapport de force au niveau européen, et nous vous savons combatif!

Vous avez cru qu'une telle réforme ne soulèverait pas de vagues. Toutefois, c'est oublier que les cheminots ont été déstabilisés depuis quinze ans par la création de RFF. Leurs inquiétudes actuelles sont légitimes puisque, force est de le constater, cette séparation entre les différentes activités continuera sans doute d'exister avec les deux EPIC.

Par ailleurs, les agents du service public ont été échaudés par dix années de droite au pouvoir. Ils souhaitent fortement qu'un gouvernement de gauche leur parle service public, nécessaire réponse aux besoins, aménagement du territoire, transition énergétique ... Nous avons le devoir de rétablir ces priorités.

Les cheminots ont eu raison de vous interpeller, monsieur le secrétaire d'État, pour vous signifier qu'ils souhaitent que le gouvernement français opère une rupture avec le dogme idéologique de la concurrence libre et non faussée comme horizon indépassable pour leur outil de travail. Nous les comprenons et nous les soutenons.

Nous vous avons alerté il y a un an sur la nécessité de ne pas se contenter d'une simple réforme de la gouvernance du système et d'aller plus loin en ce qui concerne aussi bien le périmètre du service public que des financements.

Nous avons d'ailleurs proposé des amendements en ce sens concernant de nouveaux financements – et nous en avons trouvé un, qui est le versement transport, sans trop vous choquer. (*M. le secrétaire d'État sourit.*) –, l'unicité du réseau, le renforcement social de l'intégration du groupe ou encore l'évolution de la nature même de l'ARAF. Autant de points d'appui qui auraient permis de solidifier le futur groupe public ferroviaire. Nous déplorons par conséquent qu'aucun d'entre eux n'ait été adopté.

Dans ce cadre, nous sommes extrêmement surpris des revirements de cette majorité: lorsqu'elle était dans l'opposition, elle était d'accord avec nous pour dire qu'il était impératif de déclarer l'activité « wagon isolé » d'intérêt général; aujourd'hui, elle avance des arguties juridiques pour expliquer que cela n'est plus possible. Une telle attitude n'est pas acceptable, car ne rien faire aujourd'hui encore – M. Teston le sait bien – c'est mettre des millions de camions supplémentaires sur les routes.

Cette loi constitue au fond une occasion manquée de replacer au cœur du système ferroviaire les questions d'intérêt général et de service public.

Ce projet de loi n'offre pas de perspective de reprise de la dette – un rapport nous sera peut-être présenté dans deux ans, mais, nous l'avons tous dit ici, ce délai est bien long – en condamnant simplement le nouvel EPIC SNCF Réseau à des gains de productivité. Qu'en sera-t-il demain de la sécurité des usagers quand il faudra leur expliquer que les travaux de rénovation n'ont pas été réalisés car ils étaient « hors trajectoire financière », pour reprendre la nouvelle formulation employée? Combien d'accidents devront-ils se produire et combien de kilomètres de lignes devront-ils être fermés avant que la première place soit donnée aux besoins?

Nous le disions lors de la discussion de notre proposition de loi sur la renationalisation des concessions d'autoroutes: il y a différents types de dettes. Il existe de bonnes dettes permettant à la collectivité de progresser. C'est le cas des infrastructures, qui sont le patrimoine de l'ensemble de nos concitoyens. La question de la dette est tout de même importante car, souvent, on bloque sur ce point.

Au cours de ces débats, si peu de réponses aux nombreuses questions que nous vous posons, si peu d'engagements en faveur de l'intérêt général, trop de silence pour les agents du service public, qui, loin de défendre leur pré carré, soutiennent au contraire une certaine conception du service public!

Dans le prolongement de l'acte III de la décentralisation, vous préparez, au fond, l'éclatement du système ferroviaire en organisant la régionalisation pour gérer les infrastructures, rompant ainsi l'égalité des citoyens devant le droit à la mobilité, ce qui nous inquiète également.

Pour toutes ces raisons, monsieur le secrétaire d'État, nous voterons contre ce projet de loi, mais nous suivrons comme des vigies et comme toujours avec beaucoup d'attention l'avenir de la SNCF.

M. le président. La parole est à Mme Anne-Marie Escoffier.

Mme Anne-Marie Escoffier. Pour ma part, je voudrais saluer l'œuvre collective à laquelle nous sommes parvenus, avec un rapporteur de très grande qualité, qui a fourni un travail approfondi, une assemblée qui s'est voulue porteuse de solutions et un ministre qui s'est exprimé longuement, largement et avec une grande transparence.

Je veux également saluer la sérénité des débats, la qualité d'un climat qui n'avait qu'un seul objectif: trouver les solutions les plus efficaces pour la refondation d'un vrai service unifié de la SNCF, prêt à préparer un avenir ouvert à de nouvelles initiatives, à une véritable amélioration de sa gouvernance, à une maîtrise de ses dépenses pour aller au-delà de la première ambition, celle de la stabilisation de la dette.

Je sais votre détermination, monsieur le ministre, pour mettre en œuvre les dispositions arrêtées dans ce texte; je sais aussi la conviction mise ici, par nous tous, défenseurs de la SNCF, une conviction qui se prolongera sur le terrain; et ce sera là le meilleur signe donné à nos amis cheminots.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Très bien!

M. Michel Teston, rapporteur. Bravo!

M. le président. La parole est à M. Marc Laménie.

M. Marc Laménie. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, je salue moi aussi le travail fourni par le rapporteur et la commission du développement durable sur un sujet essentiel.

Depuis la directive du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires, un certain nombre d'ambiguïtés sont apparues en ce qui concerne la libéralisation du secteur ferroviaire. Ce projet de loi portant réforme ferroviaire est un exemple de la difficulté à trouver les bonnes solutions.

Le mouvement de libéralisation du système ferroviaire européen engagé par Bruxelles a été accompagné par l'ensemble des gouvernements français qui se sont succédé depuis 1991, qu'ils soient de droite ou de gauche.

Pour autant, les gouvernements de droite et du centre ont souvent été les seuls à prendre leurs responsabilités en tirant les conséquences des textes communautaires. Nous l'avons fait avec la loi de 1997 portant création de RFF. Nous l'avons fait de nouveau en 2009 avec la création de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, l'ARAF, par la loi du 8 décembre 2009.

Or, je peux le dire sans crainte à la lecture de ce projet de loi, le Gouvernement ne veut pas prendre pleinement ses responsabilités. C'est pour cette raison que ce projet de loi cultive les ambiguïtés et accouchera, d'une certaine manière, d'un mastodonte technocratique.

D'un côté, vous opérez la réunification des fonctions de gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national, jusqu'à présent divisées entre RFF, SNCF Infra et la DCF. Nous souscrivons à cette initiative.

Vous conservez également deux établissements publics à caractère industriel et commercial, en plus de l'EPIC de tête. Il semble donc, avec ces dispositions, que vous souscriviez au mouvement de libéralisation. (*M. le secrétaire d'État est dubitatif.*)

D'un autre côté, dans le même temps, vous créez un EPIC de tête au-dessus des deux établissements publics originels, ce qui aura pour conséquence directe de rendre votre projet de loi contraire aux exigences communautaires.

Concernant la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités, le texte dispose que « ces trois entités ont un caractère indissociable et solidaire ». Que veut dire cette précision selon laquelle ces trois entités sont « solidaires » ? S'agit-il aussi d'une solidarité sur le plan comptable ? Certaines questions demeurent donc sans réponse.

Autre exemple de disposition que nous combattons, la précision selon laquelle l'EPIC SNCF est considéré comme employeur des agents et salariés des trois établissements publics industriels et commerciaux qui composent le groupe public ferroviaire.

Ces critiques sur cet article 1^{er} ont déjà été largement évoquées.

Je soulèverai ensuite deux difficultés à propos de l'article 2. Je dirai d'abord un mot du statut des gares. La gestion des gares doit clairement revenir au gestionnaire de l'infrastructure, et à lui seul. Il aurait par ailleurs été judicieux d'associer davantage les élus à la gestion des gares ; le cas des gares intermodales est un parfait exemple du rôle déterminant qu'ils peuvent jouer.

L'autre difficulté que pose l'article 2, selon nous, c'est son silence en ce qui concerne la dette de RFF.

Enfin, je voudrais évoquer le « décret-socle » et la mise en place d'une convention collective du secteur ferroviaire. Ces deux dispositions tuent l'émergence de toute concurrence potentielle sur le territoire national.

Pour conclure sur l'analyse de ce projet de loi, je dirai en une phrase que ce texte symbolise les difficultés du Gouvernement à assumer ce que l'on peut considérer d'une certaine manière comme un propre héritage.

Ce texte est trop silencieux sur le problème central du système ferroviaire français, à savoir sa dette structurelle.

Vous croyez, sans doute inspirés par le modèle allemand, qu'un système intégré est l'alpha et l'oméga d'une réforme qui permettra de résorber efficacement la dette de nos établissements publics.

Aussi, pour toutes ces raisons, une majorité du groupe UMP votera contre ce projet de loi. Toutefois, à titre personnel et animé par la volonté de défendre l'ensemble des salariés de la SNCF, pour qui j'ai beaucoup d'admiration et de respect, je m'abstiendrai.

M. le président. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, nous avons pris part au débat, parfois avec passion, toujours avec intérêt.

Le débat a été dense, avec, me semble-t-il, le souci partagé de l'intérêt général et le sentiment que le système ferroviaire français se trouve à un tournant. Ce tournant, nous devons le réussir ensemble, avec les cheminots, en ayant conscience que le système ferroviaire doit se réformer, et que les voyageurs attendent aussi des réformes.

Certaines questions ne pouvaient être éludées.

Je ne prétends pas que toutes ont trouvé des solutions dans ce texte. Néanmoins, ce dernier comprend un certain nombre d'apports, comme l'ont rappelé les différents orateurs.

Les solutions qu'il contenait initialement n'étaient pas les nôtres.

Son examen par l'Assemblée nationale l'a fait sensiblement évoluer, et je me suis permis, hier, de dire que deux attitudes étaient possibles.

La première consistait à condamner la réforme, mais cela revenait aussi à condamner en quelque sorte le système ferroviaire. En effet, le temps presse, et nous devons trouver des solutions à un certain nombre de problèmes.

La seconde attitude consistait à tenter d'infléchir le texte. Cela supposait que le Gouvernement, le rapporteur, la commission et la majorité sénatoriale acceptent aussi un certain nombre d'évolutions sensibles.

De fait, le texte a pu évoluer sur un certain nombre de points, que je voudrais rappeler brièvement.

Il a évolué, premièrement, sur l'organisation globale du système : le vice-président du directoire devient président délégué – cette évolution n'est pas seulement symbolique – et une réflexion a été lancée au sein du rapport relatif aux gares, dont il conviendra de suivre l'évolution.

Il a évolué, deuxièmement, vers une meilleure gestion de la dette, avec la publication dans le rapport annuel de SNCF Réseau de la part de la dette reclassée en dette des administrations publiques et avec des précisions apportées à l'étude de la trajectoire décroissante de cette dette dans le rapport qui sera remis au Parlement.

Troisièmement, – nous en avons longuement débattu avec M. le secrétaire d'État, qui m'a un peu chambré sur ce sujet, mais gentiment – le texte a évolué sur la question du renforcement des pouvoirs de l'ARAF. Il m'apparaissait en effet que l'architecture de ce système supposait un régulateur fort, qui assure un égal accès au réseau, et pas simplement pour SNCF Mobilités. Il me semble que nous avons progressé sur ce point, avec le contrôle des conditions équitables de l'accès aux gares des entreprises ferroviaires, afin d'éviter toute discrimination, mais aussi avec la suppression du commissaire du gouvernement à l'ARAF et l'exigence d'une consultation du Gouvernement par l'ARAF pour ses recommandations et avis. L'équilibre trouvé me semble satisfaisant.

Toujours dans ce domaine, nous avons aussi étendu les compétences de l'ARAF au cabotage intérieur.

Enfin, quatrièmement, nous avons affirmé le rôle des régions – c'était légitime de la part du Sénat – dans la politique des transports, amélioré la transparence de leurs comptes et étendu leur chef de filat à l'intermodalité pour toutes les gares.

Au final, nous voterons ce texte. Il ne s'agit pas d'un chèque en blanc, mais d'un vote exigeant, qui traduit notre conscience des enjeux auxquels le système ferroviaire français est aujourd'hui confronté.

Au-delà de ce vote, nous sommes aussi, à bien des égards, défavorables à l'essentiel des aspects de la politique conduite par le Gouvernement. En revanche, il nous semble utile de montrer que, sur ce sujet, le pays peut se réformer. Ce texte prouve que, sur des sujets d'intérêt général comme celui-ci, consubstantiels à notre histoire et à l'identité de la France, nous pouvons trouver des voies de dialogue.

Pour conclure, je veux remercier M. le secrétaire d'État et l'ensemble de ses équipes, pour leur patience et leur sens de l'écoute. Je remercie aussi M. le rapporteur, qui a accompli un important travail, et je souhaite que le système ferroviaire sorte renforcé de ces débats.

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi portant réforme ferroviaire dans le texte de la commission, modifié.

J'ai été saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe socialiste.

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

Le scrutin est ouvert.

(*Le scrutin a lieu.*)

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

Le scrutin est clos.

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

(*Il est procédé au dépouillement du scrutin.*)

M. le président. Voici le résultat du scrutin n° 221 :

Nombre de votants	345
Nombre de suffrages exprimés	338
Pour l'adoption	188
Contre	150

Le Sénat a adopté.

7

NOMINATION DES DIRIGEANTS DE LA SNCF

Suite de la discussion en procédure accélérée et adoption d'une proposition de loi organique dans le texte de la commission modifié

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la proposition de loi organique, adoptée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relative à la nomination des dirigeants de la SNCF (proposition n° 651, texte de la commission n° 683, rapport n° 681).

Nous en sommes parvenus à la discussion du texte de la commission.

PROPOSITION DE LOI ORGANIQUE RELATIVE À LA NOMINATION DES DIRIGEANTS DE LA SNCF

Article 1^{er} (*Non modifié*)

- ① Les quarante-quatrième et avant-dernière lignes du tableau annexé à la loi organique n° 2010-837 du 23 juillet 2010 relative à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution sont remplacées par une ligne ainsi rédigée :

② «

SNCF	Président du conseil de surveillance Président du directoire Vice-président du directoire
------	---

»

M. le président. L'amendement n° 1, présenté par M. Teston, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Alinéa 2, tableau, seconde colonne

Remplacer le mot :

Vice-président

par les mots :

Président délégué

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Teston, rapporteur de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire. Il s'agit d'un amendement de conséquence du remplacement, dans le projet de loi portant réforme ferroviaire que nous venons d'adopter, du terme de « vice-président » du directoire par ceux de « président délégué » du directoire.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1.

(*L'amendement est adopté.*)

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

(*L'article 1^{er} est adopté.*)

Article 2 (*Non modifié*)

La présente loi organique entre en vigueur au 1^{er} décembre 2014. – (*Adopté.*)

M. le président. Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'ensemble de la proposition de loi organique dans le texte de la commission, modifié.

En application de l'article 59 du règlement, le scrutin public ordinaire est de droit.

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

Le scrutin est ouvert.

(*Le scrutin a lieu.*)

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

Le scrutin est clos.

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

(Il est procédé au dépouillement du scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin n° 222 :

Nombre de votants	345
Nombre de suffrages exprimés	209
Pour l'adoption	209

Le Sénat a adopté.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Teston, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, permettez-moi d'abord, au nom du président de la commission et en mon nom propre, d'adresser un certain nombre de remerciements, à l'issue de ces débats qui se sont déroulés dans les meilleures conditions, chacun ayant pu s'exprimer plus ou moins longuement. Je pense que nous avons travaillé utilement au renforcement du service public ferroviaire.

Je remercie M. le secrétaire d'État de son écoute. Je remercie tous mes collègues qui ont travaillé sur ce projet de loi, et en particulier celles et ceux qui sont intervenus en commission et en séance publique.

Je remercie les administrateurs et tous les personnels de la commission. Leur travail nous a permis d'examiner ce projet de loi dans les meilleures conditions. Je remercie enfin les collaborateurs du secrétaire d'État.

Je dirai maintenant quelques mots sur le fond. En tant que rapporteur, je me réjouis que le projet de loi ait été voté à une majorité assez large. J'en suis particulièrement satisfait, parce que cette réforme ferroviaire était absolument indispensable.

La situation actuelle n'est pas satisfaisante. Une partie – une partie seulement – du réseau n'est pas en très bon état. La dette explose : 37 milliards d'euros pour le seul gestionnaire d'infrastructure. Nulle part ailleurs dans le monde l'infrastructure n'est coupée en deux ; en France, il y a d'un côté RFF, et de l'autre deux filiales de la SNCF, à savoir la DCF et SNCF Infra.

Cette réforme est cohérente. La structure verticalement intégrée est adaptée ; elle donne d'ailleurs totalement satisfaction en Allemagne, mais aussi en Italie et en Autriche, où elle fonctionne depuis de nombreuses années.

Cette réforme est eurocompatible. La structure verticalement intégrée n'interdit pas d'assurer l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau, dans l'exercice de ses principales fonctions, ce que l'on appelle « les fonctions essentielles », c'est-à-dire l'attribution des sillons et la tarification de l'usage des infrastructures.

Cette réforme permet enfin de construire un cadre social commun à tous les travailleurs de la branche ferroviaire, en préservant le statut des cheminots.

Je pense donc qu'il s'agit d'une bonne réforme. Nous aurons l'occasion d'en débattre à nouveau mercredi prochain en commission mixte paritaire avec nos collègues députés ; je suis convaincu que nous parviendrons à nous accorder sur un texte commun. Nous devrions adopter

définitivement le projet de loi le 22 juillet prochain. Nous terminerons ainsi en beauté, je l'espère, cette session extraordinaire.

Pour moi qui ai pris la décision de ne pas me représenter aux élections sénatoriales de septembre prochain, c'est aussi une satisfaction personnelle. *(Applaudissements sur l'ensemble des travées. – M. le secrétaire d'État applaudit également.)*

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Monsieur le président, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les sénateurs, c'est à mon tour de vous adresser tous mes remerciements.

Je vous remercie de la qualité de nos échanges. Chacun a apporté le meilleur de son analyse, de son expérience, de sa volonté, des perspectives qu'il pouvait offrir, dans le cadre de sa mission parlementaire, à la nation et plus particulièrement à son système ferroviaire.

J'associe à mes remerciements toutes celles et ceux qui nous ont permis – c'est une habitude au Sénat – de travailler dans le respect mutuel. La qualité du débat a fait honneur à la démocratie parlementaire et à la représentation nationale.

Lorsqu'il s'agit de rendez-vous importants et structurants pour la nation – ce projet de loi concerne la famille chimiste et les territoires –, on voit s'exprimer, au-delà des divergences, un sens des responsabilités remarquable et une volonté d'offrir le meilleur et d'être le plus efficace possible.

Je salue les administrateurs et l'ensemble des personnels de la Haute Assemblée. Je salue également les membres de mon cabinet, ceux qui en font partie mais aussi ceux qui n'en font plus partie. Je salue la DGITM, l'ensemble des fonctionnaires qui se sont beaucoup impliqués pour préparer ce rendez-vous.

C'était une forme d'aventure. Le jour de ma nomination, il y a plus de deux ans, la mission m'a été confiée de réformer le système ferroviaire. Il était d'abord nécessaire d'instaurer un climat de confiance autour des constats que nous pouvions faire les uns et les autres.

Monsieur le rapporteur, je me souviens de mes premières rencontres, de mes premiers échanges avec la commission du développement durable ; nous apprenions à nous connaître. Il fallait tracer des perspectives et définir des orientations.

Il fallait également faire avancer la position de la France au niveau européen. Il y avait une course contre la montre, avec, d'un côté, l'annonce d'un paquet ferroviaire aux dispositions contraignantes et, de l'autre, un projet de loi qui devait relever tant de défis.

Le projet de loi n'est certes pas parfait. *(M. Jean-Jacques Filleul sourit.)* Il est d'ailleurs normal qu'il ne le soit pas, car les œuvres humaines sont toujours perfectibles. Nous poursuivrons le débat sur un certain nombre de sujets : des financements, la dette – c'est une évidence –, mais aussi la gestion des gares, la qualité du service ou encore la notion et les contours mêmes du service public, cette spécificité française qu'il est à notre honneur de promouvoir à l'échelon européen.

Nous devons respecter les territoires, en conduisant une véritable politique d'aménagement. Le ferroviaire en fait intimement partie ; il en est même un élément essentiel.

Je le répète, c'était une aventure. Il a fallu convaincre. Je crois que c'est vous, madame Schurch, qui avez dit que je ne pensais pas être confronté à des réactions d'inquiétude. Si, je savais qu'il y aurait de l'inquiétude, car je savais qu'il y avait des doutes, qui s'exprimaient depuis longtemps.

Il était nécessaire de respecter l'ensemble de la famille cheminote. Il fallait pousser très loin le dialogue social, pour rassurer. Ce travail n'est pas terminé. Nous devons faire en sorte – votre vote nous le permettra – de redonner confiance, si tant est que la confiance ait été perdue, de rassurer, puisque certains ont peut-être besoin de l'être, mais aussi de relever les défis.

Votre vote à une très large majorité est un vote important. Je considère même que certains votes négatifs ne le sont pas totalement (*Mme Évelyne Didier sourit.*) : ils peuvent constituer, par l'exigence qu'ils traduisent, un encouragement supplémentaire à réussir la réforme.

Cette réforme doit être le socle de la modernisation du service public ferroviaire. Monsieur Capó-Canellas, vous l'avez souligné à travers vos interventions sur l'ARAF, mais aussi sur d'autres sujets : il s'agit de nous donner les moyens d'aborder les grands défis du ferroviaire.

Monsieur Filleul, je sais combien vous êtes attaché à cette réforme, comme vos collègues ici présents. Je vous remercie tous, car vous avez mis le meilleur de vos convictions dans vos interventions.

Je tiens enfin à dire un mot particulier à votre intention, monsieur le rapporteur, cher ami, cher Michel. Vous avez aujourd'hui permis l'adoption d'un beau texte. Je connais votre engagement : il est militant et de responsabilité. Je sais que ce projet de loi est le reflet de votre engagement. Vous avez vraiment facilité les choses par votre engagement personnel et vos convictions. Vous avez toujours eu le souci de faire aboutir les débats ; il n'était pas évident d'y parvenir.

Ce soir, nous pouvons nous dire que nous avons été utiles ; c'est le plus important. Encore une fois, c'est tout à l'honneur de votre assemblée. (*Applaudissements sur l'ensemble des travées.*)

8

NOMINATION DE MEMBRES D'ÉVENTUELLES COMMISSIONS MIXTES PARITAIRES

M. le président. Pour le cas où le Gouvernement déciderait de provoquer la réunion des commissions mixtes paritaires chargées de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi portant réforme ferroviaire et de la proposition de loi organique relative à la nomination des dirigeants de la SNCF, il va être procédé à la nomination des membres de ces commissions mixtes paritaires.

La liste des candidats a été affichée ; je n'ai reçu aucune opposition dans le délai d'une heure prévu par l'article 12 du règlement.

En conséquence, cette liste est ratifiée et je proclame représentants du Sénat à ces éventuelles commissions mixtes paritaires :

Titulaires : MM. Raymond Vall, Michel Teston, Jean-Jacques Filleul, Mme Marie-Françoise Gaouyer, MM. Louis Nègre, Charles Revet et Vincent Capó-Canellas ;

Suppléants : MM. Jean Bizet, Pierre Camani, Yves Chastan, Gérard Cornu, Mme Évelyne Didier, MM. Rémy Pointereau et Roland Ries.

Cette nomination prendra effet si M. le Premier ministre décide de provoquer la réunion de ces commissions mixtes paritaires et dès que M. le président du Sénat en aura été informé.

9

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mardi 15 juillet 2014, à quatorze heures trente et le soir :

1. Débat sur l'orientation des finances publiques et projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, de règlement du budget et d'approbation des comptes de l'année 2013 (n° 715, 2013–2014) ;

Rapport d'information de M. François Marc, fait au nom de la commission des finances (n° 717, 2013–2014) ;

Rapport de M. François Marc, fait au nom de la commission des finances (n° 716, 2013–2014).

2. Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, de financement rectificative de la sécurité sociale pour 2014 (n° 689, 2013–2014) ;

Rapport de M. Yves Daudigny, fait au nom de la commission des affaires sociales (n° 703, 2013–2014) ;

Avis de M. Jean-Pierre Caffet, fait au nom de la commission des finances (n° 701, 2013–2014).

Avant de lever la séance, je souhaite adresser des remerciements particuliers aux services des comptes rendus, qui ont été mis à rude épreuve aujourd'hui. (*Applaudissements.*)

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à vingt et une heures vingt-cinq.*)

Le Directeur du Compte rendu intégral

FRANÇOISE WIART

ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

Lors de sa réunion du 9 mai 2014 et pour l'application de l'article 10 du décret n° 2014-444 du 29 avril 2014, la commission des finances a désigné Messieurs Jean GERMAIN et Francis DELATTRE respectivement comme membre titulaire et comme membre suppléant du conseil national d'orientation et de suivi du fonds de soutien aux collectivités territoriales et à certains établissements publics ayant souscrit des contrats de prêt ou des contrats financiers structurés à risque.

**QUESTION(S) ORALE(S)
REMISE(S) À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT**

Dématérialisation des actes comptables pour les petites communes

N° 842 - Le 17 juillet 2014 - **M. Antoine Lefèvre** attire l'attention de **M. le ministre des finances et des comptes publics** sur les problèmes posés par le nouveau protocole d'échange standard version 2 (PESV2), en particulier pour les petites communes. L'article 8 de l'arrêté du 3 août 2011 impose au secteur public local la dématérialisation de l'intégralité des pièces et des actes comptables qui étaient auparavant en support papier. Cette nouvelle réglementation fait peser l'intégralité des charges sur l'ordonnateur des dépenses, spécifiquement des collectivités locales. Par ailleurs et compte tenu de la puissance des logiciels mis en service, les communes sont souvent dans l'obligation d'acquérir de nouveaux serveurs informatiques. Ainsi, outre la mise en œuvre des rythmes scolaires et de la baisse des dotations aux communes, la mise en place du PSVE2 va avoir un impact financier important pour les plus petites

d'entre elles : investir dans du matériel informatique performant et dans un scanner (dont une mauvaise saisie peut bloquer le dossier) ; réinstaller les nouveaux logiciels financiers, notamment de gestion du personnel (à coût de maintenance annuel plus élevé) sur le nouveau matériel, tâches qui nécessiteront un travail supplémentaire important pour les secrétaires de mairie. Ces derniers devront donc être formés (coût de formation à la charge de la commune). L'accès au service devra être possible du lundi au vendredi dans la journée, comme à la plateforme d'assistance. Il lui demande d'abord comment feront les communes ayant des permanences le samedi et en soirée et qui rencontrent une difficulté. Une telle perspective induit, de la sorte, beaucoup de questions, de dépenses à venir, de dysfonctionnements à anticiper et ceci, sans accompagnement financier de manière à compenser toutes ces charges nouvelles.

Il lui demande ensuite de lui faire un point sur l'évolution de ce dossier et de lui préciser quelles mesures il compte prendre pour remédier à cet état de fait.

ANNEXES AU PROCES VERBAL

de la séance du

jeudi 10 juillet 2014

SCRUTIN N° 218

sur l'amendement n° 113, présenté par M. Vincent Capo-Canellas et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, à l'article 2 du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, portant réforme ferroviaire

Nombre de votants	345
Suffrages exprimés	323
Pour	177
Contre	146

Le Sénat a adopté

ANALYSE DU SCRUTIN

GRUPE UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE (130) :

Pour : 130

GRUPE SOCIALISTE ET APPARENTÉS (128) :

Contre : 128

GRUPE UNION DES DÉMOCRATES ET INDÉPENDANTS - UC (31) :

Pour : 31

GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN ET CITOYEN (21) :

Abstention : 21

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (19) :

Contre : 18

Abstention : 1 M. Gilbert Barbier

GRUPE ÉCOLOGISTE (10) :

Pour : 10

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (6) :

Pour : 6

Ont voté pour :

Philippe Adnot	Michel Bécot	Jean-Marie Bockel
Leïla Aïchi	Claude Belot	Françoise Boog
Jean-Paul Amoudry	Esther Benbassa	Pierre Bordier
Pierre André	Pierre Bernard-Reymond	Natacha Bouchart
Aline Archimbaud	Joël Billard	Corinne Bouchoux
Gérard Bailly	Jean Bizet	Joël Bourdin
Philippe Bas	Marie-Christine Blandin	Jean Boyer
René Beaumont		Marie-Thérèse Bruguère
Christophe Béchu		

François-Noël Buffet	Christophe-André Frassa	Philippe Marini
François Calvet	Pierre Frogier	Hervé Marseille
Christian Cambon	Yann Gaillard	Pierre Martin
Jean-Pierre Cantegrit	René Garrec	Jean Louis Masson
Vincent Capo-Canellas	Joëlle Garriaud-Maylam	Hélène Masson-Maret
Jean-Noël Cardoux	André Gattolin	Hervé Maurey
Jean-Claude Carle	Jean-Claude Gaudin	Jean-François Mayet
Caroline Cayeux	Jacques Gautier	Colette Mélot
Gérard César	Patrice Gélard	Jean-Claude Merceron
Pierre Charon	Bruno Gilles	Alain Milon
Alain Chatillon	Colette Giudicelli	Aymeri de Montesquiou
Jean-Pierre Chauveau	Nathalie Goulet	Albéric de Montgolfier
Marcel-Pierre Cléach	Jacqueline Gourault	Catherine Morin-Desailly
Christian Cointat	Alain Gournac	Philippe Nachbar
Gérard Cornu	Sylvie Goy-Chavent	Christian Namy
Raymond Couderc	Francis Grignon	Louis Nègre
Jean-Patrick Courtois	François Grosdidier	Philippe Paul
Philippe Dallier	Charles Guené	Jackie Pierre
Ronan Dantec	Joël Guerriau	Jean-Jacques Pignard
Philippe Darniche	Pierre Hérisson	François Pillet
Serge Dassault	Michel Houel	Xavier Pintat
Henri de Raincourt	Alain Houpert	Louis Pinton
Isabelle Debré	Jean-François Humbert	Jean-Vincent Placé
Robert del Picchia	Christiane Hummel	Rémy Pointereau
Vincent Delahaye	Benoît Huré	Christian Poncelet
Francis Delattre	Jean-François Husson	Ladislav Poniatowski
Marcel Deneux	Jean-Jacques Hyest	Hugues Portelli
Gérard Dériot	Pierre Jarlier	Yves Pozzo di Borgo
Catherine Deroche	Sophie Joissains	Sophie Primas
Marie-Hélène Des Esgaulx	Chantal Jouanno	Catherine Procaccia
Jean Desessard	Christiane Kammermann	Jean-Pierre Raffarin
Yves Détraigne	Roger Karoutchi	André Reichardt
Muguette Dini	Fabienne Keller	Bruno Retailleau
Éric Doligé	Joël Labbé	Charles Revet
Philippe Dominati	Marc Laménie	Didier Robert
Daniel Dubois	Élisabeth Lamure	Gérard Roche
Marie-Annick Duchêne	Gérard Larcher	Bernard Saugy
Alain Dufaut	Jean-Jacques Lasserre	René-Paul Savary
André Dulait	Robert Lafoaolu	Michel Savin
Ambroise Dupont	Daniel Laurent	Bruno Sido
Jean-Léonce Dupont	Jean-René Lecerf	Esther Sittler
Louis Duvernois	Antoine Lefèvre	Abdourahamane Soilih
Jean-Paul Emorine	Jacques Legendre	Henri Tandonnet
Hubert Falco	Dominique de Legge	André Trillard
Françoise Férat	Jean-Pierre Leleux	Catherine Troendle
André Ferrand	Jean-Claude Lenoir	François Trucy
Gaston Flosse	Philippe Leroy	Alex Türk
Michel Fontaine	Valérie Létard	Jean-Marie Vanlerenberghe
Alain Fouché	Gérard Longuet	Hilarion Vendégou
Bernard Fournier	Roland du Luart	Jean-Pierre Vial
Jean-Paul Fournier	Michel Magras	François Zocchetto

Ont voté contre :

Nicolas Alfonsi	Serge Andreoni	Jean-Étienne Antoinette
Jacqueline Alquier	Maurice Antiste	Alain Anziani
Michèle André		

David Assouline
Bertrand Auban
Dominique Bailly
Delphine Bataille
Jean-Michel Baylet
Jean-Pierre Bel
Claude Bérut-Débat
Michel Berson
Jacques Berthou
Alain Bertrand
Jean Besson
Maryvonne Blondin
Nicole Bonnefoy
Patricia Bordas
Yannick Botrel
Christian Bourquin
Martial Bourquin
Bernadette Bourzai
Michel Boutant
Nicole Bricq
Jean-Pierre Caffet
Pierre Camani
Claire-Lise Campion
Jean-Louis Carrère
Françoise Cartron
Luc Carvounas
Bernard Cazeau
Yves Chastan
Jean-Pierre
Chevènement
Jacques Chiron
Karine Claireaux
Yvon Collin
Gérard Collomb
Pierre-Yves Collombat
Hélène Conway-
Mouret
Jacques Cornano
Roland Courteau
Yves Daudigny
Marc Daunis
Michel Delebarre
Jean-Pierre Demerliat
Christiane Demontès
Félix Desplan
Claude Dilain
Claude Domeizel
Josette Durrieu
Vincent Eblé

Anne Emery-Dumas
Anne-Marie Escoffier
Philippe Esnol
Frédérique Espagnac
Alain Fauconnier
Jean-Luc Fichet
Jean-Jacques Filleul
François Fortassin
Jean-Claude Frécon
Marie-Françoise
Gaouyer
Catherine Génisson
Jean Germain
Samia Ghali
Dominique Gillot
Jacques Gillot
Éliane Giraud
Jean-Pierre Godefroy
Gaëtan Gorce
Jean-Noël Guérini
Didier Guillaume
Claude Haut
Edmond Hervé
Odette Herviaux
Robert Hue
Claude Jeannerot
Philippe Kaltenbach
Ronan Kerdraon
Bariza Khiari
Virginie Klès
Yves Krattinger
Georges Labazée
Françoise Laborde
Isabelle Lajoux
Serge Larcher
Françoise Laurent-
Perrigot
Jean-Yves Leconte
Jacky Le Menn
Claudine Lepage
Jean-Claude Leroy
Marie-Noëlle
Lienemann
Jeanny Lorgeoux
Jean-Jacques Lozac
Roger Madec
Philippe Madrelle
Jacques-Bernard
Magner

François Marc
Didier Marie
Rachel Mazuir
Michelle Meunier
Jacques Mézard
Danielle Michel
Jean-Pierre Michel
Gérard Miquel
Jean-Jacques Mirassou
Thani Mohamed
Soilihi
Robert Navarro
Alain Néri
Renée Nicoux
Jean-Marc Pastor
Georges Patient
François Patriat
Daniel Percheron
Jean-Claude Peyronnet
Bernard Piras
Jean-Pierre Plancade
Hervé Poher
Roland Povinelli
Gisèle Printz
Marcel Rainaud
Daniel Raoul
Daniel Reiner
Thierry Repentin
Jean-Claude Requier
Alain Richard
Roland Ries
Gilbert Roger
Yves Rome
Patricia Schillinger
Jean-Pierre Sueur
Simon Sutour
Catherine Tasca
Michel Teston
Jean-Marc Todeschini
Robert Tropeano
Richard Tuheiva
Raymond Vall
René Vandierendonck
Yannick Vaugrenard
François Vendasi
Michel Vergoz
Maurice Vincent
Richard Yung

Abstentions :

Éliane Assassi
Gilbert Barbier
Marie-France Beauflis
Michel Billout
Éric Bocquet
Jean-Pierre Bosino
Laurence Cohen
Cécile Cukierman

Annie David
Michelle Demessine
Évelyne Didier
Christian Favier
Guy Fischer
Thierry Foucaud
Brigitte Gonthier-
Maurin

Pierre Laurent
Gérard Le Cam
Michel Le Scouarnec
Isabelle Pasquet
Mireille Schurch
Paul Vergès
Dominique Watrin

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN N° 219

sur l'amendement n° 144, présenté par M. Ronan Dantec et les membres du groupe écologiste, à l'article 2 du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, portant réforme ferroviaire

Nombre de votants 345
Suffrages exprimés 323
Pour 177
Contre 146

Le Sénat a adopté

ANALYSE DU SCRUTIN**GRUPE UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE (130) :**

Pour : 130

GRUPE SOCIALISTE ET APPARENTÉS (128) :

Contre : 128

GRUPE UNION DES DÉMOCRATES ET INDÉPENDANTS - UC (31) :

Pour : 31

GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN ET CITOYEN (21) :

Abstention : 21

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (19) :

Contre : 18

Abstention : 1 M. Gilbert Barbier

GRUPE ÉCOLOGISTE (10) :

Pour : 10

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (6) :

Pour : 6

Ont voté pour :

Philippe Adnot
Leila Aïchi
Jean-Paul Amoudry
Pierre André
Aline Archimbaud
Gérard Bailly
Philippe Bas
René Beaumont
Christophe Béchu
Michel Bécot
Claude Belot
Esther Benbassa
Pierre Bernard-
Reymond
Joël Billard
Jean Bizet
Marie-Christine
Blandin
Jean-Marie Bockel
François Boog
Pierre Bordier
Natacha Bouchart
Corinne Bouchoux
Joël Bourdin
Jean Boyer
Marie-Thérèse
Bruguière
François-Noël Buffet
François Calvet
Christian Cambon
Jean-Pierre Cantegrit
Vincent Capo-
Canellas
Jean-Noël Cardoux
Jean-Claude Carle
Caroline Cayeux
Gérard César
Pierre Charon
Alain Chatillon
Jean-Pierre Chauveau
Marcel-Pierre Cléach
Christian Cointat
Gérard Cornu
Raymond Couderc
Jean-Patrick Courtois

Philippe Dallier
Ronan Dantec
Philippe Darniche
Serge Dassault
Henri de Raincourt
Isabelle Debré
Robert del Picchia
Vincent Delahaye
Francis Delattre
Marcel Deneux
Gérard Dériot
Catherine Deroche
Marie-Hélène Des
Esgaulx
Jean Desessard
Yves Détraigne
Muguette Dini
Éric Doligé
Philippe Dominati
Daniel Dubois
Marie-Annick
Duchène
Alain Dufaut
André Dulait
Ambroise Dupont
Jean-Léonce Dupont
Louis Duvernois
Jean-Paul Emorine
Hubert Falco
Françoise Férat
André Ferrand
Gaston Flosse
Michel Fontaine
Alain Fouché
Bernard Fournier
Jean-Paul Fournier
Christophe-André
Frassa
Pierre Frogier
Yann Gaillard
René Garrec
Joëlle Garriaud-
Maylam
André Gattolin
Jean-Claude Gaudin

Jacques Gautier
Patrice Gélard
Bruno Gilles
Colette Giudicelli
Nathalie Goulet
Jacqueline Gourault
Alain Gournac
Sylvie Goy-Chavent
Francis Grignon
François Grosdidier
Charles Guené
Joël Guerriau
Pierre Hérisson
Michel Houel
Alain Houpert
Jean-François
Humbert
Christiane Hummel
Benoît Huré
Jean-François Husson
Jean-Jacques Hyest
Pierre Jarlier
Sophie Joissains
Chantal Jouanno
Christiane
Kammermann
Roger Karoutchi
Fabienne Keller
Joël Labbé
Marc Laménie
Élisabeth Lamure
Gérard Larcher
Jean-Jacques Lasserre
Robert Lafoaullu
Daniel Laurent
Jean-René Lecercf
Antoine Lefèvre
Jacques Legendre
Dominique de Legge
Jean-Pierre Leleux
Jean-Claude Lenoir
Philippe Leroy
Valérie Létard
Gérard Longuet
Roland du Luart

Michel Magras
Philippe Marini
Hervé Marseille
Pierre Martin
Jean Louis Masson
Hélène Masson-Maret
Hervé Maurey
Jean-François Mayet
Colette Mélot
Jean-Claude Merceron
Alain Milon
Aymeri de
Montesquiou
Albéric de Montgolfier
Catherine Morin-
Desailly
Philippe Nachbar
Christian Namy
Louis Nègre

Philippe Paul
Jackie Pierre
Jean-Jacques Pignard
François Pillet
Xavier Pintat
Louis Pinton
Jean-Vincent Placé
Rémy Pointereau
Christian Poncelet
Ladislav Poniatowski
Hugues Portelli
Yves Pozzo di Borgo
Sophie Primas
Catherine Procaccia
Jean-Pierre Raffarin
André Reichardt
Bruno Retailleau
Charles Revet
Didier Robert

Gérard Roche
Bernard Saugey
René-Paul Savary
Michel Savin
Bruno Sido
Esther Sittler
Abdourahmane
Soilih
Henri Tandonnet
André Trillard
Catherine Troendle
François Trucy
Alex Türk
Jean-Marie
Vanlerenberghe
Hilarion Vendegou
Jean-Pierre Vial
François Zocchetto

Michelle Demessine
Évelyne Didier
Christian Favier
Guy Fischer
Thierry Foucaud

Brigitte Gonthier-
Maurin
Pierre Laurent
Gérard Le Cam
Michel Le Scouarnec

Isabelle Pasquet
Mireille Schurch
Paul Vergès
Dominique Watrin

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN N° 220

sur l'amendement n° 42, présenté par Mme Mireille Schurch et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, tendant à insérer un article additionnel après l'article 11 bis du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, portant réforme ferroviaire

Nombre de votants	345
Suffrages exprimés	345
Pour	31
Contre	314

Le Sénat n'a pas adopté

ANALYSE DU SCRUTIN

GRUPE UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE (130) :

Contre : 130

GRUPE SOCIALISTE ET APPARENTÉS (128) :

Contre : 128

GRUPE UNION DES DÉMOCRATES ET INDÉPENDANTS - UC (31) :

Contre : 31

GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN ET CITOYEN (21) :

Pour : 21

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (19) :

Contre : 19

GRUPE ÉCOLOGISTE (10) :

Pour : 10

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (6) :

Contre : 6

Ont voté pour :

Leila Aïchi
Aline Archimbaud
Éliane Assassi
Marie-France Beauflis
Esther Benbassa
Michel Billout
Marie-Christine
Blandin
Éric Bocquet
Jean-Pierre Bosino
Corinne Bouchoux

Laurence Cohen
Cécile Cukierman
Ronan Dantec
Annie David
Michelle Demessine
Jean Desessard
Évelyne Didier
Christian Favier
Guy Fischer
Thierry Foucaud
André Gattolin

Brigitte Gonthier-
Maurin
Joël Labbé
Pierre Laurent
Gérard Le Cam
Michel Le Scouarnec
Isabelle Pasquet
Jean-Vincent Placé
Mireille Schurch
Paul Vergès
Dominique Watrin

Ont voté contre :

Philippe Adnot
Nicolas Alfonsi
Jacqueline Alquier
Jean-Paul Aumoudry
Michèle André

Pierre André
Serge Andreoni
Maurice Antiste
Jean-Étienne
Antoinette

Alain Anziani
David Assouline
Bertrand Auban
Dominique Bailly
Gérard Bailly

Ont voté contre :

Nicolas Alfonsi
Jacqueline Alquier
Michèle André
Serge Andreoni
Maurice Antiste
Jean-Étienne
Antoinette
Alain Anziani
David Assouline
Bertrand Auban
Dominique Bailly
Delphine Bataille
Jean-Michel Baylet
Jean-Pierre Bel
Claude Bérit-Débat
Michel Berson
Jacques Berthou
Alain Bertrand
Jean Besson
Maryvonne Blondin
Nicole Bonnefoy
Patricia Bordas
Yannick Botrel
Christian Bourquin
Martial Bourquin
Bernadette Bourzai
Michel Boutant
Nicole Bricq
Jean-Pierre Caffet
Pierre Camani
Claire-Lise Champion
Jean-Louis Carrère
Françoise Cartron
Luc Carvounas
Bernard Cazeau
Yves Chastan
Jean-Pierre
Chevènement
Jacques Chiron
Karine Claireaux
Yvon Collin
Gérard Collomb
Pierre-Yves Collombat
Hélène Conway-
Mouret
Jacques Cornano
Roland Courteau
Yves Daudigny
Marc Daunis
Michel Delebarre
Jean-Pierre Demerliat
Christiane Demontès

Félix Desplan
Claude Dilain
Claude Domeizel
Josette Durrieu
Vincent Eblé
Anne Emery-Dumas
Anne-Marie Escoffier
Philippe Esnol
Frédérique Espagnac
Alain Fauconnier
Jean-Luc Fichet
Jean-Jacques Filleul
François Fortassin
Jean-Claude Frécon
Marie-Françoise
Gauyer
Catherine Génisson
Jean Germain
Samia Ghali
Dominique Gillot
Jacques Gillot
Éliane Giraud
Jean-Pierre Godefroy
Gaëtan Gorce
Jean-Noël Guérini
Didier Guillaume
Claude Haut
Edmond Hervé
Odette Herviaux
Robert Hue
Claude Jeannerot
Philippe Kaltenbach
Ronan Kerdraon
Bariza Khiari
Virginie Klès
Yves Krattinger
Georges Labazée
Françoise Laborde
Isabelle Lajoux
Serge Larcher
Françoise Laurent-
Perrigot
Jean-Yves Leconte
Jacky Le Menn
Claudine Lepage
Jean-Claude Leroy
Marie-Noëlle
Lienemann
Jenny Lorgeoux
Jean-Jacques Lozach
Roger Madec
Philippe Madrelle

Jacques-Bernard
Magnier
François Marc
Didier Marie
Rachel Mazuir
Michelle Meunier
Jacques Mézard
Danielle Michel
Jean-Pierre Michel
Gérard Miquel
Jean-Jacques Mirassou
Thani Mohamed
Soilih
Robert Navarro
Alain Néri
Renée Nicoux
Jean-Marc Pastor
Georges Patient
François Patriat
Daniel Percheron
Jean-Claude Peyronnet
Bernard Piras
Jean-Pierre Plancade
Hervé Poher
Roland Povinelli
Gisèle Printz
Marcel Rainaud
Daniel Raoul
Daniel Reiner
Thierry Repentin
Jean-Claude Requier
Alain Richard
Roland Ries
Gilbert Roger
Yves Rome
Patricia Schillinger
Jean-Pierre Sueur
Simon Sutour
Catherine Tasca
Michel Teston
Jean-Marc Todeschini
Robert Tropeano
Richard Tuheiaiva
Raymond Vall
René Vandierendonck
Yannick Vaugrenard
François Vendasi
Michel Vergoz
Maurice Vincent
Richard Yung

Abstentions :

Éliane Assassi
Gilbert Barbier
Marie-France Beauflis

Michel Billout
Éric Bocquet
Jean-Pierre Bosino

Laurence Cohen
Cécile Cukierman
Annie David

Gilbert Barbier	Vincent Delahaye	Odette Herviaux	Aymeri de	Ladislav Poniatowski	Abdourahmane
Philippe Bas	Francis Delattre	Michel Houel	Montesquiou	Hugues Portelli	Soilihi
Delphine Bataille	Michel Delebarre	Alain Houpert	Albéric de Montgolfier	Roland Povinelli	Jean-Pierre Sueur
Jean-Michel Baylet	Jean-Pierre Demerliat	Robert Hue	Catherine Morin-	Yves Pozzo di Borgo	Simon Sutour
René Beaumont	Christiane Demontès	Jean-François	Desailly	Sophie Primas	Henri Tandonnet
Christophe Béchu	Marcel Deneux	Humbert	Philippe Nachbar	Gisèle Printz	Catherine Tasca
Michel Bécot	Gérard Dériot	Christiane Hummel	Christian Namy	Catherine Procaccia	Michel Teston
Jean-Pierre Bel	Catherine Deroche	Benoît Huré	Robert Navarro	Jean-Pierre Raffarin	Jean-Marc Todeschini
Claude Belot	Marie-Hélène Des	Jean-François Husson	Louis Nègre	Marcel Rainaud	André Trillard
Claude Bérít-Débat	Esgaulx	Jean-Jacques Hyeat	Alain Néri	Daniel Raoul	Catherine Troendle
Pierre Bernard-	Félix Desplan	Pierre Jarlier	Renée Nicoux	André Reichardt	Robert Tropeano
Reymond	Yves Détraigne	Claude Jeannerot	Jean-Marc Pastor	Daniel Reiner	François Trucy
Michel Berson	Claude Dilain	Sophie Joissains	Georges Patient	Thierry Repentin	Richard Tuheiaava
Jacques Berthou	Muguette Dini	Chantal Jouanno	François Patriat	Jean-Claude Requier	Alex Türk
Alain Bertrand	Eric Doligé	Philippe Kaltenbach	Philippe Paul	Bruno Retailleau	Raymond Vall
Jean Besson	Claude Domeizel	Christiane	Daniel Percheron	Charles Revet	René Vandierendonck
Joël Billard	Philippe Dominati	Kammermann	Jean-Claude	Alain Richard	Jean-Marie
Jean Bizet	Daniël Dubois	Roger Karoutchi	Peyronnet	Roland Ries	Vanlerenberghe
Maryvonne Blondin	Marie-Annick	Fabienne Keller	Jackie Pierre	Didier Robert	Yannick Vaugrenard
Jean-Marie Bockel	Duchêne	Ronan Kerdraon	Jean-Jacques Pignard	Gérard Roche	François Vendasi
Nicole Bonnefoy	Alain Dufaut	Bariza Khiari	François Pillet	Gilbert Roger	Hilarion Vendegou
Françoise Boog	André Dulait	Virginie Klès	Xavier Pintat	Yves Rome	Michel Vergoz
Patricia Bordas	Ambroise Dupont	Yves Krattinger	Louis Pinton	Bernard Saugy	Jean-Pierre Vial
Pierre Bordier	Jean-Léonce Dupont	Georges Labazée	Bernard Piras	René-Paul Savary	Maurice Vincent
Yannick Botrel	Josette Durrieu	Françoise Laborde	Jean-Pierre Plancade	Michel Savin	Richard Yung
Natacha Bouchart	Louis Duvernois	Isabelle Lajoux	Hervé Poher	Patricia Schillinger	François Zocchetto
Joël Bourdin	Vincent Eblé	Marc Laménie	Rémy Pointereau	Bruno Sido	
Christian Bourquin	Anne Emery-Dumas	Élisabeth Lamure	Christian Poncelet	Esther Sittler	
Martial Bourquin	Jean-Paul Emorine	Gérard Larcher			
Bernadette Bourzai	Anne-Marie Escoffier	Serge Larcher			
Michel Boutant	Philippe Esnol	Jean-Jacques Lasserre			
Jean Boyer	Frédérique Espagnac	Robert Lafoaulu			
Nicole Bricq	Hubert Falco	Daniel Laurent			
Marie-Thérèse	Alain Fauconnier	Françoise Laurent-			
Bruguère	Françoise Férat	Perrigot			
François-Noël Buffet	André Ferrand	Jean-René Lecerf			
Jean-Pierre Caffet	Jean-Luc Fichet	Jean-Yves Leconte			
François Calvet	Jean-Jacques Filleul	Antoine Lefèvre			
Pierre Camani	Gaston Flosse	Jacques Legendre			
Christian Cambon	Michel Fontaine	Dominique de Legge			
Claire-Lise Campion	François Fortassin	Jean-Pierre Leleux			
Jean-Pierre Cantegrit	Alain Fouché	Jacky Le Menn			
Vincent Capo-	Bernard Fournier	Jean-Claude Lenoir			
Canellas	Jean-Paul Fournier	Claudine Lepage			
Jean-Noël Cardoux	Christophe-André	Jean-Claude Leroy			
Jean-Claude Carle	Frassa	Philippe Leroy			
Jean-Louis Carrère	Jean-Claude Frécon	Valérie Létard			
Françoise Cartron	Pierre Frogier	Marie-Noëlle			
Luc Carvounas	Yann Gaillard	Lienemann			
Caroline Cayeux	Marie-Françoise	Gérard Longuet			
Bernard Cazeau	Gaouyer	Jeanny Lorgeoux			
Gérard César	René Garrec	Jean-Jacques Lozach			
Pierre Charon	Joëlle Garriaud-	Roland du Luart			
Yves Chastan	Maylam	Roger Madec			
Alain Chatillon	Jean-Claude Gaudin	Philippe Madrelle			
Jean-Pierre Chauveau	Jacques Gautier	Jacques-Bernard			
Jean-Pierre	Patrice Gélard	Magner			
Chevènement	Catherine Génisson	Michél Magras			
Jacques Chiron	Jean Germain	François Marc			
Karine Claireaux	Samia Ghali	Didier Marie			
Marcel-Pierre Cléach	Bruno Gilles	Philippe Marini			
Christian Cointat	Dominique Gillot	Hervé Marseille			
Yvon Collin	Jacques Gillot	Pierre Martin			
Gérard Collomb	Éliane Giraud	Jean Louis Masson			
Pierre-Yves Collombat	Colette Giudicelli	Hélène Masson-Maret			
Hélène Conway-	Jean-Pierre Godefroy	Hervé Maurey			
Mouret	Gaëtan Gorce	Jean-François Mayet			
Jacques Cornano	Nathalie Goulet	Rachel Mazuir			
Gérard Cornu	Jacqueline Gourault	Colette Mélot			
Raymond Couderc	Alain Gournac	Jean-Claude Merceron			
Roland Courteau	Sylvie Goy-Chavent	Michelle Meunier			
Jean-Patrick Courtois	Francis Grignon	Jacques Mézard			
Philippe Dallier	François Grosdidier	Danielle Michel			
Philippe Darniche	Charles Guené	Jean-Pierre Michel			
Serge Dassault	Jean-Noël Guérini	Alain Milon			
Yves Daudigny	Joël Guerriau	Gérard Miquel			
Marc Daunis	Didier Guillaume	Jean-Jacques Mirassou			
Henri de Raincourt	Claude Haut	Thani Mohamed			
Isabelle Debré	Pierre Hérisson	Soilihi			
Robert del Picchia	Edmond Hervé				

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN N° 221

sur l'ensemble du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, portant réforme ferroviaire

Nombre de votants	345
Suffrages exprimés	338
Pour	188
Contre	150

Le Sénat a adopté

ANALYSE DU SCRUTIN

GRUPE UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE (130) :

Contre : 123

Abstention : 7 MM. Christophe Béchu, Alain Fouché, Francis Grignon, Mme Fabienne Keller, MM. Marc Laménie, Rémy Pointereau, Christian Poncelet

GRUPE SOCIALISTE ET APPARENTÉS (128) :

Pour : 128

GRUPE UNION DES DÉMOCRATES ET INDÉPENDANTS - UC (31) :

Pour : 31

GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN ET CITOYEN (21) :

Contre : 21

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (19) :

Pour : 18

Contre : 1 M. Gilbert Barbier

GRUPE ÉCOLOGISTE (10) :

Pour : 10

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (6) :

Pour : 1 M. Pierre Bernard-Reymond

Contre : 5

Ont voté pour :

Leila Aichi
Nicolas Alfonsi
Jacqueline Alquier
Jean-Paul Amoudry
Michèle André
Serge Andreoni
Maurice Antiste
Jean-Étienne Antoinette
Alain Anziani
Aline Archimbaud
David Assouline
Bertrand Auban
Dominique Bailly
Delphine Bataille
Jean-Michel Baylet
Jean-Pierre Bel
Esther Benbassa
Claude Bérit-Débat
Pierre Bernard-Reymond
Michel Berson
Jacques Berthou
Alain Bertrand
Jean Besson
Marie-Christine Blandin
Maryvonne Blondin
Jean-Marie Bockel
Nicole Bonnefoy
Patricia Bordas
Yannick Botrel
Corinne Bouchoux
Christian Bourquin
Martial Bourquin
Bernadette Bourzai
Michel Boutant
Jean Boyer
Nicole Bricq
Jean-Pierre Caffet
Pierre Camani
Claire-Lise Champion
Vincent Capo-Canellas
Jean-Louis Carrère
Françoise Cartron
Luc Carvounas
Bernard Cazeau
Yves Chastan
Jean-Pierre Chevènement
Jacques Chiron
Karine Claireaux
Yvon Collin
Gérard Collomb
Pierre-Yves Collombat
Hélène Conway-Mouret
Jacques Cornano
Roland Courteau
Ronan Dantec
Yves Daudigny
Marc Daunis
Vincent Delahaye
Michel Delebarre
Jean-Pierre Demerliat
Christiane Demontès
Marcel Deneux

Jean Desessard
Félix Desplan
Yves Détraigne
Claude Dilain
Muguette Dini
Claude Domeizel
Daniel Dubois
Jean-Léonce Dupont
Josette Durrieu
Vincent Eblé
Anne Emery-Dumas
Anne-Marie Escoffier
Philippe Esnol
Frédérique Espagnac
Alain Fauconnier
Françoise Férat
Jean-Luc Fichet
Jean-Jacques Filleul
François Fortassin
Jean-Claude Frécon
Marie-Françoise Gaouyer
André Gattolin
Catherine Génisson
Jean Germain
Samia Ghali
Dominique Gillot
Jacques Gillot
Éliane Giraud
Jean-Pierre Godefroy
Gaëtan Gorce
Nathalie Goulet
Jacqueline Gourault
Sylvie Goy-Chavent
Jean-Noël Guérini
Joël Guerriau
Didier Guillaume
Claude Haut
Edmond Hervé
Odette Herviaux
Robert Hue
Pierre Jarlier
Claude Jeannerot
Chantal Jouanno
Philippe Kaltenbach
Ronan Kerdraon
Bariza Khiri
Virginie Klès
Yves Krattinger
Georges Labazée
Joël Labbé
Françoise Laborde
Isabelle Lajoux
Serge Larcher
Jean-Jacques Lasserre
Françoise Laurent-Perrigot
Jean-Yves Leconte
Jacky Le Menn
Claudine Lepage
Jean-Claude Leroy
Valérie Létard
Marie-Noëlle Lienemann
Jeanny Lorgeoux
Jean-Jacques Lozach
Roger Madec
Philippe Madrelle

Jacques-Bernard Magner
François Marc
Didier Marie
Hervé Marseille
Hervé Maurey
Rachel Mazuir
Jean-Claude Merceron
Michelle Meunier
Jacques Mézard
Danielle Michel
Jean-Pierre Michel
Gérard Miquel
Jean-Jacques Mirassou
Thani Mohamed Soilihi
Aymeri de Montesquiou
Catherine Morin-Desailly
Christian Namy
Robert Navarro
Alain Néri
Renée Nicoux
Jean-Marc Pastor
Georges Patient
François Patriat
Daniel Percheron
Jean-Claude Peyronnet
Jean-Jacques Pignard
Bernard Piras
Jean-Vincent Placé
Jean-Pierre Plancade
Hervé Poher
Roland Poinelli
Yves Pozzo di Borgo
Gisèle Printz
Marcel Rainaud
Daniel Raoul
Daniel Reiner
Thierry Repentin
Jean-Claude Requier
Alain Richard
Roland Ries
Gérard Roche
Gilbert Roger
Yves Rome
Patricia Schillinger
Jean-Pierre Sueur
Simon Sutour
Henri Tandonnet
Catherine Tasca
Michel Teston
Jean-Marc Todeschini
Robert Tropeano
Richard Tuheiaiva
Raymond Vall
René Vandierendonck
Jean-Marie Vanlerenberghe
Yannick Vaugrenard
François Vendasi
Michel Vergoz
Maurice Vincent
Richard Yung
François Zocchetto

Ont voté contre :

Philippe Adnot

Pierre André

Éliane Assassi

Gérard Bailly
Gilbert Barbier
Philippe Bas
Marie-France Beaufrils
René Beaumont
Michel Bécot
Claude Belot
Joël Billard
Michel Billout
Jean Bizet
Éric Bocquet
Françoise Boog
Pierre Bordier
Jean-Pierre Bosino
Natacha Bouchart
Joël Bourdin
Marie-Thérèse Bruguère
François-Noël Buffet
François Calvet
Christian Cambon
Jean-Pierre Cantegrit
Jean-Noël Cardoux
Jean-Claude Carle
Caroline Cayeux
Gérard César
Pierre Charon
Alain Chatillon
Jean-Pierre Chauveau
Marcel-Pierre Cléach
Laurence Cohen
Christian Cointat
Gérard Cornu
Raymond Couderc
Jean-Patrick Courtois
Cécile Cukierman
Philippe Dallier
Philippe Darniche
Serge Dassault
Annie David
Henri de Raincourt
Isabelle Debré
Robert del Picchia
Francis Delattre
Michelle Demessine
Gérard Dériot
Catherine Deroche
Marie-Hélène Des Esaulx
Évelyne Didier
Éric Doligé
Philippe Dominati

Marie-Annick Duchêne
Alain Dufaut
André Dulait
Ambroise Dupont
Louis Duvernois
Jean-Paul Emorine
Hubert Falco
Christian Favier
André Ferrand
Guy Fischer
Gaston Flosse
Michel Fontaine
Thierry Foucaud
Bernard Fournier
Jean-Paul Fournier
Christophe-André Frassa
Pierre Frogier
Yann Gaillard
René Garrec
Joëlle Garriaud-Maylam
Jean-Claude Gaudin
Jacques Gautier
Patrice Gélard
Bruno Gilles
Colette Giudicelli
Brigitte Gonthier-Maurin
Alain Gournac
François Grosdidier
Charles Guené
Pierre Hérisson
Michel Houel
Alain Houpert
Jean-François Humbert
Christiane Hummel
Benoît Huré
Jean-François Husson
Jean-Jacques Hyst
Sophie Joissains
Christiane Kammermann
Roger Karoutchi
Élisabeth Lamure
Gérard Larcher
Robert Lafoaolu
Pierre Laurent
Daniel Laurent
Gérard Le Cam

Abstentions :

Christophe Béchu
Alain Fouché
Francis Grignon

Fabienne Keller
Marc Laménie
Rémy Pointereau

Christian Poncelet

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN N° 222

sur l'ensemble de la proposition de loi organique, adoptée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relative à la nomination des dirigeants de la SNCF

Nombre de votants	345
Suffrages exprimés	209
Pour	209
Contre	0

Le Sénat a adopté

ANALYSE DU SCRUTIN

GROUPE UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE (130) :

Abstention : 130

GROUPE SOCIALISTE ET APPARENTÉS (128) :

Pour : 128

GROUPE UNION DES DÉMOCRATES ET INDÉPENDANTS - UC (31) :

Pour : 31

GROUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN ET CITOYEN (21) :

Pour : 21

GROUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (19) :

Pour : 18*Abstention* : 1 M. Gilbert Barbier

GROUPE ÉCOLOGISTE (10) :

Pour : 10

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (6) :

Pour : 1 M. Pierre Bernard-Reymond*Abstention* : 5

Ont voté pour :

Leila Aïchi
Nicolas Alfonsi
Jacqueline Alquier
Jean-Paul Amoudry
Michèle André
Serge Andreoni
Maurice Antiste
Jean-Étienne Antoinette
Alain Anziani
Aline Archimbaud
Éliane Assassi
David Assouline
Bertrand Auban
Dominique Bailly
Delphine Bataille
Jean-Michel Baylet
Marie-France Beaufils
Jean-Pierre Bel
Esther Benbassa
Claude Bérit-Débat
Pierre Bernard-Reymond
Michel Berson
Jacques Berthou
Alain Bertrand
Jean Besson
Michel Billout
Marie-Christine Blandin
Maryvonne Blondin
Jean-Marie Bockel
Éric Bocquet
Nicole Bonnefoy
Patricia Bordas
Jean-Pierre Bosino
Yannick Botrel
Corinne Bouchoux
Christian Bourquin
Martial Bourquin
Bernadette Bourzai
Michel Boutant
Jean Boyer

Nicole Bricq
Jean-Pierre Caffet
Pierre Camani
Claire-Lise Campion
Vincent Capocanellas
Jean-Louis Carrère
Françoise Cartron
Luc Carvounas
Bernard Cazeau
Yves Chastan
Jean-Pierre Chevènement
Jacques Chiron
Karine Claireaux
Laurence Cohen
Yvon Collin
Gérard Collob
Pierre-Yves Collombat
Hélène Conway-Mouret
Jacques Cornano
Roland Courteau
Cécile Cukierman
Ronan Dantec
Yves Daudigny
Marc Daunis
Annie David
Vincent Delahaye
Michel Delebarre
Jean-Pierre Demerliat
Michelle Demessine
Christiane Demontès
Marcel Deneux
Jean Desessard
Félix Desplan
Yves Détraigne
Évelyne Didier
Claude Dilain
Muguette Dini
Claude Domeizel
Daniel Dubois
Jean-Léonce Dupont

Josette Durrieu
Vincent Eblé
Anne Emery-Dumas
Anne-Marie Escoffier
Philippe Esnol
Frédérique Espagnac
Alain Fauconnier
Christian Favier
Françoise Férat
Jean-Luc Fichet
Jean-Jacques Filleul
Guy Fischer
François Fortassin
Thierry Foucaud
Jean-Claude Frécon
Marie-Françoise Gaouyer
André Gattolin
Catherine Génisson
Jean Germain
Samia Ghali
Dominique Gillot
Jacques Gillot
Éliane Giraud
Jean-Pierre Godefroy
Brigitte Gonthier-Maurin
Gaëtan Gorce
Nathalie Goulet
Jacqueline Gourault
Sylvie Goy-Chavent
Jean-Noël Guérini
Joël Guerriau
Didier Guillaume
Claude Haut
Edmond Hervé
Odette Herviaux
Robert Hue
Pierre Jarlier
Claude Jeannerot
Chantal Jouanno
Philippe Kaltenbach
Ronan Kerdraon

Bariza Khiari
Virginie Klès
Yves Krattinger
Georges Labazée
Joël Labbé
Françoise Laborde
Isabelle Lajoux
Serge Larcher
Jean-Jacques Lasserre
Pierre Laurent
Françoise Laurent-Perrigot
Gérard Le Cam
Jean-Yves Leconte
Jacky Le Menn
Claudine Lepage
Jean-Claude Leroy
Michel Le Scouarnec
Valérie Létard
Marie-Noëlle Lienemann
Jeanny Lorgeoux
Jean-Jacques Lozach
Roger Madec
Philippe Madrelle
Jacques-Bernard Magner
François Marc
Didier Marie
Hervé Marseille
Hervé Maurey
Rachel Mazuir

Jean-Claude Merceron
Michelle Meunier
Jacques Mézard
Danielle Michel
Jean-Pierre Michel
Gérard Miquel
Jean-Jacques Mirassou
Thani Mohamed Soilihi
Aymeri de Montesquiou
Catherine Morin-Desailly
Christian Namy
Robert Navarro
Alain Néri
Renée Nicoux
Isabelle Pasquet
Jean-Marc Pastor
Georges Patient
François Patriat
Daniel Percheron
Jean-Claude Peyronnet
Jean-Jacques Pignard
Bernard Piras
Jean-Vincent Placé
Jean-Pierre Plancade
Hervé Poher
Roland Povinelli
Yves Pozzo di Borgo
Gisèle Printz

Marcel Rainaud
Daniel Raoul
Daniel Reiner
Thierry Repentin
Jean-Claude Requier
Alain Richard
Roland Ries
Gérard Roche
Gilbert Roger
Yves Rome
Patricia Schillinger
Mireille Schurch
Jean-Pierre Sueur
Simon Sutour
Henri Tandonnet
Catherine Tasca
Michel Teston
Jean-Marc Todeschini
Robert Tropeano
Richard Tuheïava
Raymond Vall
René Vandierendonck
Jean-Marie Vanlerenberghe
Yannick Vaugrenard
François Vendasi
Paul Vergès
Michel Vergoz
Maurice Vincent
Dominique Watrin
Richard Yung
François Zocchetto

Abstentions :

Philippe Adnot
Pierre André
Gérard Bailly
Gilbert Barbier
Philippe Bas
René Beaumont
Christophe Béchu
Michel Bécot
Claude Belot
Joël Billard
Jean Bizet
Françoise Boog
Pierre Bordier
Natacha Bouchart
Joël Bourdin
Marie-Thérèse Bruguère
François-Noël Buffet
François Calvet
Christian Cambon
Jean-Pierre Cantegrit
Jean-Noël Cardoux
Jean-Claude Carle
Caroline Cayeux
Gérard César
Pierre Charon
Alain Chatillon
Jean-Pierre Chauveau
Marcel-Pierre Cléach
Christian Cointat
Gérard Cornu
Raymond Couderc
Jean-Patrick Courtois
Philippe Dallier
Philippe Darniche
Serge Dassault
Henri de Raincourt
Isabelle Debré
Robert del Picchia
Francis Delattre
Gérard Dériot
Catherine Deroche
Marie-Hélène Des Esgaulx
Éric Doligé

Philippe Dominati
Marie-Annick Duchêne
Alain Dufaut
André Dulait
Ambroise Dupont
Louis Duvernois
Jean-Paul Emorine
Hubert Falco
André Ferrand
Gaston Flosse
Michel Fontaine
Alain Fouché
Bernard Fournier
Jean-Paul Fournier
Christophe-André Frassa
Pierre Frogier
Yann Gaillard
René Garrec
Joëlle Garriaud-Maylam
Jean-Claude Gaudin
Jacques Gautier
Patrice Gélard
Bruno Gilles
Colette Giudicelli
Alain Gournac
Francis Grignon
François Grosdidier
Charles Guené
Pierre Hérisson
Michel Houel
Alain Houpert
Jean-François Humbert
Christiane Hummel
Benoît Huré
Jean-François Husson
Jean-Jacques Hyst
Sophie Joissains
Christiane Kammermann
Roger Karoutchi
Fabienne Keller

Marc Laménie
Élisabeth Lamure
Gérard Larcher
Robert Lafoaoulu
Daniel Laurent
Jean-René Lecercf
Antoine Lefèvre
Jacques Legendre
Dominique de Legge
Jean-Pierre Leleux
Jean-Claude Lenoir
Philippe Leroy
Gérard Longuet
Roland du Luart
Michel Magras
Philippe Marini
Pierre Martin
Jean Louis Masson
Hélène Masson-Maret
Jean-François Mayet
Colette Mélot
Alain Milon
Albéric de Montgolfier
Philippe Nachbar
Louis Nègre
Philippe Paul
Jackie Pierre
François Pillet
Xavier Pintat
Louis Pinton
Rémy Pointereau
Christian Poncelet
Ladislav Poniatowski
Hugues Portelli
Sophie Primas
Catherine Procaccia
Jean-Pierre Raffarin
André Reichardt
Bruno Retailleau
Charles Revet
Didier Robert
Bernard Saugéy
René-Paul Savary
Michel Savin
Bruno Sido

Esther Sittler
Abdourahamane
Soilhi

André Trillard
Catherine Troendle
François Trucy

Alex Türk
Hilarion Vendegou
Jean-Pierre Vial

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE	
03	Compte rendu..... 1 an	203,70
33	Questions..... 1 an	150,80
	DÉBATS DU SÉNAT	
05	Compte rendu..... 1 an	183,10
35	Questions..... 1 an	109,40
85	Table compte rendu..... 1 an	38,70

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Paiement à réception de facture

En cas de règlement par virement, indiquer obligatoirement le numéro de facture dans le libellé de votre virement.

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(*) Arrêté du 17 décembre 2013 publié au *Journal officiel* du 19 décembre 2013

Direction, rédaction et administration : 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15
Standard : **01-40-58-75-00** – Accueil commercial : **01-40-15-70-10** – Télécopie abonnement : **01-40-15-72-75**

Prix du numéro : 3,80 €