

JEUDI 31 MAI 2018

Conventions internationales
(Procédure simplifiée)

Nouveau pacte ferroviaire
(Procédure accélérée – Suite)

SOMMAIRE

CONVENTIONS INTERNATIONALES (Procédure simplifiée)	1
NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE (Procédure accélérée – Suite)	1
Discussion des articles (Suite)	1
ARTICLE PREMIER <i>BIS</i> (Suite)	1
ARTICLE ADDITIONNEL	4
ARTICLE PREMIER <i>TER A</i>	4
ARTICLE PREMIER <i>TER</i>	5
Mme Laurence Cohen	5
Mme Éliane Assassi	5
ARTICLES ADDITIONNELS	9
ARTICLE 2	11
Mme Marie-Noëlle Lienemann	11
ARTICLE 2 <i>BIS</i>	12
ARTICLE 2 <i>TER</i>	14
M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable	14
ARTICLE ADDITIONNEL	16
ARTICLE 2 <i>QUATER</i>	16
Mme Éliane Assassi	16
M. Antoine Lefèvre	17
ARTICLE 2 <i>QUINQUIES A</i>	20
ARTICLE 2 <i>QUINQUIES</i>	21
M. Fabien Gay	21
M. Olivier Jacquin	21
ARTICLE 2 <i>SEXIES A</i>	32
ARTICLE 2 <i>SEXIES</i>	32
M. Guillaume Gontard	32
ARTICLES ADDITIONNELS	33
ARTICLE 2 <i>SEPTIES</i>	34
ARTICLE 2 <i>OCTIES</i>	35
ARTICLE 2 <i>NONIES</i>	36
ARTICLE 3	37
ARTICLE 3 <i>BIS A</i>	39
ARTICLE ADDITIONNEL	40
ARTICLE 3 <i>BIS B</i>	40
ARTICLES ADDITIONNELS	43
ARTICLE 3 <i>TER</i>	44
ARTICLE 3 <i>QUATER</i>	44
M. Fabien Gay	44

ARTICLES ADDITIONNELS	48
ARTICLE 4	49
M. Guillaume Gontard	49
Mme Fabienne Keller	49
DÉMISSION D'UN SÉNATEUR	50
NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE (<i>Procédure accélérée – Suite</i>)	50
<i>Discussion des articles (Suite)</i>	50
ARTICLE 4 (<i>Suite</i>)	50
ARTICLES ADDITIONNELS	52
ARTICLE 5	53
ARTICLE 5 <i>BIS</i> A	54
ARTICLE 5 <i>BIS</i>	54
ARTICLE 6	55
ARTICLE 7	57
ARTICLE 8	57
ARTICLE ADDITIONNEL	57
ARTICLE 9 (<i>Supprimé</i>)	58
ARTICLE 10 (<i>Supprimé</i>)	58
ARTICLES ADDITIONNELS	59
INTITULÉ DU PROJET DE LOI	59
ANNEXES	61
<i>Ordre du jour du mardi 5 juin 2018</i>	61
<i>Analyse des scrutins publics</i>	61

SÉANCE du jeudi 31 mai 2018

90^e séance de la session ordinaire 2017-2018

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

SECRÉTAIRES :
M. YVES DAUDIGNY, M. JOËL GUERRIAU.

La séance est ouverte à 10 h 30.

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

Conventions internationales (Procédure simplifiée)

M. le président. – L'ordre du jour appelle deux conventions internationales examinées selon la procédure d'examen simplifié.

Le projet de loi, autorisant l'adhésion de la France à la convention concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale pour son application à Saint-Barthélemy, à Saint-Pierre-et-Miquelon, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie, et dans les Terres australes et antarctiques françaises, est adopté.

Le projet de loi, autorisant la ratification du traité de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (OMPI) sur les interprétations et exécutions audiovisuelles, est adopté.

Nouveau pacte ferroviaire (Procédure accélérée – Suite)

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

Discussion des articles (*Suite*)

ARTICLE PREMIER BIS (*Suite*)

M. le président. – Amendement n°136 rectifié bis, présenté par MM. Longeot et Delcros.

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

« Pour les services de transport ferroviaire faisant l'objet d'un contrat de service public, la soutenabilité

des redevances est évaluée selon des modalités permettant de prendre en compte les spécificités de tels services, en particulier l'existence d'une contribution financière des autorités organisatrice à leur exploitation, en vue d'assurer, le cas échéant, que les majorations sont définies sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires. »

M. Jean-François Longeot. – Cet amendement complète le travail des députés. Il prend en compte les subventions publiques dans l'évaluation de la soutenabilité des majorations tarifaires pour les activités de fret librement organisé.

M. le président. – Amendement identique n°186 rectifié bis, présenté par MM. Dantec, Corbisez, Gold, Léonhardt et Arnell, Mme M. Carrère, MM. Castelli et Collin, Mme N. Delattre, MM. Gabouty, Guérini et Guillaume, Mme Jouve et MM. Labbé, Menonville, Requier et Vall.

M. Éric Gold. – Cet amendement inscrit dans la loi le principe de la prise en compte de la soutenabilité de l'évolution des redevances pour les finances des autorités organisatrices de transport.

Il prévient toute présomption de soutenabilité des majorations tarifaires pour les services conventionnés.

M. le président. – Amendement identique n°193 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

M. Olivier Jacquin. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°187 rectifié, présenté par MM. Dantec, Corbisez, Gold, Léonhardt et Arnell, Mmes A.M. Bertrand et M. Carrère, MM. Castelli et Collin, Mmes N. Delattre et Costes, MM. Gabouty, Guérini et Guillaume, Mme Jouve, M. Labbé, Mme Laborde et MM. Menonville, Requier et Vall.

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

« La soutenabilité du marché pour les activités conventionnées fait l'objet d'une évaluation par SNCF Réseau. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis sur cette évaluation avant la publication de la tarification annuelle. Les modalités de saisine de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières sont fixées par décret en Conseil d'État. Le montant des redevances des activités conventionnées est calculé en prenant en compte la part de l'investissement versé par les autorités organisatrices de transport ferroviaire pour la maintenance et le développement du réseau ferroviaire. »

M. Jean-Pierre Corbisez. – Défendu.

M. Gérard Cornu, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – L'Arafer a considéré que la soutenabilité des péages devait faire l'objet d'une observation spécifique pour les services conventionnés. Les tarifications de SNCF Réseau et les évolutions du

décret ne prennent pas suffisamment en compte les spécificités des services conventionnés, ce qui est une nécessité.

Avis favorable aux amendements identiques n^{os}136 rectifié *bis*, 186 rectifié *bis* et 193 rectifié.

Retrait de l'amendement n^o187 rectifié ?

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. – Je comprends la préoccupation des auteurs de ces amendements mais les textes européens posent des limites claires : le coût complet de l'infrastructure et ce que le marché peut supporter. En effet, les péages ne doivent pas représenter un frein. C'est pourquoi le Gouvernement est revenu dans le cadre du contrat de plan entre l'État et SNCF Réseau sur la hausse extrêmement forte du tarif des péages, pour le fret ferroviaire ou la desserte de tous les territoires par les TGV.

Au cours des dernières années, les péages TER ont augmenté trois fois moins vite que les dépenses d'entretien des trains et la régénération. Avis défavorable aux trois premiers amendements et à l'amendement n^o187 rectifié qui n'est pas adapté à la situation.

L'amendement n^o187 rectifié est retiré.

M. Ronan Dantec. – Une des grandes questions qui se posent au Gouvernement, c'est d'éviter de faire peser une charge trop lourde sur les régions dont la situation par rapport au ferroviaire est très inégale : des régions riches ont peu de besoins et d'autres, moins riches, en ont beaucoup. Mon amendement n^o186 rectifié *bis* équilibre la charge de la ligne et les coûts pour la région. Sinon, la péréquation n'est plus garantie.

Pouvez-vous garantir que votre système fonctionne en termes d'égalité territoriale ? On ne fait que tourner autour du sujet, qui doit être au cœur de notre débat. La solidarité nationale doit s'exercer de manière concrète. On ne peut se contenter de transférer les compétences aux régions puis de les laisser sans financement. Votre réponse, Madame la Ministre, m'a laissé dubitatif.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Revenons au départ de la décentralisation. Les dotations ont été calculées en fonction de la richesse des régions. Le Limousin, par exemple, a reçu une dotation qui couvrait 90 % des dépenses car les billets y couvraient 10 % des coûts. En moyenne, les billets des TER ne représentent que 25 % des coûts du service. Elle a aussi bénéficié d'une dotation pour l'entretien des matériels roulants. La dotation générale de décentralisation tient compte des besoins.

M. Olivier Jacquin. – Oui, ce nouveau mode de calcul des péages et des redevances pose problème. Il faut distinguer ce qui relève des régions et les lignes d'intérêt national qui sont, pour la moitié d'entre elles, selon SNCF Mobilités, en équilibre financier. Avec le

nouveau dispositif de modulation des péages, seule une sur six le serait.

Si on baisse les recettes des péages pour équilibrer les lignes déficitaires, les régions risquent de creuser leur dette. Les régions ont reçu des compensations, dites-vous, Madame la Ministre. Mais avec 44 % de voyageurs en plus, nous ne sommes plus dans la situation d'alors. Qui définira le niveau d'intérêt des lignes nationales ? Est-ce à SNCF Réseau seul d'en décider ?

M. Daniel Gremillet. – J'apprécie la position très claire du rapporteur. Ces amendements sont au cœur de la cohésion territoriale, de l'équilibre qui détermine l'égalité des chances de développement. Vous avez fait référence au succès de la décentralisation. Oui, les régions ont investi dans le matériel. Cependant, une partie de ce matériel n'est pas exploitée correctement faute d'investissement.

Ne répétons pas l'erreur terrible du numérique. Le monde attire le monde et le vide attire le vide. Il faut prendre en compte les territoires les plus fragiles et l'inégalité entre les régions.

Je soutiendrai ces amendements identiques.

M. Marc Laménie. – En 2017, 5,8 milliards d'euros de redevances ont été payés par les différentes entreprises ferroviaires, dont 60 % par SNCF Réseau.

Dans les Ardennes, des TGV circulent sur les dessertes Charleville-Mézières-Sedan, mais la situation n'est pas simple. Il faut aussi traiter la question des services conventionnés.

Je me rallierai à la position du rapporteur.

*Les amendements identiques n^{os}136 rectifié *bis*, 186 rectifié *bis* et 193 rectifié sont adoptés.*

M. le président. – Amendement n^o157 rectifié *quinquies*, présenté par Mmes Lienemann et Meunier, M. Tourenne, Mme Prévaille, MM. M. Bourquin, Duran et Todeschini, Mmes G. Jourda et Monier et M. Tissot.

Alinéa 3, première phrase

Remplacer les mots :

respecte les

par le mot :

des

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Cet amendement évite une hiérarchisation des critères pris en compte pour le calcul de la redevance des lignes. Ce calcul tient surtout compte pour l'instant des gains de productivité. C'est risqué et injuste. En effet, ces gains qui lui reviennent ne proviennent pas que de l'entreprise elle-même, mais aussi de la nature des investissements opérés ou des interconnexions offertes. Le Gouvernement espère que les gains de productivité feront baisser les tarifs, mais rien ne le garantit. Les gains de productivité doivent être à égalité avec les autres éléments pris en compte.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Cette modification n'est pas justifiée. Elle risquerait le coût global des péages, au moment précis où nous essayons de les stabiliser pour mieux les répartir en faveur de l'aménagement du territoire. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Avis défavorable. Le texte de la loi reprend celui de la directive, à laquelle nous devons nous conformer.

M. Olivier Jacquin. – La question est très technique mais intéressante. Certains gains de productivité peuvent venir d'un gestionnaire d'infrastructures ; ils peuvent venir aussi d'une évolution technologique liée aux investissements de l'opérateur. Il faut préserver l'émulation entre l'autorité organisatrice et le gestionnaire, créatrice de progrès et d'une juste répartition des gains de productivité.

L'amendement n°157 rectifié quinquies n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°194 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Compléter cet article par deux alinéas ainsi rédigés :

« En vue de déterminer ces dessertes pertinentes en matière d'aménagement du territoire, il est établi sous l'autorité du Haut Comité du système de transport ferroviaire mentionné à l'article L. 2100-3 du code des transports, un schéma national de dessertes pour celles qui relèvent d'une logique de déplacement national. Ce schéma fait l'objet, tous les dix ans, d'un débat au Parlement.

« S'agissant des dessertes d'intérêt régional ou local, le schéma de dessertes et de mobilités est intégré au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires prévu à l'article L. 4251-1 du code des collectivités territoriales. Ce schéma fait l'objet d'un débat au Parlement. »

M. Olivier Jacquin. – Cet amendement prolonge le débat de la modulation des péages en fonction de l'aménagement du territoire. SNCF Réseau fera le calcul de cette modulation. Nous proposons qu'en plus du travail du gestionnaire d'infrastructure corrigé par l'Arafer, il y ait le regard démocratique du Parlement, car il n'y en a pas de plus efficace.

Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) déterminera les lignes qui feront l'objet d'une modulation des péages. Pour les lignes nationales, le Haut comité du système de transport ferroviaire réalisera un travail de choix entre les lignes et le Parlement débattera sur la mise en place de ce schéma.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Les dessertes pertinentes seront définies à partir d'études menées par le gestionnaire d'infrastructure et l'Arafer. Il n'est pas judicieux de modifier le contenu des Sraddet ni pertinent de soumettre des schémas régionaux à l'examen du Parlement. Pourquoi ne pas y inclure la lutte contre le changement climatique ?

M. Ronan Dantec. – Je demande la parole...

M. le président. – Veuillez attendre !

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Retrait ou avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je partage l'avis défavorable du rapporteur : les Sraddet suffisent à donner une vision globale de l'aménagement du territoire. La loi de 2014 prévoit en outre un schéma national du territoire ferroviaire. N'ajoutons pas des schémas aux schémas. Mettons-les en place.

M. Ronan Dantec. – Le plan Climat figure déjà dans les Sraddet. Tomber sous le coup de l'article 40 sur un tel sujet, c'est fort de café. La commission des finances devrait nous éclairer sur les raisons qui ont justifié l'application de cet article.

L'objet du débat est toujours le même : un certain nombre de lignes portant des enjeux forts en matière d'aménagement du territoire. La péréquation ne relèvera plus de la SNCF, mais de l'État et des régions dans votre système. La Représentation nationale doit pouvoir faire valoir ses priorités.

M. Claude Bérit-Débat. – La rédaction de l'amendement n'est pas parfaite et il mérite d'être rectifié en supprimant la dernière phrase. Cependant, les réponses de la ministre et du rapporteur ne me satisfont pas. Le schéma doit être débattu au niveau national...

Mme Élisabeth Borne, ministre. – (*Montrant le Code des transports*) Il faut respecter la loi.

M. Claude Bérit-Débat. – Mais cela ne fonctionne pas ! Les citoyens doivent être mieux informés. Il faut raviver le débat démocratique tant au niveau du Parlement que des régions.

M. Olivier Jacquin. – Au niveau régional, on ne peut pas revenir sur les Sraddet. Je propose de retirer la dernière phrase de mon amendement : « ce schéma fait l'objet d'un débat au Parlement ».

Au niveau national, SNCF Réseau fera un travail technique contrôlé par le régulateur. À mon sens, il doit être précédé par un travail politique de définition du cadre. Il revient au Haut comité de réaliser ce schéma de dessertes nationales, qui doit faire l'objet d'un débat au Parlement.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – Effectivement, je confirme que le Code des transports contient un article inséré par la loi de 2014, prévoyant l'élaboration d'un schéma national des services de transport ferroviaires, lequel détermine dans un objectif d'aménagement et d'égalité des territoires, les services qui répondent aux besoins de transport et encadre les conditions dans lesquelles SNCF Mobilité, assure les services de transport ferroviaire non conventionnés d'intérêt national.

Ce schéma n'a cependant jamais été élaboré alors que nous l'attendons depuis 2014. Nous sommes obligés de le reconnaître, Madame la Ministre.

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

M. Hervé Maurey, président de la commission. – À quelle échéance sera-t-il élaboré ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Nous allons nous y atteler. Ce n'est pas parce que le précédent gouvernement ne l'a pas fait qu'il faut ajouter dans la loi un deuxième schéma. Ce serait inutile.

M. Claude Bérît-Débat. – Nous retirons notre amendement en entendant les propos de la ministre.

L'amendement n°194 rectifié est retiré.

L'article premier bis, modifié, est adopté.

ARTICLE ADDITIONNEL

M. le président. – Amendement n°185 rectifié, présenté par MM. Dantec, Corbisez, Gold, Léonhardt, Arnell et A. Bertrand, Mme M. Carrère, MM. Castelli et Collin, Mme Costes, MM. Gabouty, Guérini et Guillaume, Mme Jouve, M. Labbé, Mme Laborde et MM. Menonville, Requier et Vall.

Après l'article 1er bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 2132-7 du code des transports, il est inséré un article L. 2132-7-... ainsi rédigé :

« Art. L. 2132-7-... – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières publie un rapport bisannuel faisant état de l'évolution des coûts engendrés, en lien avec les redevances d'infrastructures notamment, pour les autorités organisatrices régionales de transport ferroviaire dans le cadre des services conventionnés. »

M. Ronan Dantec. – Nous sommes conscients de l'effort que l'État fournit en reprenant la dette et en augmentant ses investissements. Nous ne voulons pas de faux débat.

Cependant, il est indispensable de centraliser les données, dans une évaluation sérieuse notamment des coûts pour les collectivités territoriales.

L'Arafer a un savoir-faire en la matière. C'est un observatoire parfait à cet égard dont il faut graver l'existence dans le marbre de la loi.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – M. Dantec me provoque. Il propose un rapport qui serait renouvelé tous les deux ans ! L'Arafer publie déjà plusieurs études dont par exemple celle de 2015-2016 sur les transports de la mobilité (*M. le rapporteur montre ce document*). Arrêtons de tout inscrire dans la loi. Votre amendement est largement satisfait dans la pratique. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il est important de disposer d'une analyse de l'évolution des coûts par

les autorités organisatrices de transport (AOT) mais l'Arafer le fait déjà. Cet amendement n'est pas indispensable. Sagesse.

M. Olivier Jacquin. – Je ne suis pas convaincu par cet amendement. Je m'abstiendrai.

M. Ronan Dantec. – Il ne s'agit pas d'un rapport mais de conforter le rôle d'observatoire de l'Arafer en le précisant, à propos de l'évaluation des coûts pour les collectivités territoriales. Cela sécurisera les collectivités et les élus. Je regrette que les socialistes ne me soutiennent pas.

M. Ladislas Poniatowski. – L'amendement précise pourtant qu'il faut publier un rapport :

L'amendement n°185 rectifié n'est pas adopté.

ARTICLE PREMIER TER A

M. le président. – Amendement n°195 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après les mots :

fret ferroviaire

insérer les mots :

, en particulier des autoroutes ferroviaires, et certaines lignes de fret lorsqu'elles sont vitales pour l'activité économique

Mme Angèle Prévile. – Cet article est issu de l'adoption d'un amendement du rapporteur qui définit des critères de priorité d'utilisation d'une infrastructure lorsque celle-ci est saturée. Il accorde une attention particulière à la prise en compte des besoins de capacités en matière de fret ferroviaire. Nous attirons l'attention sur les autoroutes ferroviaires, particulièrement pertinentes en matière de report modal de la route vers le rail sur la longue distance. Elles sont confrontées à des contraintes de circulation récurrentes.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – La commission partage l'objet de votre préoccupation. En revanche, nous souhaitons englober l'ensemble du fret ferroviaire. L'imprécision de votre rédaction, trop limitée, prêtant de ce fait à confusion, est presque dangereuse. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis. Il faut effectivement donner une priorité au fret ferroviaire aux heures de pointe. Votre rédaction est trop limitée, c'est pourquoi je vous demande de le retirer, ou j'y donnerai un avis défavorable.

M. Olivier Jacquin. – Cet amendement a pourtant un intérêt. Il n'y a pas deux types de voies, celles du fret et celles du transport de voyageurs. Il n'y a qu'un seul réseau. Or le transport de voyageurs, priorisé, cause des dommages au fret ferroviaire, on le constate lors de la grève actuelle. Cet amendement, pragmatique, fait le constat de la situation de déliquescence du fret ferroviaire. Il encourage

l'utilisation des autoroutes ferroviaires, laissant ainsi le temps au fret ferroviaire de se renouveler. Parmi d'autres, les céréaliers, dont je suis, gagneraient ainsi en sécurité.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Je le répète : nous partageons l'objectif de priorité donné au fret ferroviaire. Mais les paroles ne suffiront pas. Le Conseil d'orientation des infrastructures a bien identifié le problème des nœuds ferroviaires. Tant que le nœud lyonnais n'aura pas été débloqué, on aura du mal à développer le fret ferroviaire.

Mme Laurence Cohen. – Et comment faire ?

M. Gérard Cornu, rapporteur. – La priorité des priorités, c'est le nœud lyonnais. Il faut des actes. Les nœuds des gares parisiennes, de Bordeaux...

Mme Élisabeth Borne, ministre. – ... de Toulouse.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – ... devront aussi être pris en compte. Nous devons différer d'autres réalisations, comme les LGV.

L'amendement n°195 rectifié n'est pas adopté.

L'article premier ter A est adopté.

ARTICLE PREMIER TER

Mme Laurence Cohen. – Le transport ferroviaire de voyageurs ne bénéficie que de dessertes de cabotage. L'ouverture à la concurrence pose le principe que toutes les entreprises ferroviaires pourront assurer les services de transport de voyageurs et de marchandises.

N'importe quelle entreprise ferroviaire de n'importe quel pays pourra concurrencer la SNCF sur les trajets de son choix. Des pans entiers du territoire seront abandonnés faute de prétendants.

La commission a fait le choix d'adopter la recommandation de la proposition de loi Maurey. Les contrats de service public ne seront utilisés que si les AOT ont la volonté de s'en servir. Les outils de péréquation sont brisés.

Cette réforme condamne le service ferroviaire et menace le maillage territorial. On le sait, ce qui menace le ferroviaire, c'est le manque d'investissement et non de concurrence. Cette réforme est dogmatique, idéologique, pour reprendre votre vocabulaire, Madame la Ministre, car elle ne vise qu'à offrir des sources de profit nouvelles au détriment du droit à la mobilité, sans prendre en compte des objectifs de la transition écologique.

Mme Éliane Assassi. – Nous nous opposons à la première étape calendaire du démantèlement de notre service public ferroviaire. La seule limite posée à la concurrence est l'atteinte à l'équilibre des régions qui devra être constatée par l'Arafer. C'est à l'État de prendre ses responsabilités. L'offre TGV doit être complémentaire de l'offre TET et TER et non pas concurrente. Les autorités organisatrices pourront

saisir l'Arafer ainsi que le gestionnaire d'infrastructures. C'est limité.

Les exemples étrangers d'ouverture à la concurrence ne nous ont pas convaincus, ni celle du fret ferroviaire en France.

Nous demandons la suppression de cet article.

M. le président. – Amendement n°51, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

Mme Éliane Assassi. – Défendu.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Avis défavorable, puisque nous sommes favorables à l'ouverture à la concurrence.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cet amendement supprime, et j'en suis un peu surprise, les dispositifs mis à disposition de l'Arafer pour réguler les services en donnant une priorité aux contrats de service public. Retrait ou avis défavorable.

M. Fabien Gay. – Notre position n'a rien de dogmatique,...

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Non ! (Sourires)

M. Fabien Gay. – ... elle est réaliste. Nous demandions hier un bilan de l'ouverture à la concurrence du fret, qui est une catastrophe : en 2003, avant l'ouverture à la concurrence, le rail transportait 18 % des marchandises ; aujourd'hui, 10 %, alors que 21 entreprises se partagent le gâteau. Vous n'avez pas souhaité répondre.

En Europe, l'ouverture à la concurrence n'a fait que multiplier les accidents et les retards. Les syndicalistes allemands nous l'ont dit : le trajet Munich-Stuttgart dure 30 minutes de plus qu'avant !

Pour les trajets du quotidien, on nous laisse croire que plusieurs compagnies opéreront sur les TER. En réalité, vous allez confier un monopole naturel à une entreprise privée dont le souci premier sera la rentabilité. Elle réduira le nombre de trains pour assurer un remplissage maximal, au détriment des usagers. Et quand elle aura tout lessivé, elle délaissera la ligne !

M. Frédéric Marchand. – Assez de caricatures ! Les AOT feront en sorte de garantir un service public de qualité pour les voyageurs. Cessons de laisser croire que les usagers pâtiront de l'ouverture à la concurrence tandis que les entreprises privées se sucreront ! En Allemagne, l'ouverture à la concurrence a permis à la Deutsche Bahn de se réorganiser et a augmenté la fréquentation sur certaines lignes régionales.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Les courbes sur le fret ferroviaire montrent que la part modale s'est effondrée entre 2000 et 2006, avant l'ouverture à la

concurrence. Depuis, elle est stable. Loin de nuire au fret, l'ouverture à la concurrence a enrayé sa chute.

L'amendement n°51 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°94, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéas 2 à 4

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

1°) L'article L. 2121-12 est abrogé ;

M. Guillaume Gontard. – Nous demandons un retour en arrière sur toutes les ouvertures à la concurrence des dernières années.

Nous devons revenir à système unifié, intégré ; seul le service public peut, motivé par l'intérêt général, répondre aux problématiques environnementales, écologiques, sociales et économiques.

Parce que se déplacer est un droit fondamental, parce que 80 % des gaz à effet de serre sont émis par le transport routier, parce que les émissions de particules fines sont en hausse, parce que le rail est un transport économique, parce que les TET, les TER et le fret de proximité sont facteur de cohésion et de désenclavement, nous nous opposons à l'ouverture à la concurrence. Seul l'intérêt général doit guider l'organisation, les investissements et la gestion du service public.

M. le président. – Amendement n°95, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéas 3 et 4

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 2121-12. – Dans le cadre des règles de sécurité fixées par l'État et pour garantir le développement équilibré des transports ferroviaires et l'égalité d'accès au service public, le groupe public unifié assure la cohérence d'ensemble des services ferroviaires intérieurs sur le réseau ferré national. » ;

M. Fabien Gay. – Nous pensons qu'il convient de faire machine arrière sur l'ouverture à la concurrence. Un système unifié fonctionne mieux qu'un système éclaté. L'ouverture à la concurrence, c'est plus de complexité, plus de risques d'accidents, l'exemple britannique le montre.

Il faut une gestion cohérente et coordonnée de l'exploitation au niveau national, avec une complémentarité de l'offre pour répondre aux besoins. Le but n'est pas le profit mais l'intérêt général. La création d'un monopole, il y a 80 ans, était justifiée par la nature même du service et de ses missions : aménagement du territoire, droit à la mobilité, transition écologique. Pourquoi la main invisible du marché déciderait-elle du maintien de telle ou telle desserte ? Derrière la remise en cause du statut d'EPIC et du statut des cheminots pointe votre réel

objectif : faire du transport un service purement marchand, en supprimant toute idée de service public. Nous prôtons, nous, une maîtrise publique en situation de monopole.

M. le président. – Amendement n°96, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 3

Au début, insérer les mots :

Lorsque les autorités organisatrices de transports ne procèdent pas à l'attribution directe d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs en application de l'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2017 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,

M. Pierre Ouzoulias. – La mise en concurrence, c'est la liberté, selon M. Poniowski. M. Marchand a choisi son camp, il a basculé dans le libéralisme. (*M. Frédéric Marchand s'exclame.*) Nous, nous restons à gauche car nous pensons que la main invisible du marché est incapable de régler les problèmes de cohésion du territoire ni d'environnement. Le service public est la seule forme de régulation moderne face aux enjeux climatiques.

Cet amendement de repli, pragmatique, accepte la concurrence sous forme de dérogation au principe du service public. Nous inversons la perspective. C'est une possibilité qu'offre l'article 5 du règlement OSP, et qu'ont saisi le Luxembourg et l'Irlande du Nord.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Avis défavorable aux amendements n°s 94 et 95.

J'ai compris que l'amendement n°96 était un amendement de repli. S'il s'agit d'autoriser des dérogations, l'article 2 *quater* le satisfait. S'il s'agit d'affirmer la prééminence des services attribués sans concurrence, la commission ne peut l'accepter. La mise en concurrence doit être la règle, l'attribution directe l'exception. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Nous avons un désaccord sur le principe même de l'ouverture à la concurrence. Je suis convaincue que nos concitoyens bénéficieront de nouveaux services et de trains moins chers dans le cadre d'une organisation libre. Il sera tenu compte des enjeux d'aménagement du territoire. Pour les services conventionnés, les régions deviendront des autorités organisatrices de plein exercice et choisiront leur opérateur. Enfin, ce sera stimulant pour la SNCF qui aura tous les atouts pour réussir dans la concurrence. Avis défavorable.

M. Fabien Gay. – Les gens croient qu'il y aura plusieurs compagnies sur leur ligne habituelle. Non. On transférera un monopole naturel au privé, ce qui revient pour ainsi dire à ouvrir les portes de la Banque de France. L'argument sur la baisse des prix ne tient

pas puisqu'il n'y aura pas de concurrence ! Je ne connais aucune entreprise privée qui soit motivée par autre chose que le profit, tandis que le service public répond à un besoin humain, d'aménagement du territoire, de mobilité. Citez-moi un seul exemple qui me contredise !

M. Frédéric Marchand. – Si je faisais dans la provocation gratuite...

Mme Éliane Assassi. – Assumez !

M. Frédéric Marchand. – Monsieur Gay, ou vous ne comprenez pas, ou vous ne voulez pas comprendre. Nous parlons ici de trains conventionnés. Ce sont les régions qui seront à la manœuvre et détermineront, dans le cadre de conventions négociées, la meilleure option pour les voyageurs. Les entreprises privées interviendront dans le cadre de conventionnements avec les AOT. Arrêtons de dire que le profit à tout prix sera le seul moteur.

Mme Éliane Assassi. – On verra !

M. Frédéric Marchand. – Cette réforme, très attendue par la commission transport des Hauts-de-France, apportera aux usagers une offre démultipliée pour les transports du quotidien.

Mme Fabienne Keller. – Très bien.

M. Olivier Jacquin. – Nous avons voté le quatrième paquet ferroviaire en y introduisant de nombreuses dérogations grâce à Alain Vidalies.

Des AOT fortes et musclées, tiendront les rênes ; elles donneront délégations à des entreprises privées.

Le raisonnement du groupe CRCE tiendrait s'il s'agissait d'un aéroport - et nous redoutons la vente annoncée d'ADP. La proposition de loi Maurey rejetait toutes les dérogations en privilégiant les franchises à l'anglaise. Le système de libre accès au marché fait consensus, car il privilégie l'opérateur historique. Nous avons progressé en discutant.

M. Guillaume Gontard. – Il est désagréable, Monsieur Marchand, d'opposer ceux qui ont tout compris aux arriérés. Un peu de respect !

L'ouverture à la concurrence est désormais assumée. Initialement, vous disiez pourtant que l'Europe nous y obligeait... Les exemples européens montrent que l'ouverture à la concurrence ne fonctionne pas. Et c'est logique, car l'entreprise privée recherche le profit, pas l'aménagement du territoire ! On ne pourra pas conserver des lignes locales sans déboursier d'argent public. L'exemple de la téléphonie nous l'a montré.

M. Marc Laménie. – Il faut rester modeste, Monsieur Marchand, et éviter de donner des leçons. Tout le monde ici est compétent pour s'exprimer, dans l'intérêt des usagers.

Je comprends les craintes du monde cheminot. On ne forme pas un conducteur de TER ou de TGV en deux mois, cela nécessite beaucoup de rigueur et une

parfaite connaissance des lignes, je peux modestement en témoigner. Je mets l'accent sur les moyens humains. On supprime les contrôleurs sur les TER...

Quant à la téléphonie, il reste effectivement des zones blanches.

Je suivrai néanmoins le rapporteur. *(Applaudissements sur les bancs du groupe CRCE.)*

L'amendement n°94 n'est pas adopté.

M. Fabien Gay. – Je veux continuer le débat avec M. Marchand. *(Exclamations à droite)* Imaginons que l'on confie le monopole d'une ligne de TER à une compagnie privée. Si cette ligne n'est pas rentable, quel opérateur privé voudra s'y engager ? On va mettre en difficulté un certain nombre de lignes.

Il y avait 44 000 kilomètres de lignes en Allemagne avant l'ouverture à la concurrence ; il n'y en a plus que 33 000 kilomètres. Pourtant, les prix ont augmenté et les conditions de travail se sont dégradées.

L'amendement n°95 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°96.

M. le président. – Amendement n°41, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 9

Remplacer les mots :

l'autorité ou de l'une des autorités organisatrices ayant attribué le ou les contrats de service public, de l'entreprise chargée de l'exécution de ce ou de ces contrats de service public, de l'État ou du gestionnaire de l'infrastructure

par les mots :

toute personne à qui la décision est susceptible de faire grief

Mme Laurence Cohen. – Nous souhaitons un parallélisme des formes entre les différents cas de saisine de l'Arafer. Le décalage est révélateur : lorsqu'il s'agit de favoriser la concurrence, la saisine est extrêmement large ; lorsqu'il s'agit de préserver le service public, elle est limitée. Nous le regrettons. Si l'on veut préserver le service public, cet amendement apporte une petite garantie supplémentaire.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – La procédure est très encadrée par la directive. Ne nous exposons pas à un risque de non-conformité au droit européen. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Vous ne semblez pas vouloir comprendre que les TER seront organisés par les AOT que sont les régions, selon le même système de délégation de service public que dans le transport urbain.

Réjoignons-nous que le règlement OSP se soit approprié le concept français de délégation de service

public. L'autorité organisatrice publique devra vérifier que le service librement organisé ne perturbe pas le service public. Avis défavorable.

Mme Laurence Cohen. – J'entends le rapporteur dire qu'il ne veut pas s'exposer. Quand on a des convictions, on porte une politique, on mène la bataille sans préjuger des résultats ! Cela montre le courage de certains collègues. (*Exclamations sur les bancs du groupe Les Républicains*)

Madame la Ministre, vous dites que nous ne voulons pas comprendre. C'est un jugement de valeur malvenu. Conseillère régionale, j'ai présidé une commission au STIF, je connais très bien le fonctionnement des AOT. Les régions font avec les moyens qu'elles ont, et qui ont plutôt tendance à baisser...

Je vous demande un encadrement renforcé, pour aller dans le sens de la préservation du service public. Où est la contradiction ?

M. Jean Bizet. – Mme Cohen ne veut pas que le rapporteur soit intimidé par les règles européennes ? Le règlement européen 1370 prévoit que les AOT puissent prendre en compte les lignes déficitaires comme les autres lignes. Le règlement, d'application directe, est le fruit de la réflexion des différents États membres, il ne tombe pas du ciel. Tout est question d'organisation et de rationalisation.

L'amendement n°41 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°196, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 9

1° Remplacer le mot :

économique

par le mot :

socio-économique

2° Compléter cet alinéa par les mots :

, et ce conformément au schéma national des dessertes définies à l'article L. 2111-25 du code des transports

M. Olivier Jacquin. – Nous considérons que l'Arafer ne doit pas se prononcer uniquement sur des critères purement économiques mais tenir compte de critères visant l'équilibre socio-économique pour l'aménagement du territoire.

En conséquence, sa décision doit être conforme au schéma national des dessertes. Nous sommes heureux que la ministre se soit engagée à réaliser ce schéma.

M. le président. – Amendement n°27, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'alinéa 9

Insérer huit alinéas ainsi rédigés :

« Pour déterminer si l'équilibre d'une convention de service public est remis en cause, le test d'équilibre économique entrepris par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, outre :

« - les dispositions relatives à l'équilibre économique prévues par le contrat de service public ;

« - les pertes de recettes et coûts supplémentaires éventuels à court et moyen terme ;

« - les bénéfices éventuels à court et moyen terme ;

« - l'évolution de la rentabilité des services exploités par le titulaire du contrat de service public ;

« Prend en compte les éléments suivants :

« - l'impact environnemental de ces nouvelles liaisons ;

« - la cohérence de la liaison projetée par les politiques locales d'aménagement du territoire.

M. Guillaume Gontard. – Nous estimons impératif d'encadrer le test d'équilibre effectué par l'Arafer pour garantir le maintien du service public. Nous ne pouvons donner un tel pouvoir discrétionnaire à une autorité administrative indépendante.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Avis défavorable à ces deux amendements.

Les services conventionnés, pour résumer, ce sont les TER. Les autorités organisatrices que sont les régions choisiront, par appel d'offres, l'opérateur qui circulera sur telle ou telle ligne. Pour les services commerciaux, c'est-à-dire les TGV, ce sera l'*open access* : une entreprise pourra postuler pour organiser tel ou tel sillon. Ceux qui suivent nos débats doivent bien comprendre la différence entre les deux.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il n'y a pas lieu d'empêcher l'Arafer de se prononcer sur un service librement organisé même s'il fait partie du schéma national. Avis défavorable à l'amendement n°196.

Le test d'équilibre économique est déjà clairement défini, inutile de le préciser davantage. Ces éléments sont forcément pris en compte par l'AOT dans la définition du contrat de service public. Avis défavorable à l'amendement n°27.

L'amendement n°196 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°27.

M. le président. – Amendement n°260, présenté par M. Cornu, au nom de la commission.

Après l'alinéa 14

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Après le mot : « réserve », la fin du 1° de l'article L. 2141-1 est ainsi rédigée : « du second alinéa du II de l'article 1^{er} *ter* de la loi n° du pour un nouveau pacte ferroviaire ; »

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Amendement de coordination.

L'amendement n°260, accepté par le Gouvernement, est adopté.

L'article premier ter, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

M. le président. – Amendement n°209, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'article 1er ter

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 2100-3 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Il effectue un suivi des aspects économiques du système de transport ferroviaire, notamment de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire. » ;

b) Le quatrième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Il peut rendre des avis ou adresser des recommandations au ministre chargé des transports à son initiative ou sur saisine de celui-ci. » ;

c) Le cinquième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Il peut demander des travaux de recherche et des études socio-économiques relevant de son domaine de compétence auprès des organismes placés sous la tutelle des ministres chargés des transports, de l'environnement et de l'aménagement du territoire. » ;

2° L'article L. 2133-1-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières établit chaque année un état des lieux de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire. »

M. Claude Bérít-Débat. – Cet amendement renforce le rôle du Haut Comité du système de transport ferroviaire, instance de concertation qui rassemble les acteurs du secteur, en le chargeant du suivi des aspects économiques, en particulier de l'ouverture à la concurrence, et étend ses compétences. Ainsi, le Haut Comité pourra rendre des avis ou adresser des recommandations au ministre des transports, à son initiative ou sur saisine de celui-ci. Il pourra également demander des travaux de recherche et des études socio-économiques auprès des organismes sous tutelle des ministres des transports, de l'environnement et de l'aménagement du territoire.

Le groupe socialiste est favorable à l'ouverture à la concurrence dont il a négocié les modalités. Il souhaite toutefois donner plus de poids au Haut Comité.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Je partage la position de M. Bérít-Débat. Le Haut Comité pourra s'appuyer sur l'état des lieux dressé annuellement par

l'Arafer, notamment concernant la desserte TGV. Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La loi de 2014 a créé le Haut Comité mais ne lui a confié quasiment aucune mission. Je suis favorable à l'élargissement de ses compétences. Cette proposition répond à une attente formulée lors de la concertation organisée au mois de mars dernier avec les parties. Avis favorable.

M. Olivier Jacquin. – Je suis très satisfait de ces avis favorables sur un amendement qui renforce la démocratie dans le dispositif de régulation.

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Pourquoi s'étonner de ces avis favorables ? Nous ne sommes pas dogmatiques ! Le Haut Comité, créé en 2014, n'a été réuni qu'une seule fois. Il dépend de vous, Madame la Ministre, de le faire fonctionner. Quantité d'organismes extraparlimentaires ne se réunissent en réalité presque jamais.

L'amendement n°209 est adopté et devient un article additionnel.

M. le président. – Unanimité !

Amendement n°226 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'article 1er ter

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Un bilan quinquennal d'évaluation de la mise en œuvre de la présente loi a lieu au plus tard le 31 décembre 2023. En ce sens, un rapport d'évaluation de l'application de la présente loi est adressé par le Gouvernement au Parlement. Cette évaluation est également réalisée sur leur champ de compétences, par le Haut Comité du système de transport ferroviaire mentionné à l'article L. 2100-3 du code des transports et par les commissions parlementaires compétentes dans le domaine du transport.

Ces évaluations présentent notamment le bilan :

- de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, au regard notamment de l'aménagement du territoire, de l'état des dessertes ferroviaires des villes moyennes ;

- de l'évolution du groupe ferroviaire unifié et de ses filiales SNCF Réseau et SNCF Mobilités ;

- de l'évolution et de l'état des lignes les moins circulées ;

- du transfert des personnels de l'opérateur historique aux entreprises ferroviaires nouvellement entrées ;

- du niveau de garanties sociales de la branche ferroviaire et de la portabilité des droits sociaux des salariés transférés aux nouveaux entrants.

M. Olivier Jacquin. – J'espère aussi des avis favorables sur les transferts de personnel !

La réforme aura des conséquences sur l'aménagement du territoire et la desserte des villes moyennes. Il faudra suivre l'évolution de la péréquation par la modulation des péages et s'assurer de la préservation de ces petites lignes que le rapport Spinetta jugeait trop coûteuses...

Tout devra être évalué, d'autant que nous légiférons au doigt mouillé, sans étude d'impact ni avis du Conseil d'État. Une clause de revoyure à cinq ans s'impose car rien ne garantit que cette réforme permette de sortir d'une vision malthusienne reposant sur l'attrition du réseau. Bref, il faut une clause de revoyure avant la fin de 2023.

M. Roger Karoutchi. – Il n'y aura plus de Sénat !

M. Olivier Jacquin. – Cette loi n'est qu'une grande expérimentation.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Vous provoquez, Monsieur Jacquin : cet amendement prévoit pas moins de trois rapports ! Une clause de revoyure n'est pas nécessaire pour que le Gouvernement ou le Parlement se saisissent du sujet. Nous faisons régulièrement des bilans dans le cadre du suivi de l'application des lois. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le Parlement pourra évaluer la réforme le moment venu, à l'instar du rapport Savary-Pancher sur la loi de 2014. Cela correspond pleinement à sa mission de contrôle. Sagesse.

M. Olivier Jacquin. – Donc on va faire un rapport !

L'amendement n°226 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°17 rectifié *quinquies*, présenté par M. Malhuret et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires.

Après l'article 1er ter

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Haut comité du système de transport ferroviaire remet aux commissions compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat un rapport annuel sur la situation du système ferroviaire national contenant l'évolution d'indicateurs de performances précis.

M. Alain Fouché. – Cet amendement prévoit que le Haut Comité remet également au Parlement son rapport annuel. Je serai très vexé si le rapporteur et la ministre le repoussaient !

L'ouverture à la concurrence des systèmes ferroviaires a eu des impacts variés selon les pays. Selon certaines études, l'organisation du travail et le degré d'ouverture à la concurrence seraient moins déterminants que le montant d'investissement public. Devant ces situations contrastées, il faut informer la représentation nationale sur la mesure de la fiabilité, de l'efficacité, de la productivité du système.

M. le président. – Amendement n°66 rectifié *bis*, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 1er ter

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 2100-3 du code des transports, il est inséré un article L. 2100-3-... ainsi rédigé :

« Art. L. 2100-3-... – Le Haut Comité du système de transport ferroviaire remet chaque année au Parlement un rapport sur le fonctionnement du système de transport ferroviaire, au regard de la mise en œuvre du droit au transport, de l'offre de service public et de la réponse aux besoins des usagers et des territoires. »

M. Pierre Ouzoulias. – Amendement similaire. Le Haut Comité est une instance importante qu'il faut renforcer. Dans l'approche adogmatique et constructive qui caractérise notre opposition, je vous propose de mettre à l'ordre du jour de sa première réunion le nœud de Lyon. Madame la Ministre, quels moyens allez-vous mettre en place pour le résorber ?

M. Gérard Cornu, rapporteur. – M. Fouché a le soutien du groupe communiste - on constate parfois des alliances contre nature !

Avis néanmoins défavorable aux deux amendements, par hostilité aux rapports.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le régulateur rend déjà un rapport annuel et vous disposez du compte rendu annuel sur le contrat entre l'État et SNCF. Si des documents intéressants sont produits par le Haut Comité, le ministre pourra vous les transmettre. Cela dit, sagesse sur les deux amendements.

M. Pierre Ouzoulias. – Notre alliance sur cet amendement n'est pas contre nature, Monsieur le Rapporteur, mais la rencontre autour d'une même culture républicaine, attentive aux pouvoirs du Parlement (*On apprécie sur de nombreux bancs.*)

L'amendement n°17 rectifié quinquies est adopté et devient un article additionnel.

(Applaudissements sur les bancs du groupe SOCR ; M. Pierre Ouzoulias applaudit aussi.)

L'amendement n°66 rectifié bis n'a plus objet.

M. le président. – Amendement n°208, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'article 1er ter

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 2100-4 du code des transports est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Des représentants de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières et du ministre chargé des transports peuvent participer, en qualité

d'observateurs, aux réunions du comité des opérateurs du réseau. » ;

2° Le troisième alinéa est ainsi modifié :

a) À la première phrase, après les mots : « du réseau », sont insérés les mots : « contribue à la réalisation des objectifs énoncés à l'article L. 2100-2. Il » ;

b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Il peut être saisi par le ministre chargé des transports de toute demande d'avis ou d'étude technique en rapport avec la réalisation des objectifs énoncés à l'article L. 2100-2. » ;

3° Le quatrième alinéa est ainsi modifié :

a) À la première phrase, après les mots : « et les », il est inséré le mot : « autres » ;

b) Sont ajoutés les mots : « , et à favoriser la réalisation des objectifs mentionnés à l'article L. 2100-2 ».

M. Olivier Jacquin. – Cet amendement technique étend le champ de compétence et les missions du comité des opérateurs du réseau qui est un lieu d'échanges dont l'objectif est d'élaborer une charte du réseau. Il prévoit qu'il doit contribuer à l'atteinte des objectifs concernant le système de transport ferroviaire national fixés par l'article L. 2100-2 du code des transports. On ne mettra ainsi de l'huile dans les rouages.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Avis favorable. C'est presque Noël deux fois de suite ! Cette instance de concertation joue un rôle important pour garantir la cohérence de l'offre proposée aux voyageurs, assurer la gestion de crise, préserver la sûreté et la sécurité du système, satisfaire aux objectifs d'un aménagement et d'un développement équilibrés et harmonieux des territoires, ou encore garantir l'égalité d'accès aux services publics - autant de sujets chers au Sénat pour lesquels nous avons à cœur d'imprimer la marque du Sénat.

Mme Elisabeth Borne, ministre. – L'article L.2100-2 de la loi de 2014 confie à l'État le soin de veiller à la cohérence de l'offre de transport national et à l'organisation des services fournis. Aujourd'hui, l'État manque de leviers concrets. Ce comité des opérateurs est l'instance parfaite pour mener ce travail. Beaucoup d'élus se plaignent du manque de coordination entre les différents transports. Avis favorable.

L'amendement n°208 est adopté et devient un article additionnel.

ARTICLE 2

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – J'ai suivi les débats sur l'ouverture à la concurrence au Parlement européen. Je n'ai jamais été convaincue qu'elle s'appliquerait de manière favorable à la SNCF. Il s'agit en fait d'une dérégulation plutôt que d'une ouverture à la concurrence. À moins de l'encadrer fortement par des directives-cadres, capables de garantir le maintien

d'un service public partout. Ce qui s'est passé depuis m'a confortée : l'ouverture à la concurrence n'a jamais réglé aucun problème ni amélioré la situation, sauf, éventuellement et comme en Italie, là où le service public était dans un état de délabrement avancé.

Mme Fabienne Keller. – Et en Suisse ?

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Le ferroviaire, en Suisse, est à 95 % public. En Allemagne, la Deutsche Bahn est à nouveau endettée et connaît des dysfonctionnements du même ordre de ceux que l'on constatait avant l'ouverture à la concurrence. La dérégulation n'a rien apporté. Par contre, les prix ont bondi, les conditions de travail des salariés se sont dégradées et de petites lignes ont disparu.

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

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Le dumping social est mortifère pour nos sociétés actuelles, alors que le statut valorise les salariés, stabilise les conditions de travail et favorise le maintien d'une bonne technicité. La fidélisation des salariés est un élément déterminant de la qualité du service rendu.

Il faut donc d'autant plus refuser la concurrence qu'aucune convention de branche ne garantit qu'il n'y aura pas de dumping social.

J'ai bien conscience que le Sénat ne votera pas la suppression du quatrième paquet ferroviaire. Cependant, rappelons-nous que M. Vidalies avait défendu l'idée d'exceptions assez larges. Sachons-nous en saisir pour ne pas remettre en cause le statut des cheminots. J'espère que le Parlement ne sera pas l'ultime arbitre de la fermeture de certaines lignes et que les régions recourront au maximum aux critères d'exception.

M. le président. – Amendement n°52, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

M. Guillaume Gontard. – Le Parlement va encore une fois être dessaisi de ses prérogatives par la transposition de ces deux directives européennes. Transposer ces directives, est-ce vraiment une fatalité ? Voyez la position inverse de Mme May, qui semble vouloir renationaliser le rail, tant les opérateurs privés y rencontrent de problèmes financiers. Il faudra bien un jour que les technocrates européens comprennent que la logique de marché ne fonctionne pas dans le secteur ferroviaire. La SNCF est devenue l'un des tout premiers opérateurs outre-manche. Et la Deutsche Bahn est venue concurrencer la SNCF sur le fret dans le territoire national. Cette concurrence entre oligopoles, à renfort d'argent public, n'est avantageuse ni pour les usagers, ni pour les salariés, ni pour l'aménagement du territoire. Mais se construit là une certaine Europe, contre la volonté des peuples. Supprimons plutôt cet article.

M. le président. – Amendement identique n°244, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

M. Olivier Jacquin. – Un tel débat ne mérite pas d'être traité par ordonnances.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Que le Gouvernement légifère par ordonnances, ce n'est pas satisfaisant pour le Parlement. Comme rapporteur, j'ai veillé à ce qu'il y en ait le moins possible. Cependant, les ordonnances prévues à cet article sont très techniques. Ne soyons pas dogmatiques. Faisons confiance au Gouvernement. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le débat a lieu au Sénat comme il a eu lieu à l'Assemblée nationale. Les ordonnances ne concernent que des mesures d'application techniques.

Madame Lienemann, les gouvernements doivent assumer leurs choix, en particulier le précédent. Le texte qu'il a négocié à l'échelon européen ne prévoit en rien de larges possibilités de dérogations qui permettraient d'échapper à l'ouverture à la concurrence.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Si ! C'est dans le texte !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Les entreprises ferroviaires ont bien compris que leur première richesse, ce sont les hommes et les femmes qui travaillent au quotidien, leurs salariés.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – C'est cela...

Mme Élisabeth Borne, ministre. – C'est pourquoi les salariés se sont engagés à négocier une convention collective de haut niveau. Je veillerai personnellement que ce soit le cas.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Je ne crois que ce que je vois !

M. Claude Bérît-Débat. – Dans le quatrième paquet ferroviaire, on ne peut certes pas refuser la concurrence, mais des exceptions sont prévues, dans un cadre précis. Le gouvernement précédent a veillé à introduire les meilleures dispositions possibles pour l'ouverture à la concurrence.

Le groupe socialiste est favorable à cette ouverture, même si des collègues de notre groupe la contestent à titre personnel.

Hier, nos amendements sur le statut des cheminots ont été repoussés. Madame la Ministre, vous vous êtes engagée à ce que la convention collective aboutisse dans les délais impartis, c'est un point très important.

Nous sommes des sociaux-démocrates de l'ancien monde, et nous en sommes fiers. Le dialogue social est notre marqueur.

M. Roger Karoutchi. – Je ne suis pas un partisan acharné des ordonnances, c'est le moins que l'on puisse dire. Cependant, lorsqu'elles sont extrêmement techniques, ce n'est pas au Sénat que nous allons les rédiger. Laissons les experts s'en charger.

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Nous ne serions pas compétents ?

M. Roger Karoutchi. – Vous l'êtes certainement sur ces questions techniques, mais nous ne le sommes pas tous... (*Sourires*)

Je me rappelle les déclarations de M. Vidalies : les exceptions sur le quatrième paquet ferroviaire sont extrêmement réduites, on ne peut pas faire ce que l'on veut !

M. Claude Bérît-Débat. – Nous ne l'avons pas dit !

M. Roger Karoutchi. – Sans vouloir la mort du petit cheval, on ne peut pas remettre en cause le quatrième paquet ferroviaire.

M. Olivier Jacquin. – Pour avoir discuté en tête-à-tête avec M. Vidalies, les dérogations n'étaient pas conçues dans un sens libéral. Six petits pays seulement sont en droit de ne pas ouvrir leur système ferroviaire à la concurrence. J'admire l'artiste en M. Karoutchi, qui prépare déjà son amendement de l'après-midi...

M. Roger Karoutchi. – Quel amendement ? Je n'en n'ai aucun...

M. Olivier Jacquin. – Cependant, si le Gouvernement fait quelques concessions, c'est bien parce qu'il est sous pression, parce qu'il y a une grève qui dure. Ne me regardez pas de manière si sévère, Madame la Ministre, vous me faites peur ! (*Sourires.*)

Relisez les déclarations du Premier ministre au lendemain du rapport Spinetta, nous étions dans le registre d'une fulgurance jupitérienne qui ouvrait à une concurrence directe et sans nuances ; on pourra comparer avec ce qui sortira de la CMP, pour constater les progrès réalisés grâce à la mobilisation sociale.

Les amendements identiques n°s 52 et 244 ne sont pas adoptés.

ARTICLE 2 BIS

M. le président. – Amendement n°53, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

Mme Laurence Cohen. – Le présent article prévoit des modalités spécifiques d'ouverture à la concurrence en région Île-de-France. Est-il utile de préciser que nous ne sommes pas favorables à cet objectif ? Le réseau francilien est spécifique par sa densité, par la présence des deux opérateurs publics nationaux que sont la SNCF et la RATP. Cependant, une délégation de service public à un opérateur privé,

ce n'est pas la même chose qu'une délégation de service public à un opérateur public.

La future ligne de tramway T9 est un enjeu important. IDF Mobilités souhaite confier à une filiale privée de la RATP cette future ligne, qui remplacera le bus 183, le plus utilisé d'Île-de-France. Il est à craindre que ce qui prévaudra, ce sera surtout la recherche de la rentabilité maximale. Pourquoi ne pas laisser la RATP exploiter le T9 ? En 2011, nous avons obtenu que le STIF renonce à son projet de privatiser le T Zen. Nous demandons la suppression de l'article.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Avis défavorable. Monsieur Jacquin, M. Karoutchi est effectivement un sénateur si avisé, que son amendement a été inséré dans le texte de la commission.

M. Roger Karoutchi. – Merci !

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Avis défavorable. Les particularités de l'Île-de-France ont été prises en compte dans un calendrier adapté.

M. Roger Karoutchi. – Je vais tâcher d'être un peu moins artiste... Voilà des années que nous nous battons au sein du syndicat des transports parisiens. Franchement, qui peut me dire que les transports franciliens fonctionnent bien ? Cela fait vingt ans que l'on se bat pour qu'il n'y ait plus de petits gris en Seine-et-Marne, pour que la ligne 13 du métro fonctionne, et j'en passe. Que faire ?

Et voilà que la région demande à pouvoir expérimenter une ouverture à la concurrence sur une ligne, avant 2039 - et vous en faites un drame ! Si encore le réseau francilien fonctionnait bien, je vous dirais : pourquoi changer ? Mais vous le savez comme moi, des millions d'utilisateurs se plaignent, même quand il n'y a pas grève... Et si par miracle, l'ouverture à la concurrence marchait ? Vous n'imaginez pas les horizons que cela ouvrirait ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains et sur quelques bancs du groupe UC*)

Mme Laurence Cohen. – N'étant pas une artiste, je n'ai pas droit à la réponse du rapporteur - mais je remercie la ministre et M. Karoutchi de me répondre cependant.

Monsieur Karoutchi, j'entends vos arguments. Nous avons siégé ensemble au STIF, où nous avons parfois fait cause commune. Mais je ne suis pas d'accord avec votre conclusion. Aucun exemple ne démontre que le recours aux filiales privées améliore les choses ! Le problème, c'est le manque d'investissement, depuis trop longtemps - et c'est le fait de gouvernements de tout bord.

M. Pierre Ouzoulias. – Le constat est partagé. Cependant, par quel miracle l'ouverture à la concurrence apporterait-elle les 3 milliards d'euros nécessaires au doublement du tunnel du RER entre Châtelet et Gare du Nord ? Le problème a plus de vingt ans, il tient à la soudure entre le moment où l'État

a stoppé ses investissements, et celui où la région a commencé à reprendre la suite.

Désormais, tous les moyens vont aux lignes jugées utiles pour les Jeux Olympiques...

M. Philippe Dallier. – C'est formidable, les Jeux Olympiques !

M. Pierre Ouzoulias. – Je ne vois pas en quoi l'ouverture à la concurrence améliorera mon quotidien d'usager énervé.

À la demande du groupe CRCE, l'amendement n°53 est mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°118 :

Nombre de votants	344
Nombre de suffrages exprimés	267
Pour l'adoption.....	15
Contre	252

Le Sénat n'a pas adopté.

M. le président. – Amendement n°42, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 10

Supprimer cet alinéa.

M. Fabien Gay. – Nous ne souhaitons pas que soit anticipé à 2025 le calendrier d'ouverture à la concurrence pour le RER E.

Le groupe CRCE s'oppose au principe d'ouverture à la concurrence, et l'idée même d'échéancier nous interroge.

Le Gouvernement nous explique que cette réforme améliorera la gestion du réseau en le réunifiant, mais il segmente ici la gestion. On nous a dit en commission que le matériel de la ligne E était plus récent, ce qui explique une meilleure ponctualité - preuve de l'importance des investissements. Tout n'est pas parfait sur cette ligne. La ligne vers Nanterre et Mantes-la-Jolie doit être achevée en 2024 : les retards étant quasi de règle, il y a fort à parier que c'est une ligne inachevée qu'on devrait privatiser en 2025.

L'ouverture à la concurrence surchargera des voies en cours de travaux et d'autres déjà saturées au mépris de la sécurité des voyageurs. J'ajoute qu'Hausmann-Saint-Lazare n'a pas la capacité d'être un terminus, ce qui explique son engorgement.

Un peu de poésie : si on ne peut rien reconnaître comme inconnu et nouveau, on a une pensée dogmatique ; si on ne peut reconnaître que ce qui est connu et acquis, on a une pensée inconsistante.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Avis défavorable à cet amendement qui revient sur l'excellent amendement de M. Karoutchi, inséré au texte de la commission.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cet amendement a été introduit à la demande du STIF. La concurrence n'interviendra pas forcément en 2025, cet article ne fait qu'en ouvrir la possibilité au STIF.

M. Olivier Jacquin. – Je me suis beaucoup interrogé sur les nombreuses dérogations prévues en Île-de-France. La saturation du réseau les justifie sans doute. Ces dérogations anticipent les travaux du Grand Paris. C'est un miracle que le réseau de transport parisien arrive à fonctionner avec tant de fragilités et autant de trafic.

À mes collègues agriculteurs, je recommande toujours de faire l'expérience physique d'un trajet en RER C ou E aux heures de pointe. Les animaux en bétailière sont mieux traités !

M. Roger Karoutchi. – Vous craignez des retards dans les travaux ? Ils sont bien engagés et s'il y avait du retard, le STIF s'ajusterait, puisque l'échéance de 2025 n'est qu'une faculté. Pour le moment, on ne constate pas de retard. Les travaux sont en cours en Seine-et-Marne pour résorber les difficultés dans les deux ans. Enfin, la station Haussmann-Saint-Lazare ne sera pas un terminus.

M. Fabien Gay. – En somme, tout va bien !

M. Roger Karoutchi. – Monsieur Jacquin, vous êtes bien aimable de vouloir discréditer Paris à tout jamais... (*Sourires*) Je l'ai dit vingt fois au STIF : l'État s'est tellement désengagé au profit des LGV, que l'Île-de-France n'avait même plus de quoi payer le matériel.

M. Marc Laménie. – Montrons-nous solidaires. La densité de population explique les demandes croissantes en Île-de-France. Il faut tenir compte des contraintes des usagers et garantir leur sécurité.

Mme Laurence Cohen. – Le service public est en souffrance à cause du manque d'investissements, et voilà que, par un coup de baguette magique, tout irait mieux parce qu'on ouvrirait au privé. En réalité, l'investissement manque depuis trop longtemps - il faut investir, pour un service public de qualité !

L'amendement n°42 n'est pas adopté.

L'article 2 bis est adopté.

La séance est suspendue à 13 h 20.

PRÉSIDENTE DE MME MARIE-NOËLLE LIENEMANN,
VICE-PRÉSIDENTE

La séance reprend à 14 h 50.

Mme la présidente. – Restent 141 amendements à examiner. Je vous propose d'ouvrir la soirée, qui était éventuelle, et la nuit.

Il en est ainsi décidé.

ARTICLE 2 TER

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – Attention, même en ouvrant la nuit, il faudra accélérer l'examen des amendements si nous voulons achever la discussion des articles.

Cet article est dans l'ADN du Sénat. Si nous ne considérons pas l'ouverture à la concurrence comme une mauvaise chose imposée par Bruxelles, elle ne doit pas conduire à une baisse de la qualité de service et, en particulier, à la suppression de desserte. Je prends l'exemple connu Paris-Chambéry ; obliger les voyageurs à changer de train à Lyon serait un recul. Le président de l'Arafer estime le système de péage incitatif protecteur mais le juge insuffisant. D'où les contrats de service public, qui figuraient dans ma proposition de loi et que le rapporteur a bien voulu reprendre, pour maintenir la desserte de tous les territoires. La commission a considérablement amélioré le texte, son volet social comme son volet aménagement du territoire. Je m'étonne que des amendements de suppression aient été déposés... (*M. Gérard Cornu, rapporteur, applaudit.*)

Mme la présidente. – Amendement n°54, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

Mme Éliane Assassi. – Encore une fois, Monsieur Maurey, nous ne voulons pas d'un démantèlement de l'exploitation ferroviaire pour quelques économies d'échelle. Lamartine, qui n'était pas qu'un romantique échevelé, appelait déjà, en 1837, l'État à s'en occuper exclusivement pour en écarter toutes les corporations, « tyrannies à mille têtes, meilleure forme que l'oppression ait jamais pu prendre pour écraser les individus et les intérêts généraux ». Nous ne croyons pas à une cohabitation entre services régulés et services concurrentiels ; d'où cet amendement de suppression.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cet article réaffirme le rôle de l'État en tant qu'autorité organisatrice compétente pour les services publics ferroviaires nationaux, celui des régions pour les services régionaux. Mieux vaut le conserver, rejeat.

Mme Éliane Assassi. – J'aurais au moins pu citer Lamartine...

L'amendement n°54 est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°97, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 3

Supprimer les mots :

et les services de transport routier effectués, le cas échéant, en substitution de ces services ferroviaires

M. Guillaume Gontard. – Nous sommes hostiles au remplacement du train par l'autocar. Pollution, sécurité, confort des usagers, sans même parler de l'accessibilité, les raisons de cette opposition sont évidentes. S'entêter en faveur du routier ne peut s'expliquer que par des motifs purement idéologiques.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Nous partageons vos réserves sur le report du train sur la route mais il est des cas où la route présente plus d'avantages : une vieille micheline qui crache tout ce qu'elle peut pollue davantage qu'un car moderne. Laissons de la souplesse aux autorités organisatrices. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Les cars sont nécessaires pour assurer la continuité du service public lorsque des travaux sont effectués sur les lignes. Retrait, sinon rejet.

M. Marc Laménie. – Le remplacement du train par le car est bien trop fréquent. Autrefois, les trains circulaient même en cas de travaux.

Mme Fabienne Keller. – Pas sur le ballast...

M. Marc Laménie. – Les lignes ferment, les temps de trajet s'allongent. Par cohérence avec mes convictions, je voterai pour.

Mme Fabienne Keller. – Faire circuler des trains plutôt que des cars partout où c'est possible, nous sommes tous d'accord...

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Oui, certes.

Mme Fabienne Keller. – Je remarque qu'en Alsace, les trains sont remplacés par des cars dès lors que l'horaire est tardif. Je ne doute pas que le passage du statut à une convention collective et la nouvelle organisation permettront de gagner en souplesse et de faire circuler des trains.

M. Guillaume Gontard. – Plus aucun train ne circule sur la ligne Grenoble-Gap...

Mme Élisabeth Borne, ministre. – À cause de la grève !

M. Guillaume Gontard. – ... et entre les périodes de grève aussi ! Quelques cars sont affrétés. Les voyageurs en fauteuil roulant et ceux qui transportent des vélos se rendent vite compte qu'ils n'offrent pas la qualité de service des trains.

L'amendement n°97 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°160, présenté par le Gouvernement.

I. – Alinéa 10

Après les mots :

ressort territorial ou

insérer les mots :

, dans le respect de l'équilibre économique des services de transport ferroviaire de voyageurs librement organisés existants,

II. – Alinéa 11

Rétablir le c dans la rédaction suivante :

c) Après le 2°, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque la région envisage de créer un nouveau service public ferroviaire de transport de voyageurs se prolongeant en dehors de son ressort territorial, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières peut rendre, sur demande d'une entreprise assurant un service de transport ferroviaire de voyageurs librement organisé, un avis sur l'incidence de ce nouveau service sur l'équilibre économique de celui que cette entreprise exploite. »

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cet amendement vise à mieux articuler services conventionnés et services librement organisés en demandant, le cas échéant, à l'Arafer un avis indicatif sur l'impact qu'un projet de conventionnement d'une région pourrait avoir sur l'équilibre économique des services librement organisés.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – La logique du droit européen est ici inversée et les dispositions semblent inutiles ; lorsque des services sont conventionnés, c'est pour pallier les carences de l'offre commerciale. Pourquoi imposer ces dispositions aux régions seulement, et pas à l'État ? Elles pourraient limiter les possibilités, pour les régions, de conventionner des trajets où se mêlent tronçons rentables et non rentables pour assurer des liaisons directes. Avis très défavorable.

M. René-Paul Savary. – Le rapporteur a été précis sur les responsabilités des régions. Une liaison directe peut être déterminante pour l'installation d'une grande entreprise. Donnons à toutes les régions les mêmes chances d'autant que certaines, depuis la fusion, équivalent, par leur superficie et leur population, à certains États membres de l'Union. J'invite l'assemblée à suivre le rapporteur.

M. Ladislas Poniatowski. – Le rapporteur m'a aussi convaincu. Que répondez-vous à ses arguments, Madame la Ministre ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Les dispositions complètent la directive, elles ne la contredisent pas. Je comprends que des régions conventionnent au-delà de leur ressort territorial, ce texte le prévoit d'ailleurs. L'Arafer donnera seulement un avis, un éclairage ; il ne s'agit pas d'interdire.

M. Daniel Gremillet. – Le périmètre des régions a changé et le maillage territorial des lignes n'épouse pas les frontières administratives... Les liaisons interrégionales sont indispensables.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Sans vouloir polémiquer, cet avis constitue plus qu'un éclairage.

J'ai tendance à faire confiance aux régions et aux élus locaux, je confirme l'avis défavorable.

L'amendement n°160 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°139 rectifié *bis*, présenté par MM. Longeot et Gremillet.

Compléter cet article par trois alinéas ainsi rédigés :

...° Après l'article L. 2121-4, il est inséré un article L. 2121-4-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2121-4-1. – Lorsqu'une région conclut un contrat de service public avec une entreprise offrant un service de voyageurs librement organisé pour qu'elle adapte les conditions d'exploitation du service dans son territoire ou qu'elle autorise la montée à bord de voyageurs régionaux, elle peut saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières pour avis sur le contrat de service public. Cet avis a pour objet de vérifier que les conditions financières du contrat correspondent bien au coût imputable aux modifications de services demandées par la région ou aux voyageurs additionnels montant à bord. »

II. – À partir du 25 décembre 2023, à la première phrase de l'article L. 2121-4-1 du code des transports, après la première occurrence du mot : « public », sont insérés les mots : « dans les conditions prévues à l'article L. 2121-14 ».

M. Jean-François Longeot. – Certaines régions parviennent à offrir aux abonnés régionaux des liaisons rapides et confortables en articulant l'offre TGV et l'offre TER. L'avantage est double : des TER moins mobilisés, un meilleur remplissage des TGV. L'Arafer pourrait intervenir pour lever les difficultés qu'elles rencontrent parfois avec SNCF Mobilités en donnant son avis sur l'équilibre économique du contrat.

Mme la présidente. – Amendement identique n°198 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

M. Claude Bérît-Débat. – C'est le même.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Grâce à ces amendements, l'Arafer pourrait éviter aux régions des surfacturations. Cela est intéressant car il y aura vraisemblablement peu de concurrence dans un premier temps. Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je comprends l'esprit de l'amendement. Toutefois, les conventionnements ne se feront qu'après mise en concurrence : les régions auront, par hypothèse, la meilleure offre. L'Arafer, régulateur, a peu à voir dans cette affaire ; ce serait plutôt du ressort de l'Autorité de la concurrence.

M. René-Paul Savary. – La question est plus large. Dans le Grand Est, à Château-Thierry, les dessertes n'ont pas été coordonnées. Un Transilien peut partir cinq minutes après un TER. On pourrait imaginer que les organisateurs négocient davantage - pour penser

au-delà des limites de l'Île-de-France, par exemple. Mais peut-être est-ce un rêve... (*Sourires*)

M. Daniel Gremillet. – On a tous des exemples de ce type à citer. Les lignes sont encombrées par le départ d'un TER cinq minutes après un TGV aux dépens du fret. Cet amendement amorcerait un début de reconquête de notre territoire.

M. Marc Laménie. – Je voterai ces amendements, qui vont dans le bon sens. Si le Paris-Reims est rempli, le Reims-Charleville-Mézières l'est beaucoup moins. Le système TGV d'un côté, les trains régionaux de l'autre, nous souffrons d'un cloisonnement, beaucoup trop technocratique.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je partage la préoccupation d'une meilleure coordination des offres de transport. Nous avons voté tout à l'heure un amendement sur le renforcement du comité des opérateurs qui permettra d'y remédier. En l'espèce, les auteurs de cet amendement cherchent plutôt à traiter une suspicion d'abus de position dominante. C'est pourquoi mon avis est défavorable.

Les amendements identiques n°139 rectifié bis et 198 rectifié sont adoptés.

L'article 2 ter, modifié, est adopté.

ARTICLE ADDITIONNEL

Mme la présidente. – Amendement n°169 rectifié, présenté par MM. Gold, Arnell et A. Bertrand, Mme M. Carrère, MM. Castelli, Collin, Corbisez et Dantec, Mme N. Delattre, MM. Gabouty, Guérini et Guillaume, Mme Jouve et MM. Labbé, Léonhardt, Menonville, Requier et Vall.

Après l'article 2 *ter*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

SNCF Mobilités établit une comptabilité analytique par liaison de l'ensemble des services non conventionnés d'ici le 1^{er} janvier 2020.

M. Éric Gold. – Nous manquons de données fiables sur la rentabilité des lignes, estime l'Arafer. Cet amendement établit une comptabilité analytique par liaison de l'ensemble des services non conventionnés.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Imposer une telle mesure pour des services commerciaux ne faisant pas l'objet d'un financement public, alors même que l'on ouvre le marché à la concurrence, est paradoxal. Retrait ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°169 rectifié est retiré.

ARTICLE 2 QUATER

Mme Éliane Assassi. – L'ouverture à la concurrence n'est ni nécessaire, ni utile, ni opportun. Elle compliquera les procédures pour l'État et les régions qui n'en ont plus les moyens. Quelque 9 000

lignes de vie sont menacées. L'État ne les conventionnera pas, on demandera aux régions de les reprendre, elles devront faire des choix... On s'apprête ainsi à étouffer un tiers du réseau. Bref, cet article ouvre la voie à une diminution du service public ferroviaire, quelles que soient les modalités de l'ouverture à la concurrence. Une nouvelle fois, ce sont les usagers qui en pâtiront.

M. Antoine Lefèvre. – Le groupe Les Républicains est favorable à l'ouverture à la concurrence, en marche depuis les années quatre-vingt-dix. Cependant, ouverture à la concurrence ne veut pas dire poursuite exclusive de la rentabilité. Ce doit au contraire être l'occasion d'améliorer le service public et d'aménager le territoire. Les petites lignes transportent toutes les populations : celles qui étudient, celles qui travaillent, celles qui vont se soigner. La ligne Abbeville-Le Tréport est menacée, les touristes ne verront pas la gare d'Abbeville qui vient d'être élue plus belle gare de France ! Les régions sont incontournables ; ce sont elles vos bouées de sauvetage, Madame la Ministre !

Mme la présidente. – Amendement n°55, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

M. Fabien Gay. – L'exercice des exceptions prévues par le règlement OSP est soumis à l'avis conforme de l'Arafer. Cette manière d'interdire leur utilisation constitue une surtransposition. La CGT considère qu'en s'appuyant sur le paragraphe 4 *bis* de l'article 5 du règlement et en exigeant des normes sociales, qualitatives et environnementales de haut niveau comme prévu au paragraphe 6 du même article 4, la Nation aurait pu garder le service public ferroviaire. Nous partageons son analyse.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – J'admire la constance de vos convictions, mais la suppression de cet article entraînerait celle de toutes les dérogations... Ce que vous ne souhaitez pas. Avis défavorable.

L'amendement n°55 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°200, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

I. - Alinéa 9, seconde phrase

Après le mot :

concernées

supprimer la fin de cette phrase

II. - Alinéa 17

Après le mot :

public

supprimer la fin de cet alinéa.

M. Olivier Jacquin. – Nous nous interrogeons, alors que l'on renforce le secret des affaires, sur l'opportunité d'obliger l'opérateur historique à fournir des informations confidentielles sans aucune réciprocité. Loin d'être libre et non faussée, la concurrence risque d'être déloyale si elle est bâtie sur une asymétrie d'informations à l'avantage des entrants.

Mme la présidente. – Amendement n°175, présenté par le Gouvernement.

I. – Alinéa 17

Après les mots :

contrat de service public

insérer les mots :

qui s'avère nécessaire pour mener les procédures d'attribution desdits contrats

II. – Alinéa 20

Rédiger ainsi le début de cet alinéa :

« Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, fixe les conditions d'application du présent article. Il établit notamment une liste de catégories d'informations ...

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cet amendement technique précise les conditions de transmission des informations - celles nécessaires à la préparation d'un appel d'offres relèvent de la loi, ce qui n'est pas le cas des autres - et précise le contenu du décret annoncé à cet article.

Mme la présidente. – Amendement n°201 rectifié *bis*, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 17

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée:

Les entreprises, les gestionnaires d'infrastructure et les exploitants d'installations de service indiquent quelles informations ils estiment relever du secret en matière industrielle et commerciale.

M. Olivier Jacquin. – Cet amendement rétablit la rédaction initiale de cet alinéa, c'est important pour protéger nos savoir-faire.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Le sujet est délicat : où placer le curseur entre secret industriel et commercial et nécessaire transmission d'informations ? La grande maison de la SNCF ne nous a pas habitués à une grande transparence. Le souci de protéger les informations est légitime mais certaines données sont indispensables pour définir les appels d'offres. La commission a cherché un équilibre. D'un côté, elle a renforcé la protection des données confidentielles : l'article 226-13 du code pénal s'appliquera en cas de divulgation des données à des tiers non autorisés. De l'autre, il faut éviter toute

distorsion de concurrence qui résulterait d'une rente informationnelle dont bénéficierait l'opérateur historique. Avis défavorable à l'amendement n°200.

L'amendement n°175 est trop restrictif : les autorités organisatrices doivent avoir accès aux informations tout au long de l'exécution des contrats pour en assurer le suivi. Rejet.

Avis favorable à l'amendement n°201 rectifié *bis*, qui apporte une précision bienvenue.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le sujet est évidemment sensible. Dans certains cas, il est utile à l'autorité organisatrice de détenir des informations couvertes par le secret industriel et commercial dont la transmission a été très encadrée par votre commission. Avis défavorable à l'amendement n°200.

L'amendement n°201 rectifié *bis* rétablit le texte issu de l'Assemblée nationale, la précision qu'il apporte est seulement indicative. Il supprime, surtout, l'impossibilité d'invoquer le secret industriel et commercial. Avis défavorable.

M. Claude Bérit-Débat. – Le débat n'est pas si simple... Il faut à la fois écouter les autorités organisatrices et l'opérateur historique. Nous retirons l'amendement n°200 au profit de l'amendement n°175 et remercions le rapporteur pour son avis favorable à l'amendement n°201 rectifié *bis*.

L'amendement n°200 est retiré.

L'amendement n°175 n'est pas adopté.

L'amendement n°201 rectifié bis est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°43, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéas 10 à 14

Remplacer ces alinéas par trois alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 2121-15. – Par dérogation à l'article L. 2121-14, l'autorité organisatrice peut attribuer directement un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs dans les cas prévus aux 2, 3 bis, 4, 4 bis, 4 ter et 5 de l'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil.

« Pour l'application de l'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 précité, toute personne à qui la décision est susceptible de faire grief peut demander à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d'évaluer, préalablement à l'attribution du contrat, la décision motivée prise par l'autorité organisatrice d'attribuer un contrat de service public en application des 3 bis, 4 bis ou 4 ter du même article 5.

« Les conditions d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'État.

M. Fabien Gay. – La commission a rendu conforme l'avis de l'Arafer, c'est durcir le recours aux exceptions prévues par le règlement OSP dans le seul but de faire de la place aux entrants.

Mme la présidente. – Amendement n°250, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéas 10 et 12

Après le mot :

directement

insérer les mots :

à l'opérateur historique

M. Yves Daudigny. – Nous nous interrogeons sur l'attribution directe, sans mise en concurrence. Le règlement OSP a prévu des dérogations.

Lorsque la procédure est d'attribution directe conformément aux paragraphes 3 *bis*, 4, 4 *bis* et 4 *ter* de l'article 5 dudit règlement, le contrat de service public est d'office attribué à l'opérateur historique.

Attribuer directement un contrat de service public, c'est-à-dire sans recourir à une procédure de mise en concurrence, à un opérateur nouvel entrant serait contraire à l'ouverture à la concurrence et aux règles des appels d'offres relatifs aux contrats de service public.

Madame la Ministre, quel est votre éclairage ?

Mme la présidente. – Amendement n°161, présenté par le Gouvernement.

I. – Alinéa 10

1° Après la référence :

2,

insérer la référence :

3 bis,

2° Après la référence :

4,

insérer la référence :

4 bis,

II. – Alinéa 11

Remplacer la référence :

du 4 ter

par les références :

des 3 bis, 4 bis et 4 ter

III. – Alinéas 12 et 13

Supprimer ces alinéas.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cet amendement revient sur le texte de la commission.

Le recours à ces dérogations semble suffisamment encadré en l'état par le règlement OSP.

Nous avons voulu laisser les régions libres de s'organiser et de recourir ou non aux exceptions.

Mme la présidente. – Amendement n°199, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 11

Supprimer cet alinéa.

M. Claude Bérît-Débat. – Cet article autorise les AOT à déroger aux procédures de mise en concurrence et à recourir dans les cas prévus par l'article 5 du règlement européen OSP à la procédure d'attribution directe. Il conditionne cependant le choix de l'AOT d'utiliser ces dérogations à l'avis de l'Arafer lorsque celle-ci est saisie par « toute personne à qui la décision est susceptible de faire grief ».

Nous considérons que le choix de l'attribution directe, permise par le règlement OSP, ne nécessite pas l'avis de l'Arafer et que l'introduction de cet alinéa relève de la surtransposition.

Mme la présidente. – Amendement n°245, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 11

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Cette évaluation donne lieu à un avis consultatif.

M. Olivier Jacquin. – Amendement de repli.

Les auteurs de l'amendement considèrent que le choix de l'attribution directe comme celui d'ouvrir ou non à la concurrence telle ou telle partie de l'exploitation du réseau ferroviaire est un choix politique.

Mme la présidente. – Amendement n°249, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

I. – Alinéa 12

Supprimer les mots :

, après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières rendu des conditions fixées au III,

II. – Alinéa 13

Supprimer cet alinéa.

M. Olivier Jacquin. – Je le retire.

L'amendement n°249 est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°261, présenté par M. Cornu, au nom de la commission.

Alinéa 12

Après la référence :

4 bis

insérer la référence :

de l'article 5

M. Gérard Cornu, rapporteur. – C'est un amendement de précision.

Même combat, Madame Assassi, pour les amendements n°s43 et 161 du CRCE et du Gouvernement ! (*Exclamations sur les bancs du groupe CRCE*)

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Cela change un peu... (*Sourires*)

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Certaines dérogations, bien délimitées, ne posent pas de problème, comme celles pour les contrats inférieurs à 7,5 millions d'euros ou à 500 000 kilomètres de service. Contrairement à la proposition de loi Maurey-Nègre, le texte préserve ces dérogations précises.

La dérogation pour circonstances exceptionnelles et la dérogation pour performance, justifiée par les caractéristiques techniques du réseau, qui sont très larges, pourraient complètement fausser la concurrence. L'Arafer a souligné que ces dérogations pourraient retarder l'ouverture à la concurrence.

Mme Éliane Assassi. – Vous avez tout compris.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – La commission a compris que les régions souhaitent conserver des dérogations. C'est pourquoi elle les a autorisées en soumettant leur recours à l'avis conforme de l'Arafer. C'est une position de compromis.

Avis défavorable aux amendements n°s43 et 161.

L'amendement n°250 n'est pas conforme au droit européen. Avis défavorable.

Le règlement européen, mentionné à l'amendement n°199, prévoit l'évaluation par un organisme indépendant. Avis défavorable.

L'on évoque, à l'amendement n°245, une dérogation pour des portions très limitées du réseau ferré national, sur lesquels les services peuvent être assurés par un opérateur qui gère aussi l'infrastructure, soit, d'après le ministère, les lignes à voie métrique Saint-Gervais Vallorcine dans la vallée de l'Arve, le Train Jaune en Occitanie, la ligne Blanc-Argent en Centre-Val de Loire, que je connais, la liaison Nice-Digne en PACA et les voies de chemin de fer en Corse.

L'avis de l'Arafer est consultatif. Je ne suis toutefois pas opposé à cette précision. Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Demande de retrait de l'amendement n°43 au profit de l'amendement du Gouvernement.

Retrait ou avis défavorable à l'amendement n°250. Avis défavorable à l'amendement n°199.

Sagesse sur l'amendement n°245 et avis favorable à l'amendement n°261.

Mme Éliane Assassi. – Pour une fois, je maintiens mon amendement n°43 ! (*Sourires*)

L'amendement n°43 n'est pas adopté.

M. Yves Daudigny. – Nous avons entendu la ministre et retirons l'amendement n°250.

L'amendement n°250 est retiré.

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Au départ, ma proposition de loi avec Louis Nègre était hostile à toute dérogation pour que l'ouverture à la concurrence soit la plus rapide possible. Pour répondre aux attentes des régions, la commission a accepté toutes les dérogations. Mais la dérogation pour circonstances exceptionnelles et celle pour performance de l'entreprise peuvent mener à des dérives. C'est pourquoi un avis conforme de l'Arafer est nécessaire pour les appliquer. C'est important pour les régions car leurs décisions seront ainsi confortées et ne risqueront pas d'être contestées par un éventuel concurrent. C'est l'un de nos points de divergence avec le Gouvernement.

Nous ne sommes pas dans un monde de Bisounours et nous ne « collaborons » pas avec le Gouvernement, comme M. Jacquin l'a dit sur un plateau de télévision.

Le Gouvernement, sans doute poussé par un mauvais génie, a toujours en tête de tenter de reprendre du pouvoir sur l'autorité de régulation.

L'amendement n°161 n'est pas adopté.

M. Claude Bérît-Débat. – J'ai entendu l'explication du rapporteur et celle de Mme la ministre mais je demeure convaincu que nous sommes face à une surtransposition. Je maintiens notre amendement.

L'amendement n°199 n'est pas adopté.

L'amendement n°245 est adopté.

L'amendement n°261 est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°99, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'alinéa 14

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 2121-16... – Les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs déterminent 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 transport de la population et des acteurs économiques.

M. Pascal Savoldelli. – Cet amendement de repli est très simple. Nous reprenons le contenu de l'article

L. 2141-2 du code des transports qui traite du rapport d'objectifs entre SNCF Mobilités et l'État.

Madame la Ministre, quand Laurence Cohen vous a parlé du livret vert pour financer la transition écologique, vous nous avez dit que c'était de l'endettement. Oui c'est vrai, reconnaissons-le. Mais il n'y a aucune avance des actionnaires sur l'épargne populaire.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cela reste de la dette.

M. Pascal Savoldelli. – Certes, mais ce n'est pas le même endettement, puisqu'il n'est ni issu des marchés financiers, ni des actionnaires...

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis. On empiète sur le rôle des régions.

L'amendement n°99 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°170 rectifié, présenté par MM. Gold, Arnell et A. Bertrand, Mme M. Carrère, MM. Castelli, Collin et Corbisez, Mme Costes, M. Dantec, Mme N. Delattre, MM. Gabouty, Guérini et Guillaume, Mme Jouve, M. Labbé, Mme Laborde et MM. Léonhardt, Menonville, Requier et Vall.

Alinéa 18

Remplacer la référence :

L. 226-13

par la référence:

226-13

L'amendement rédactionnel n°170 rectifié, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.

L'article 2 quater, modifié, est adopté.

ARTICLE 2 QUINQUIES A

Mme la présidente. – Amendement n°56, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

Mme Éliane Assassi. – Amendement de cohérence.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Madame Assassi, je vous invite à le retirer. Cet article contient des dispositions qui protègent les salariés. Mieux vaut les conserver pour le cas probable où l'ouverture à la concurrence serait votée.

Mme Éliane Assassi. – Vous ne me ferez jamais accepter l'ouverture à la concurrence.

L'amendement n°56 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°262, présenté par M. Cornu, au nom de la commission.

Alinéas 1 et 2

Remplacer la référence :

L. 2121-16-1

par la référence :

L. 2121-15-1

M. Gérard Cornu, rapporteur. – C'est un amendement de coordination.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Avis favorable.

L'amendement n°262 est adopté.

L'article 2 quinquies A, modifié, est adopté.

ARTICLE 2 QUINQUIES

M. Fabien Gay. – C'est un moment solennel. Notre débat sera regardé par nombre de cheminotes et cheminots puisqu'il s'agit de la conservation de leurs droits en cas de transfert d'entreprise. Nous regrettons qu'il soit arrivé par voie d'amendement à l'Assemblée nationale, sans étude d'impact préalable ni avis du Conseil d'État. Les garanties sociales mises en place sont pour la plupart renvoyées à un accord de branche.

Les droits ne s'appliqueront qu'aux salariés qui auront plus de six mois d'ancienneté dans l'entreprise. Pour les autres, le licenciement reste un risque.

Le refus de changer d'employeur pourra constituer un motif de fin de contrat.

C'est inacceptable. Les cheminots qui le souhaitent doivent pouvoir conserver un emploi à la SNCF ou bénéficier d'un reclassement dans l'entreprise. Les agents de la SNCF y sont très attachés. Nous les avons beaucoup vus, nous avons beaucoup parlé avec eux. Ils ne veulent pas travailler dans le privé.

Nous sommes dubitatifs sur le procédé de transfert. Les cheminots auront été formés, pour un coût important, par la SNCF. Les opérateurs privés auront deux types de salariés.

Il y a trop d'ambiguïté et de silence coupable sur le sac à dos social.

M. Olivier Jacquin. – Je tiens à répondre à M. Maurey, et à son habituel humour intelligent, sur l'utilisation du terme de « collaborateur ». Je ne peux laisser passer cela. S'il y a eu des avancées, en particulier ici au Sénat, c'est grâce aux syndicats progressistes. Je tiens à le souligner à l'orée de cet article important.

Mme la présidente. – Amendement n°57, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

M. Guillaume Gontard. – Nous demandons purement et simplement la suppression de cet article sur le sac à dos social, car il est inacceptable tant sur le fond que sur la forme. Il aurait fallu prendre le temps de la négociation.

Tout n'est pas ficelé. Certains points sont particulièrement choquants. Le refus de transfert est un droit du salarié. Il demeure trop d'incertitudes sur les garanties. Quelle aubaine pour les nouveaux entrants qui récupèrent le matériel et le personnel formé par la SNCF, sans avoir à prendre en charge aucun coût !

M. Gérard Cornu, rapporteur. – À l'Assemblée nationale, le volet social a été peu abordé. Le Sénat a un rôle important à jouer en matière d'aménagement du territoire, mais aussi de droit social. J'ai consulté tous les syndicats. Tous sont venus, sauf un qui a décliné l'audition le matin pour l'après-midi. J'en ai déduit qu'il ne souhaitait pas me rencontrer.

Des syndicats m'ont dit être contre le passage de l'EPIC à la SA, contre l'ouverture à la concurrence, contre la fin du statut de cheminot. J'ai constaté nos désaccords.

Deux syndicats, l'UNSA et la CFDT, ont dit qu'ils étaient contre l'ouverture à la concurrence mais préféré améliorer le texte, considérant qu'il serait adopté.

Le président du Sénat, gaulliste social comme moi, m'a beaucoup aidé. Le Sénat a été novateur dans ses apports.

Tout n'est peut-être pas parfait. Certains voudraient plus. Pour d'autres, nous sommes allés trop loin. Je pense toutefois, en tant que rapporteur, avoir trouvé un équilibre satisfaisant.

L'amendement n°57 supprime cet article.

Le transfert de personnel est un principe appliqué dans de nombreux secteurs d'activité, comme le transport urbain. Il a pour but de protéger l'emploi des salariés et de garantir la continuité du service public ferroviaire. Les nouveaux entrants bénéficieront d'un personnel formé et compétent.

Nous avons renforcé les droits des salariés de SNCF Mobilités qui seront transférés, en maintenant les éléments essentiels de leur statut, loin des caricatures que l'on entend parfois : la garantie de l'emploi, l'affiliation au régime de retraite, le maintien des primes. Nous avons favorisé au maximum le recours au volontariat.

Nous avons prévu que les salariés pourront refuser un transfert impliquant un changement de région. Ce large socle de droits sociaux est loin des caricatures qui font mal au cœur, car j'ai écouté les salariés de toutes mes forces.

J'ai souhaité faire figurer toutes ces avancées sociales dans le texte de la commission pour être le

plus transparent possible. (*M. Jean-Raymond Hugonnet applaudit.*)

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cet article est en effet très important. Le Gouvernement a toujours dit être ferme sur certains principes tels que l'ouverture à la concurrence, mais être dans la concertation avec syndicats et dans la co-construction avec le Parlement.

Nous avons mené soixante réunions de concertation pendant trois mois, ce qui a permis d'inscrire à l'Assemblée nationale des principes tels que la priorité donnée au volontariat et la possibilité pour les salariés de conserver l'essentiel de leurs garanties, y compris les facilités de circulation, la médecine et le logement.

Ensemble, nous avons accompli de nouvelles avancées, avec le rapporteur, la commission et le président du Sénat. La commission a élargi le champ du volontariat et a apporté des assurances supplémentaires sur le maintien du salaire.

La mobilité est souhaitable à l'échelle de la branche, il fallait la faciliter.

Avis évidemment défavorable à la suppression de cet article.

M. Fabien Gay. – Nous connaissons les éléments que vous nous apportez mais des questions subsistent. Qu'advient-il des cheminots et cheminotes qui refusent le passage à l'opérateur privé ? Cela risque d'arriver car les cheminots sont attachés au service public.

Qu'advient-il d'un cheminot ou d'une cheminote transféré-e chez un opérateur privé qui perd un marché au bout de cinq ans. *Quid* du droit au retour ?

Il subsiste enfin un doute sur les nouveaux entrants, présents depuis moins de six mois dans l'entreprise.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – J'ai le souci que le texte du Sénat puisse être validé en CMP. Il est l'aboutissement d'une co-construction efficace. Tout ce que nous avons inscrit dans le texte de la commission a été validé par le Gouvernement. Ce n'est pas toujours le cas, car certains ministres balaient parfois d'un revers de main les propositions du Sénat. Je remercie la ministre d'avoir été si attentive à nos propositions et j'espère que son écoute en inspirera d'autres.

Nous avons besoin de la hauteur de vue du Sénat qui est capable de travailler au-delà des clivages politiques.

M. Philippe Dallier. – Bien dit !

M. Marc Laménie. – Avec le recul et les explications pédagogiques du rapporteur, même si l'on comprend les inquiétudes des uns et des autres, il faut trouver des solutions tout en restant prudent.

Je me rallie à la position du rapporteur.

M. Daniel Chasseing. – Le statut des salariés est garanti, ce qui donne des garanties protectrices.

Je remercie le rapporteur de son travail qui peut rassurer les cheminots.

À la demande du groupe CRCE, l'amendement n°57 est mis aux voix par scrutin public.

Mme la présidente. – Voici le résultat du scrutin n°119 :

Nombre de votants	343
Nombre de suffrages exprimés	340
Pour l'adoption.....	15
Contre	325

Le Sénat n'a pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°246, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 4, première phrase

Remplacer le mot :

six

par le mot :

trois

M. Yves Daudigny. – La durée minimale d'une période d'essai en CDI est de trois mois. Même si celle-ci est renouvelable, il n'y a aucune raison à mon sens de fixer un délai excessif aux salariés de la SNCF qui seraient embauchés quelques mois avant le changement d'attributaire d'un contrat de service public pour que leur contrat soit transféré dans des conditions décentes.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – De fait, une expérience minimale apparaît souhaitable, telle que la connaissance de la ligne. C'est une des demandes des organisations syndicales. Avis défavorable.

L'amendement n°246 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°101, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 4, première phrase

Après le mot :

employeur,

insérer les mots :

en respectant les spécificités des métiers et l'organisation collective du travail,

M. Pascal Savoldelli. – C'est un amendement de repli, il faut accélérer la table ronde à trois entre Transdev, l'État et les salariés.

Une convention collective est en discussion depuis 2013. Les négociations ont avancé sur six points et restent bloquées sur trois points, dans l'attente de la réforme. Ne perdons pas la mémoire historique des faits.

Nous sommes soucieux de l'avenir des salariés transférés. Confirmons que les spécificités du métier et l'organisation du travail des cheminots et cheminotes seront respectées.

Avec cet amendement, nous essayons de respecter les carrières des cheminots et cheminotes, que nous souhaitons longues et dévouées.

La question du retour et celle du volontariat sont très importantes. Nous avons tous connu des gens dont l'expérience dans le privé a été profitable dans le public et inversement.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Votre amendement est satisfait.

Sur l'organisation collective, il y aura un cadre au niveau de la branche, qui sera décliné dans les entreprises.

Je confirme que je réunirai les partenaires sociaux dans les prochains jours pour avancer sur la convention collective. Retrait ?

M. Pascal Savoldelli. – Amendement maintenu.

L'amendement n°101 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°44, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 4, seconde phrase

Supprimer cette phrase.

M. Fabien Gay. – Nous souhaitons revenir sur l'intégration des gares dans les contrats de service public. Ces infrastructures, qui font partie du patrimoine de la Nation, doivent rester sous la responsabilité de Gares et Connexions. Cette contractualisation serait contraire à la volonté d'unifier la gestion. Nous nous opposons au modèle transporteur-intégrateur.

Cette possibilité n'est ouverte qu'aux zones monotransporteurs. Qu'en sera-t-il pour les autres ? Nous défendons l'unité du réseau.

De plus, les régions auront un rôle accru à jouer car la décentralisation s'intensifie - hélas sans les ressources adéquates...

Enfin, les gares font partie intégrante du domaine public et ne peuvent être confiées à un opérateur privé.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Je reconnais à M. Gay sa logique, même si ce n'est pas la mienne.

M. Fabien Gay. – C'est sûr !

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Dans de nombreuses gares dites monotransporteur, la plupart des prestations sont effectuées directement par SNCF Mobilités, non par Gare et Connexions. En cas de changement d'opérateur, il faut prévoir que les personnels concernés puissent être transférés au nouvel opérateur. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis. L'enjeu est celui de la continuité du service public, mais aussi de la mutualisation, donc de l'efficacité, pour éviter la fermeture, à terme, de petites gares. J'entends la crainte que ces transferts suscitent. Cependant, ils constituent une protection pour les salariés. On le voit dans le transport urbain : par exemple, les salariés de Kéolis ont été repris par Transdev.

L'environnement ferroviaire est en forte évolution, c'est pourquoi les modalités particulières de transfert sont organisées par la loi, avec des garanties spécifiques.

Les salariés sont attachés au service public, dont à la SNCF dites-vous. Mais le contrat de service public peut être opéré par une autre entreprise pour le compte de l'AOT : demain, leur métier restera du service public.

L'amendement n°44 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°255, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 5

Compléter cet alinéa par les mots :

ainsi que du maintien de l'application à ces salariés des dispositions de la convention collective mentionnée à l'article L. 2162-1 en vigueur à la date du transfert

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Amendement de précision pour lever toute difficulté d'interprétation sur l'application de la convention collective nationale de la branche ferroviaire aux salariés transférés. Le Gouvernement souhaite un cadre social de haut niveau applicable à tous les salariés.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Cet ajout est de nature à rassurer les salariés transférés. Avis favorable.

L'amendement n°255 est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°102, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 9

Au début, insérer les mots :

Un accord de branche étendu ou, à défaut,

M. Pascal Savoldelli. – L'article 2 *quinquies* a été introduit en commission à l'Assemblée nationale par un amendement du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Après concertation.

M. Pascal Savoldelli. – L'expression « sac à dos social » du cheminot n'est pas très heureuse. Disons plutôt qu'il s'agit de la portabilité des droits.

Cette réforme entame le morcellement du statut en permettant un transfert au fil de l'eau des salariés de la SNCF vers des entreprises privées moins soucieuses des conditions de travail que de rentabilité. Nous voulons la pérennisation du statut des cheminots et un service public de qualité.

Cet amendement de repli garantit un rôle prépondérant à la négociation de branche dans la détermination des modalités du transfert des salariés de la SNCF. Pourquoi certaines modalités seraient renvoyées à un décret et d'autres à la négociation de branche ? Les cheminots ne sont pas politisés mais veulent connaître rapidement les modalités de leur transfert.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Précisément !

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Les partenaires sociaux ont déjà beaucoup d'autres sujets de négociation dans les mois à venir ! Faisons confiance au Gouvernement et à l'avis du Conseil d'État. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – De façon générale, le Gouvernement a privilégié l'accord entre partenaires sociaux : c'est un accord de branche qui définit les critères de détermination des salariés ou qui précise les modalités de mise en œuvre de garanties comme l'accès à la médecine spécialisée ou au logement.

Pour assurer la bonne information des cheminots dans les meilleurs délais, nous avons choisi de passer par un décret, objet d'une concertation préalable avec les partenaires sociaux et les AOT. Il garantit un dispositif à la fois protecteur et opérationnel. Retrait ou avis défavorable.

L'amendement n°102 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°217, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 13

Remplacer cet alinéa par sept alinéas ainsi rédigés :

« 4° Les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices de mobilité intègrent dans les contrats de service public de transport de voyageurs des clauses sociales relatives notamment :

« - à l'effectif qui serait transféré, et sa répartition par métier ;

« - à des dispositifs de bonus/malus contractuels basés sur le niveau de maintien dans les effectifs du nouvel exploitant de personnel issu de l'ancien opérateur, en

regard du recrutement de nouveau personnel sans ancienneté et ne bénéficiant pas du statut SNCF ;

« - à la poursuite de l'application par le nouvel opérateur d'accords ou d'usages en vigueur chez l'ancien exploitant, au-delà de ce qui est rendu obligatoire par la loi et la convention collective, dans le cadre d'accords de substitution ;

« - le suivi des engagements sociaux du nouvel opérateur, et les conséquences de leur éventuel non-respect ;

« - l'encadrement de la faculté du nouvel opérateur à recourir à des entreprises sous-traitantes ;

« - les moyens pour informer et accompagner les salariés qui seraient transférés, ainsi que les actions de formation et de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences.

Mme Sophie Taillé-Polian. – Les conditions de transfert sont moins insatisfaisantes qu'elles ne l'étaient mais il reste beaucoup à faire pour donner toutes les garanties nécessaires. Les clauses sociales doivent être formulées avec plus de précision.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Ce n'est pas au législateur de fixer le contenu de ces clauses, sachant que certains éléments sont réglés par accord de branche. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il est important de prévoir des clauses sociales. Ce principe a été introduit dans le texte à l'Assemblée nationale. Sur les modalités, faisons confiance aux autorités organisatrices. Retrait ou avis défavorable.

M. Olivier Jacquin. – Cet amendement attirait l'attention des autorités organisatrices sur la nécessité de faciliter le transfert en donnant les meilleures garanties aux salariés. Nous le retirons.

L'amendement n°217 est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°132 rectifié, présenté par MM. Longeot et Gremillet.

I. – Alinéa 14, première phrase

1° Remplacer les mots :

par l'autorité organisatrice

par les mots :

d'un commun accord par le cédant et l'autorité organisatrice

et les mots :

son intention

par les mots :

l'intention de l'autorité

II. – Alinéa 15

Rédiger ainsi cet alinéa :

En cas de différend entre l'autorité organisatrice de transport et le cédant, l'une ou l'autre partie peut saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières dans les conditions fixées aux articles L. 1263-1 et L. 1263-2. La décision de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières s'impose aux parties.

M. Jean-François Longeot. – Cet amendement privilégie des solutions de compromis entre l'autorité organisatrice et l'entreprise ferroviaire cédante.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Je préfère le texte de la commission. Retrait ? Si l'autorité organisatrice est d'accord avec l'opérateur sortant sur le nombre de salariés à transférer, pas de problème. Dans le cas contraire, elle peut faire appel à un audit extérieur. L'autorité organisatrice a besoin de savoir combien de personnes faire figurer dans l'appel d'offres. Ne modifions pas l'équilibre que nous avons trouvé.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'opérateur sortant est en première ligne pour recenser le nombre de salariés affectés directement ou indirectement au service. La région doit pouvoir se prononcer sur ce point. En cas de désaccord, le recours à l'Arafer est une bonne solution. Retrait, sinon rejet.

L'amendement n°132 rectifié est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°251, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 14, dernière phrase

Supprimer le mot :

lourde

M. Claude Bérit-Débat. – La notion de « maintenance lourde », peu précise, peut prêter à confusion. Évitions de complexifier le système par une ouverture partielle à la concurrence des prestations de maintenance du matériel roulant. Cette activité par ailleurs sujette à des creux de charge jusqu'en 2025 doit être maintenue intégralement au sein du groupe public sous la forme d'un monopole régulé accessible à l'ensemble des opérateurs.

Un exemple concret : l'atelier SNCF de Périgueux.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – La maintenance lourde est en effet une typologie propre à la SNCF. Mais votre amendement conduirait à exclure toute opération de maintenance, or il faut pouvoir transférer aux nouveaux entrants des personnels formés. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Retrait, sinon rejet. Périgueux, c'est de la maintenance lourde. Le centre n'est pas concerné par les transferts.

M. Gérard Longuet. – La maintenance lourde concerne-t-elle les tours en fosse pour le recalibrage des roues ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Ce type d'opérations figurera bien dans les activités transférées. Ce que nous excluons, ce sont les activités des établissements industriels qui interviennent pour plusieurs services sur plusieurs régions sans lien avec le service courant du transport régional.

M. Gérard Longuet. – C'est parfait.

M. Marc Laménie. – La maintenance du matériel roulant est fondamentale. Beaucoup d'ateliers SNCF ont disparu au fil des ans, que ce soit à cause de l'automatisation ou de la modernisation du matériel, désormais très informatique. Restons prudents car ce sont des emplois qui sont en jeu. Je suivrai l'avis du rapporteur.

M. Daniel Chasseing. – Comment savoir si un centre, celui de Brive par exemple, est considéré comme relevant de la maintenance lourde ? Ce n'est pas clair.

Après une épreuve à main levée déclarée douteuse, l'amendement n°251, mis aux voix par assis et debout, n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°18 rectifié bis, présenté par Mme Bories, M. J.M. Boyer, Mme Puissat, M. Savary, Mme Lamure, MM. Dufaut, Babary, Chaize et Piednoir, Mmes Malet, Lanfranchi Dorgal, A.M. Bertrand et Lopez, MM. Sido, Savin et Gremillet et Mme Garriaud-Maylam.

Alinéa 17, seconde phrase

Supprimer le mot :

notamment

Mme Joëlle Garriaud-Maylam. – Notre assemblée a pour usage de traquer les « notamment ». La loi ne doit pas laisser place à l'interprétation.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – C'est vrai, mais en l'espèce, cette suppression n'est pas anodine puisqu'elle restreindrait le champ de la négociation. Retrait ou avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis. La rédaction actuelle permet aux partenaires sociaux d'intégrer, le cas échéant, d'autres critères.

L'amendement n°18 rectifié bis est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°100, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 18

Remplacer le mot :

prioritairement

par le mot :

exclusivement

Mme Éliane Assassi. – Le refus du salarié de changer d'employeur ne peut être considéré comme

une démission et ne doit avoir aucune conséquence sur le contrat de travail. À SNCF Mobilités de formuler des propositions raisonnables pour lui permettre de poursuivre son parcours au sein du groupe public.

Les cheminots n'ont pas à subir les conséquences de l'ouverture à la concurrence. Nous demanderons un scrutin public sur cet amendement.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – En commission, nous avons adopté des dispositions favorisant le plus large recours possible au volontariat : il pourra concerner l'ensemble des salariés affectés, même partiellement, au service transféré, et l'ensemble des salariés de la région. Nous avons vu large !

Les salariés qui ne sont pas affectés majoritairement au service transféré pourront refuser un transfert et se verront proposer une offre de reclassement en priorité dans la région où ils habitent.

Reste que si l'on manque de volontaires, il faudra un mécanisme contraignant. Le dispositif de la commission est équilibré : il favorise le libre choix des salariés tout en garantissant aux nouveaux opérateurs qu'ils auront les moyens d'exploiter le service. Il en va de la continuité du service public. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le Gouvernement a souhaité élargir au maximum le périmètre du volontariat. Le transfert ne sera obligatoire que pour les salariés majoritairement affectés au service et à la condition que cela n'entraîne pas de changement de résidence. Ils partiront avec des garanties de très haut niveau et la possibilité de regagner ultérieurement la SNCF avec un retour au statut. Bref, le dispositif est très protecteur. Retrait ou avis défavorable.

M. Fabien Gay. – Merci de ces réponses. Beaucoup de points restent à négocier. Quel rôle jouera l'État dans les négociations tripartites qu'il va organiser ? Se contentera-t-il de convoquer les partenaires sociaux ou va-t-il intervenir ?

Les cheminots sont très attachés à l'entreprise SNCF ; ils y travaillent parfois de père en fils. Le transfert à un opérateur privé ne se ferait pas sans casse. Il faut en tenir compte. Ce n'est pas la même chose qu'un transfert d'une entreprise privée à une autre.

M. Olivier Jacquin. – Initialement, je pensais que le volontariat exclusif était la meilleure solution. J'en suis revenu, car si le transfert se faisait exclusivement sur cette base, le nouvel entrant se retrouverait à choisir dans une liste de volontaires. Surtout, certaines régions risqueraient d'être abandonnées. Mieux vaut élargir le cercle en précisant que le transfert se fera « prioritairement » sur la base du volontariat. Nous nous abstenons.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – J'ai parfaitement conscience que le transfert représente un changement profond pour des cheminots qui le sont parfois de père en fils, en effet. C'est pourquoi je me suis attachée à

leur apporter un maximum de garanties, y compris la perspective d'un retour au statut dans l'entreprise.

L'État ne va pas se substituer aux partenaires sociaux dans la négociation de branche mais nous sommes déterminés à ce qu'elle aboutisse. Nous mettrons en place un observatoire du dialogue social sous la direction de Jean-Paul Bailly. L'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) a prévu de mettre à disposition des syndicats ses moyens d'expertise. Le texte prévoit bien sûr un dispositif supplétif en cas d'absence d'accord, mais je fais confiance aux partenaires.

À la demande du groupe CRCE, l'amendement n°100 est mis aux voix par scrutin public.

Mme la présidente. – Voici le résultat du scrutin n°120 :

Nombre de votants	343
Nombre de suffrages exprimés	264

Pour l'adoption.....	15
Contre	249

Le Sénat n'a pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°218, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'alinéa 20

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 2121-... – Pour les salariés relevant de la convention collective ferroviaire les stipulations d'un accord d'entreprise ou d'établissement ne peuvent comporter des stipulations moins favorables que celles d'une convention ou d'un accord de branche conclus antérieurement.

« La convention de branche ou des accords signés au niveau de la branche peuvent stipuler pour certaines de leurs clauses que les accords d'entreprise signés antérieurement ne peuvent comporter des stipulations moins favorables.

M. Olivier Jacquin. – La branche a besoin d'un socle social solide, attractif pour des salariés soumis à de fortes contraintes. C'est une condition d'un transport ferroviaire de qualité et sûr.

Afin d'éviter tout dumping social, la convention collective doit prévaloir sur d'éventuels accords d'entreprise. À défaut d'aboutissement de la négociation de branche, l'État intervient par décret. Nous utilisons là une possibilité offerte par la convention collective de la branche ferroviaire à l'article L1321-3-1 du code des transports.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cet amendement est en rupture avec les évolutions récentes du droit du travail donnant la primauté aux accords d'entreprise. Avis défavorable.

M. Olivier Jacquin. – Ces dispositions existent pourtant dans la convention collective ferroviaire. J'ai été surpris de l'apprendre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La primauté de la branche ne vaut que pour les dispositions relatives au temps de travail, pour des raisons de sécurité. Les autres dispositions relèvent du droit commun. Retrait ?

L'amendement n°218 est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°103, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéas 23 à 26

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

« III. – Le refus du salarié n'emporte aucune conséquence sur la poursuite de son contrat de travail.

Mme Éliane Assassi. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°172 rectifié, présenté par MM. Gold, Arnell et A. Bertrand, Mme M. Carrère, MM. Castelli, Collin et Corbisez, Mme Costes, MM. Dantec, Gabouty, Guérini et Guillaume, Mme Jouve, M. Labbé, Mme Laborde et MM. Léonhardt, Menonville, Requier et Vall.

Alinéa 24, première phrase

Remplacer les mots :

la même région ou, à défaut, situé sur le territoire national dans l'entreprise

par les mots :

le même département ou dans un département limitrophe

M. Éric Gold. – Il serait plus légitime que le salarié se voit proposer une offre d'emploi disponible dans le même département ou dans un département limitrophe, plutôt que la région ou le territoire national.

Mme la présidente. – Amendement n°180 rectifié, présenté par MM. Corbisez, Arnell et Collin, Mme Costes, M. Dantec, Mme N. Delattre, M. Guillaume, Mme Jouve, M. Labbé, Mme Laborde et MM. Menonville et Requier.

Alinéa 24, première phrase

Supprimer les mots :

ou, à défaut, situé sur le territoire national

M. Jean-Pierre Corbisez. – Mon amendement est plus souple, puisqu'il retient la limite régionale. Il est important de protéger ceux qui refuseraient le transfert. La référence du territoire national est excessive et poserait des difficultés familiales et financières aux salariés. Je l'ai vu dans mon syndicat mixte de transports : aux chauffeurs gagnants les bonnes lignes, aux perdants, les horaires décalés... Et je ne parle pas de certaines fusions dans l'agroalimentaire, où des salariés se sont vu proposer

des embauches en Slovénie ou en Amérique latine à 400 euros par mois !

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Avis défavorable à l'amendement n°103. Défavorable également à l'amendement n°172, la limite départementale est insuffisante pour permettre des reclassements.

Les syndicats que j'ai rencontrés étaient plutôt favorables à un reclassement à l'échelle régionale. Mais s'il n'y a pas de place disponible, mieux vaut pouvoir passer à l'échelon national plutôt que de licencier. Conservons l'équilibre qui a été trouvé. Avis défavorable à l'amendement n°180 rectifié.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je mesure la sensibilité du sujet pour en avoir beaucoup discuté avec les syndicats. Je suis convaincue que les dispositions sur la cessation du contrat de travail n'auront pas à s'appliquer. Seuls les cheminots majoritairement affectés à l'activité transférée et résidant dans la région peuvent être concernés par le transfert obligatoire : ils feront le même métier, au même endroit, avec les mêmes garanties de très haut niveau. Avis défavorable à l'amendement n°103.

En élargissant le périmètre du reclassement, on lui donne toutes ses chances. Les cheminots ont l'habitude de la mobilité ; comme pour les fonctionnaires, c'est la contrepartie de la garantie de l'emploi. Avis défavorable aux amendements n°172 rectifié et 180 rectifié.

L'amendement n°103 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°172 rectifié.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Monsieur Corbisez, votre amendement n°180 rectifié serait au détriment des salariés. Prenons l'exemple de Pascale Bories, adjointe au maire de Villeneuve-lez-Avignon, dans la communauté d'agglomération d'Avignon. Or si Avignon relève de la région PACA, Villeneuve-lez-Avignon est en Occitanie ! Vous comprenez le problème... Je tiens à l'équilibre trouvé.

M. Jean-Pierre Corbisez. – Je veux bien rectifier mon amendement pour élargir le périmètre aux régions limitrophes.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Laissons de la souplesse aux salariés. Certains préféreront être mutés beaucoup plus loin, pour des raisons familiales par exemple, ou saisiront l'opportunité de retourner dans leur région d'origine... Il serait dommage de les contraindre. Ce que vous proposez n'est pas dans leur intérêt. Cela me désole. Je souhaitais que les acquis sociaux qui figurent dans le texte de la commission ne soient pas détricotés en séance.

M. Daniel Chasseing. – Il aurait fallu voter l'amendement de M. Gold, qui est plus clair...

Mme la présidente. – L'avis du rapporteur étant très réservé, je ne peux accepter la rectification de l'amendement.

L'amendement n°180 rectifié n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°263, présenté par M. Cornu, au nom de la commission.

Alinéa 29

Remplacer les mots :

de ses

par le mot :

des

L'amendement rédactionnel n°263, accepté par le Gouvernement, est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°219, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 29

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Par dérogation aux mêmes articles L. 2261-14, L. 2261-14-2 et L. 2261-14-3 et en l'absence d'accord ou de convention de substitution prévue au premier alinéa dudit article L. 2261-14, les salariés issus de l'opérateur cédant conservent les droits individuels résultant des conventions, décisions unilatérales, usages ou accords qui leur étaient applicables avant leur transfert dans le nouvel opérateur.

M. Jean-Michel Houllégatte. – C'est un amendement de sécurisation et d'incitation à la négociation. Il prévoit qu'en l'absence de convention de substitution, les salariés transférés conservent les droits résultant des conventions, accords ou usages applicables avant leur transfert.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Cela reviendrait à transférer jusqu'aux usages locaux non écrits, qui sont parfois nombreux. Le texte de la commission prévoit la garantie de l'emploi, le rattachement au régime spécial de retraite et une rémunération identique au sens large, gratifications comprises. Ce sont des garanties fortes, évitons la surenchère. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Ce serait dérogatoire, en effet, aux principes généraux du code du travail. Je partage votre souhait qu'un accord de substitution soit rapidement conclu, la durée légale suffira. Cela incitera à une contractualisation positive. Avis défavorable.

L'amendement n°219 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°123 rectifié bis, présenté par MM. Longeot et Gremillet.

Alinéa 31, première phrase

Supprimer le mot :

, allocations

M. Jean-François Longeot. – Intégrer les allocations dans le calcul de la rémunération garantie aura des incidences négatives sur les opérateurs et les salariés. Mieux vaut renvoyer ce point à la négociation.

Mme la présidente. – Amendement n°135, présenté par M. Malhuret et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires.

Alinéa 31

Après le mot :

allocations

insérer les mots :

, en assurant le même traitement fiscal et en conservant les mêmes taux en matière de cotisations salariales et patronales,

M. Daniel Chasseing. – Cet amendement prévoit l'application du même traitement fiscal et des mêmes taux de cotisation aux allocations des salariés transférés. C'est une question d'équité entre les entreprises ferroviaires.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Encore une fois, il s'agit de trouver un équilibre, y compris un équilibre d'engagement auprès de certains syndicats. Supprimer les allocations mettrait en cause celui qui a été trouvé, je n'y suis pas favorable. Retrait de l'amendement n°123 rectifié bis ?

Je conçois l'amendement n°135 comme de repli. Il soulève un problème réel d'équité fiscale et sociale : les taux de cotisation sont moindres à la SNCF parce que l'emploi y est garanti. Le sujet relève d'une loi de financement de la sécurité sociale, nous aurons le temps d'en examiner deux avant que la réforme n'entre en vigueur. Retrait, pour l'heure ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'introduction des allocations dans les éléments garantis en cas de transfert est un élément issu des concertations. Le maintien intégral de la rémunération est une condition sine qua non de l'acceptabilité du transfert ; cela favorisera le volontariat. Avis défavorable, donc, à l'amendement n°123 rectifié bis.

Un des rôles de l'observatoire sera d'alerter le Gouvernement sur les sujets fiscaux ou sociaux à traiter dans le cadre de la loi de financement de la sécurité sociale : retrait, sinon, retrait de l'amendement n°135.

M. Daniel Chasseing. – Soit, nous y reviendrons lors de l'examen de loi de financement de la sécurité sociale.

L'amendement n°135 est retiré.

M. Jean-François Longeot. – Je voulais attirer l'attention sur les difficultés que pourraient rencontrer les nouveaux opérateurs.

L'amendement n°123 rectifié bis est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°220, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 33, première phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

Les salariés, dont le contrat de travail était régi par le statut mentionné à l'article L. 2101-2 avant d'avoir été employé par une ou plusieurs entreprises relevant de la branche ferroviaire, peuvent opter pour l'application dudit statut en cas de réintégration dans les effectifs de l'une des sociétés mentionnées au I du même article L. 2101-2.

M. Olivier Jacquin. – Je remercie le rapporteur et la ministre : ils sont « réglo » par rapport à ce qui a été négocié, l'amendement n°123 aurait crispé. Cet amendement vise, justement, à instaurer un climat favorable au dialogue en renforçant le droit à la réintégration. Il a été rédigé dans une période plus pessimiste ; peut-être peut-on plutôt allonger la durée durant lequel il peut être exercé qu'en faire un droit illimité. Le secteur du rail n'est pas délocalisable ; le dumping n'est donc pas une menace.

Mme la présidente. – Amendement n°264, présenté par M. Cornu, au nom de la commission.

Alinéa 33, première phrase

Remplacer les mots :

et suivants

par la référence :

à L. 2121-21

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Amendement rédactionnel.

Mme la présidente. – Amendement n°45, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 33, première phrase

Après la référence :

L. 2101-1

supprimer la fin de cette phrase.

M. Fabien Gay. – Permettre aux salariés transférés de réintégrer le statut s'ils sont repris sur un poste vacant, sans limite dans la durée, ce serait créer un véritable droit au retour. À charge pour la convention collective d'être suffisamment attractive pour les retenir. Ce n'est pas aux salariés de la SNCF de payer les conséquences de la libéralisation.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Ce dossier est majeur. C'est pourquoi, en étroite collaboration avec le ministère, nous avons voulu des garanties fortes pour les salariés, tout en posant des bornes. L'absence de limite de durée serait néfaste pour les entrants comme pour SNCF Mobilités. Il m'a paru opportun de la fixer à six ans. Certains veulent que le Sénat fasse plus, qu'il envoie des signes aux cheminots...

M. Olivier Jacquin. – Enfin !

M. Gérard Cornu, rapporteur. – ...et à tous ceux qui veulent sortir de l'impasse. Nous vous proposerons, au lieu de six ans, d'aller jusqu'à huit ans. Ce serait une avancée sociale forte, j'ai besoin de

l'appui de la ministre pour être sûr qu'elle sera retenue par la CMP.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Les organisations syndicales sont très attachées à cette option de réintégration qui prend place dans un ensemble de garanties qui ont été données aux cheminots au fur et à mesure de la négociation : le recours prioritaire au volontariat dont votre commission a élargi le champ ; le maintien de l'intégralité de la rémunération, y compris des allocations ; la portabilité des droits. Sensible à la possibilité d'aménager le droit d'option, dans une logique de gestion prévisionnelle des ressources humaines, je soutiendrai cette mesure dans la perspective de la CMP. Avis défavorable aux amendements n°45 et n°220.

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Je demande une suspension de séance pour réunir la commission.

La séance, suspendue à 18 h 10, reprend à 18 h 25.

Mme la présidente. – Amendement n°269, présenté par M. Cornu, au nom de la commission.

Alinéa 33, première phrase

Remplacer le mot :

sixième

par le mot :

huitième

M. Gérard Cornu, rapporteur. – La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, réunie à l'instant, propose par cet amendement une avancée sociale importante votée à l'unanimité. Nous portons le délai à huit ans.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Avis favorable à cet amendement qui renforce les garanties apportées aux salariés tout en veillant à l'équilibre avec les impératifs de gestion. Je me félicite du dialogue fécond entre votre assemblée, le Gouvernement et les organisations syndicales, que cette disposition est de nature à rassurer. Je le défendrai au sein du Gouvernement dans la perspective de la CMP.

Mme Fabienne Keller. – Très bien !

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Je demande la priorité sur l'amendement n°269.

La priorité, acceptée par le Gouvernement, est de droit.

M. Guillaume Gontard. – Les mots ont un sens. On ne peut pas parler d'une avancée sociale quand il y a perte du statut de cheminot, mais d'une avancée dans le cadre de cette loi. Et elle a été obtenue parce que les salariés se sont mobilisés.

M. Olivier Jacquin. – Je suis très satisfait de voir que mon amendement n°220 a suscité cette réflexion. Je dois dire que j'avais été tenté de rédiger autrement

cet amendement, pour suivre la proposition d'un syndicat réformiste.

M. Claude Bérit-Débat. – C'est une petite avancée mais elle est significative, les syndicats réformistes ne s'y tromperont pas. Bien sûr, on peut toujours vouloir aller plus loin, prendre des postures dans l'hémicycle mais l'essentiel est l'accord en CMP. Je remercie le rapporteur et le président, ainsi que Mme la Ministre pour son engagement à défendre cette mesure auprès des députés.

M. Fabien Gay. – Soyons sérieux : ce n'est pas au Sénat qu'on met fin aux grèves ; ce sont les cheminotes et les cheminots qui en décident. Plus de 50 % du personnel en grève après 24 jours, cette mobilisation est inédite. Cette mesure n'est pas une avancée sociale, c'est une concession. Nous voterons cet amendement sans lui donner plus d'importance qu'il n'en a.

M. Pascal Savoldelli. – Ce n'est pas un débat sémantique mais une question de respect. Une avancée sociale, c'est la liberté syndicale, les congés payés. Notre pays a une histoire, une mémoire, qui est celle du mouvement ouvrier. On peut parler d'un pas, mais pas d'une avancée sociale quand on connaît un tel conflit.

M. Marc Laménie. – Nous restons tous attachés à l'histoire du monde cheminot. Le débat a fait évoluer les choses. Je voterai cet amendement qui procède d'un dialogue et d'une concertation fructueuse.

M. Frédéric Marchand. – À concession, je préfère les mots utilisés par M. Laménie à l'instant. Pour arriver à l'idéal, il faut passer par le réel. Je remercie Mme la ministre pour son engagement.

L'amendement n°269 est adopté.

Mme la présidente. – À l'unanimité !
(*Applaudissements depuis les bancs du groupe SOCR jusqu'à ceux du groupe Les Républicains*)

L'amendement n°220 est retiré.

L'amendement n°264 est adopté.

L'amendement n°45 n'a plus d'objet.

Mme la présidente. – Amendement n°104, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 34

Rédiger ainsi cet alinéa :

« En cas de défaillance du cessionnaire, ces derniers conservent un droit à réintégration au sein de SNCF Mobilités. »

M. Guillaume Gontard. – Amendement de repli. En cas de défaillance économique de l'employeur après transfert, la garantie d'emploi des salariés doit être effective. Cela passe par une réintégration dans le groupe SNCF.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – En commission, nous avons fait un pas social - puisque l'on ne peut plus parler d'avancée - en garantissant l'emploi des salariés dont le nouvel employeur est défaillant. On ne peut pas, en revanche, garantir que ce sera à la SNCF. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'hypothèse de défaillance est un cas assez théorique. Les entreprises susceptibles de répondre aux appels d'offres des régions sont Transdev, filiale de la Caisse des dépôts et consignations, ou la Deutsche Bahn, donc des entreprises publiques. Les organisations syndicales demandent, elles, la sécurisation de l'emploi au sein de la branche. Le document qui m'a été remis par l'UTP la semaine dernière en fait mention ; ce point sera pris en compte dans la négociation de la convention collective.

M. Guillaume Gontard. – Il y a une nuance. À l'heure actuelle, ce sont les autorités organisatrices qui auront la charge de la réintégration, et non la SNCF.

L'amendement n°104 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°221, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'alinéa 36

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 2121-24-... – En cas de changement d'employeur, à l'initiative des salariés ou lors d'un transfert lié à un changement d'attributaire d'un contrat de service public, l'ancienneté de service acquise par les salariés dans les entreprises de la branche ferroviaire est intégralement prise en compte pour l'appréciation des droits conventionnels et réglementaires en vigueur, dès lors que leur contrat de travail continue d'être régi par les stipulations de la convention collective nationale de la branche ferroviaire. »

M. Yves Daudigny. – L'ouverture à la concurrence implique une mobilité accrue. Une manière de la favoriser serait d'assurer aux salariés que leur ancienneté sera intégralement prise en compte dans la branche. Le développement de parcours professionnels sécurisés dans la branche répond aux besoins de fluidité de l'emploi, il facilitera la capacité opérationnelle des entreprises à assurer rapidement la prise en charge d'un nouveau service.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – La question est importante, elle sera traitée dans le cadre des négociations de la convention collective de branche : avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je partage votre souhait de favoriser la création de parcours professionnel dans la branche. L'ancienneté sera bien prise en compte, dans le cadre de la négociation en cours. Retrait, sinon rejet.

L'amendement n°221 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°158 rectifié *quinquies*, présenté par Mmes Lienemann et Meunier, M. Tourenne, Mme Prévile, MM. Bourquin, Duran et Todeschini, Mmes G. Jourda et Monier et M. Tissot.

Alinéa 38

1° Première phrase

Remplacer le mot :

six

par le mot :

douze

2° Seconde phrase

Remplacer les mots :

décret en Conseil d'État

par les mots :

une loi votée par le Parlement

Mme Angèle Prévile. – C'est un amendement d'apaisement : donner davantage de temps à la négociation est un message de confiance et de respect adressé à toutes les personnes qui planchent actuellement pour trouver un accord. La confiance est un mot qui peut sembler galvaudé mais qui élève, oblige et pacifie - on en a besoin ! Chacun défend sa partie et c'est bien normal. Selon un sondage récent, trois quarts des Français refuseraient de travailler dans les conditions des cheminots.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Avis défavorable : n'allongeons pas le délai prévu.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Précisément : faisant confiance aux partenaires sociaux, je les crois capable d'aboutir à un accord dans les six mois : avis défavorable.

L'amendement n°158 rectifié quinquies n'est pas adopté.

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Chacun a bien perçu l'importance de notre travail sur cet article. Le texte de l'Assemblée nationale était vierge de mesures sociales. Maintien du salaire en cas de transfert, sac à dos social et, maintenant, sur proposition du rapporteur, parachute social élargi pour les salariés transférés... (*M. Pascal Savoldelli ironise.*) Nous avons eu à cœur, sur ce volet, d'agir de manière responsable, pragmatique et humaine comme l'a voulu le président Larcher. Les syndicats ont été entendus. Puisse notre travail être validé en CMP : les conditions sont réunies et je m'en réjouis.

M. Jean-François Longeot. – Au nom du groupe UC, je me félicite du vote de l'amendement n°269. Monsieur Jacquin, je n'ai pas voulu vous crisper. Avec mon amendement, j'ai voulu appeler l'attention sur les conséquences négatives d'inscrire le terme « allocations » dans la loi.

M. Yves Daudigny. – Nous voterons avec grande satisfaction cet article, après l'adoption de l'amendement n°269. Avancée ou non, le plus important est de valoriser le dialogue social, c'est-à-dire l'écoute réciproque, le respect mutuel.

Seul un dialogue social respectueux des uns et des autres permettra de construire la modernité et un progrès social, individuel et collectif.

M. Pascal Savoldelli. – Monsieur Maurey, je veux être sûr de ne pas interpréter erronément vos propos : vous venez bien de nous dire qu'il y avait une remise en cause du statut des cheminots.

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Dans l'avenir.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Non.

M. Pascal Savoldelli. – Je voulais être sûr d'avoir bien compris... Eh bien, nous ne sommes pas convaincus qu'un meilleur statut des cheminots naîtra de la réforme. Vous avez parlé de « sac à dos social » des cheminots et même d'un soi-disant « parachute » social. Dans la presse, et ailleurs, on parle surtout des parachutes dorés. L'expression n'est pas terrible, franchement, Monsieur Maurey, convenez-en. Comment osez-vous parler ainsi des cheminots ?

M. Olivier Jacquin. – Je n'ai pas voulu crisper M. Longeot car je sais que ce n'est pas son esprit. Je retire donc volontiers ce mot.

Nous ne sommes pas totalement satisfaits, reconnaissons-le, même dans ce moment de fraternité sénatoriale : nous avons proposé six amendements pour éviter le dumping social dont un seul a été adopté, qui apporte une sorte de sursis. Il nous a permis d'avancer.

S'il y a un enseignement à tirer à cette heure, il n'est pas dans nos petites victoires sénatoriales mais dans les progrès que nous avons su instiller dans le texte, ensemble, avec les partenaires sociaux.

Mme Éliane Assassi. – Nous ne voterons pas cet article. Nous avons dit et redit notre satisfaction au sujet de l'évolution du texte en commission, mais les garanties de l'emploi restent insuffisantes.

Beaucoup a été dit sur l'amendement n°269. Il faut respecter l'unité syndicale et ne pas essayer de nous faire croire que c'est la révolution, quand bien même ce serait par un amendement déposé en pleine séance. Ce n'est pas une révolution, c'est une avancée.

L'amendement n°269 ne modifie pas le projet de loi sur le fond. Nos amendements sont en prise avec la réalité des cheminots, or aucun n'a eu l'heur de vous plaire.

M. Fabien Gay. – Nous avons une petite divergence sur la question des négociations : nous pensons que l'État, loin de se contenter de réunir les organisations syndicales autour d'une même table,

doit jouer un rôle majeur. Il faudra, Madame la Ministre, que vous soyez extrêmement mobilisée.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je suis très mobilisée dans la lutte contre le dumping social dans les transports.

Nous avons obtenu que le paquet Mobilité dans le secteur routier, qui n'allait pas dans le bon sens, sous la présidence bulgare, ne soit pas présenté lors du prochain conseil sur les transports.

Dès le départ j'ai dit que je souhaitais que l'ouverture à la concurrence soit protectrice pour les cheminots : priorité au volontariat, garantie de l'emploi, du régime de retraite, de la rémunération.

Deux organisations syndicales qui ne partagent pas le principe de la réforme ont choisi de s'inscrire dans cette logique de dialogue dans l'intérêt des cheminots. Je m'en félicite, de même que je me réjouis que votre commission et votre Assemblée aient choisi de donner toute sa place au dialogue social.

Des avancées importantes ont été accomplies en commission, dans le sens souhaité par le Gouvernement.

Je me réjouis que nous ayons pu, cet après-midi, élargir la fenêtre, offerte aux cheminots, de retour au statut de l'entreprise SNCF.

L'article 2 quinquies est adopté.

ARTICLE 2 SEXIES A

Mme la présidente. – Amendement n°58, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

Mme Éliane Assassi. – Amendement de conséquence.

L'amendement n°58, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°265, présenté par M. Cornu, au nom de la commission.

Alinéa 2, première phrase

Après les mots :

régi par

rédiger ainsi la fin de cette phrase :

la convention collective mentionnée à l'article L. 2162-1.

L'amendement rédactionnel n°265, accepté par le Gouvernement, est adopté.

L'article 2 sexies A, modifié, est adopté.

ARTICLE 2 SEXIES

M. Guillaume Gontard. – Cet article fixe le calendrier de l'ouverture à la concurrence pour les TET.

Il ne reste que quelques lignes alors qu'il y en avait plus de trente initialement. L'État s'est débarrassé de ces lignes sur les régions et leur service public est sinistré.

Elles auraient dû continuer à bénéficier des exceptions prévues par le règlement européen.

Le développement de ces lignes ne passe pas par un changement d'opérateur mais par des investissements, or la part de l'État baisse. L'obligation de la concurrence s'imposera à l'État à partir de 2023.

La dernière convention État-SNCF Mobilités arrive à échéance en 2020. La prolongerez-vous ? Cela renverrait l'ouverture à la concurrence à 2030 pour les Intercités.

Mme la présidente. – Amendement n°59, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

Mme Laurence Cohen. – Par cet amendement, nous demandons la suppression de la libéralisation des TET, qui est un contresens par rapport à l'intérêt national et à l'aménagement du territoire.

L'exploitation de ces lignes, dont la fréquentation a été décimée, par des compagnies privées sera-t-elle pertinente ?

La suppression de lignes, pour des raisons comptables, notamment des services de nuit, a suscité un report sur les cars ou sur la voiture individuelle. Nous nous opposons totalement à cette vision à courte vue, qui est une aberration, à l'heure de la COP24. La libéralisation de ce secteur favorise une vision commerciale, où les usagers diminuent. Nous ne voulons pas que les TET soient supprimés.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Nous ne partageons pas l'avis du groupe CRCE sur l'ouverture à la concurrence, dont nous avons suffisamment parlé. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Monsieur Gontard, l'État baisse sa contribution car un certain nombre de lignes TET seront reprises par les régions dans le cadre des conventions TER. L'État investira 3,7 milliards d'euros dans de nouveaux matériels, à destination de ces lignes, avant le transfert. C'est un engagement conséquent.

Si la qualité de service est au rendez-vous, l'État renouvellera en gré à gré la convention avec la SNCF en 2023. C'est dire qu'elle a les cartes en main.

Nous ne partageons pas votre point de vue sur l'ouverture à la concurrence, donc avis défavorable.

M. Fabien Gay. – L'État, autorité organisatrice, a déjà fait appel à manifestation d'intérêt pour les TET et les trains de nuit. Comme ce n'était pas rentable, ces trains ont disparu au profit des cars de nuit, qui sont moins confortables.

Nous aggravons en outre la dette environnementale. Le privé ira là où c'est rentable.

L'amendement n°59 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°30, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéas 1 et 2

Remplacer l'année :

2023

par l'année :

2033

Mme Laurence Cohen. – Cet amendement de repli repousse l'échéance de l'ouverture à la concurrence pour les trains d'équilibre du territoire à 2033 afin de laisser le temps à l'opérateur actuel de se préparer.

L'arrivée de nouveaux entrants rendra plus complexe encore la gestion du réseau. Ce que vous avez donné à l'Île-de-France, donnez-le aussi aux autres régions !

Mme la présidente. – Amendement n°105, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 2

Supprimer cet alinéa.

Mme Laurence Cohen. – Madame la Ministre, vous êtes concernée puisque l'État est l'autorité organisatrice.

Attendez au moins 2023 au lieu d'anticiper dès 2020. SNCF Mobilités a besoin de stabilité. Ne nous précipitons pas !

M. Gérard Cornu, rapporteur. – J'ai bien conscience que ces amendements sont de repli. Malgré vos efforts, avis défavorable aux deux amendements.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Les dispositions inscrites dans la loi utilisent toutes les possibilités de souplesse offertes par le règlement OSP, négocié sous le précédent quinquennat. Un recul à 2033 ne serait pas possible.

L'État, en tant qu'autorité organisatrice, n'a aucune raison de ne pas renouveler son contrat avec SNCF Mobilités si la qualité est au rendez-vous. Avis défavorable aux deux amendements.

Mme Laurence Cohen. – Il y a des explications à géométrie variable. Les TET sont en grandes difficultés. Certaines régions ont fait beaucoup avec

peu de moyens. Ce matin, Monsieur le Rapporteur, vous nous démontrerez la spécificité de la région Île-de-France, et quand on vous demande d'adopter le même raisonnement pour les TET, vous nous dites que ce ne sera pas possible.

Les usagers sont menacés de ne plus bénéficier de ces transports. On déporte le rail vers la route, je le rappelle.

M. Marc Laméni. – Ces amendements ont le mérite de poser de bonnes questions. Chaque année, lors de l'examen du projet de loi de finances, on mentionne les TET.

Nous sommes attachés à nos trains. L'organisation est complexe. Les services disparaissent progressivement. Les Intercités et les TET ont leur légitimité. Je suivrai le rapporteur, mais recommande prudence et vigilance, pour défendre le rail.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Madame Cohen, je vous remercie de croire que je prends ce sujet avec beaucoup de sérieux.

Il y a une spécificité de l'Île-de-France car des centaines de milliers de personnes s'y déplacent chaque jour.

Personne n'envisage d'abandonner les TET. L'État dépenserait 3,7 milliards d'euros pour déplacer ensuite ces services vers la route ?

Faisons confiance à la SNCF qui saura offrir un service de qualité. Si c'est le cas, l'État n'a aucune raison de ne pas renouveler la convention TET.

L'amendement n°30 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°105.

L'article 2 sexies est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

Mme la présidente. – Amendement n°91, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 2 *sexies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

M. Pascal Savoldelli. – Nous avons déposé cet amendement, qui a une histoire, très régulièrement ; la dernière fois en mars dernier, lors de la discussion de la proposition de loi Maurey-Nègre. Vous nous avez renvoyés au débat d'aujourd'hui.

Doit-on ou non prévoir des nouvelles ressources pour que les régions puissent développer leur système ferroviaire ?

Je veux vous aider, Madame la Ministre, à financer l'investissement vers le ferroviaire. Nous sommes quelques-uns ici à siéger à la commission des finances : dans les comptes de 2017, j'ai trouvé 3,4 milliards d'euros sur les 3,7 milliards d'euros que vous avez promis : c'est le CICE versé aux entreprises !

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Il faut avoir une réflexion globale. Nous aborderons la question du financement des infrastructures de transport à propos de la loi sur les mobilités, qui devrait nous être soumise prochainement. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Oui, je présenterai prochainement ce projet de loi. Je connais les attentes des régions mais également celles des collectivités territoriales qui n'ont pas pris les compétences d'autorité organisatrice, faute de ressources pour organiser les mobilités de la vie quotidienne, alors qu'il leur faut trouver des solutions alternatives à la voiture individuelle. Demande de retrait pour l'amendement n°91 et le suivant.

M. Pascal Savoldelli. – Nous serons là pour vérifier. Cet amendement propose 700 millions d'euros de recettes annuelles sur le versement transport. Nous sommes tous attachés à ce que les régions aient les moyens de leurs politiques. Je le maintiens.

L'amendement n°91 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°92, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 2 *sexies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

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

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

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

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

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

M. Pascal Savoldelli. – Cet amendement, que nous avons aussi déjà déposé de façon récurrente, applique aux transports publics urbains et interurbains de voyageurs, notamment les transports publics soumis à des obligations de service public comme le TER et le TET, le taux de TVA dévolu aux produits de première nécessité, soit 5,5 %, en considération de leur rôle social essentiel et de leur contribution à la réalisation des objectifs de transition énergétique. Un tel taux allégerait également la facture pour les régions et les intercommunalités.

Nous reprenons ici l'article 3 de notre proposition de loi débattue au Sénat le 10 décembre 2015. Cet article avait obtenu la majorité des votes du Sénat. Il répondait à une demande de l'Association des régions de France (ARF). Il rétablit ce qui existait en 2012.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – La réflexion sur le taux réduit de TVA est très importante. Mais c'est un manque à gagner considérable pour l'État. Je vous renvoie derechef au projet de loi sur les mobilités. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°92 n'est pas adopté.

ARTICLE 2 SEPTIES

Mme la présidente. – Amendement n°60, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

M. Fabien Gay. – Nous souhaitons supprimer de même cet article qui ouvre à la concurrence les

services régionaux conventionnés de voyageurs en 2023, d'où un risque majeur de déstabilisation de SNCF Mobilités, qui a vu sa note dégradée par l'agence Fitch.

Quelque 330 millions de personnes sont transportées par les 1 650 TER, qui roulent quotidiennement.

Dans son avis de 2011, l'ARF pointe que la libéralisation a engendré une désorganisation du système avec la multiplication des opérateurs sur un réseau en mauvais état dont la gouvernance est en pleine crise. Cette analyse vaut encore.

Les autorités organisatrices ciblent la vétusté du réseau et l'opacité de la SNCF. La libéralisation n'y changera rien. Elle ne fera que limiter le nombre des dessertes en reportant la charge sur les régions. L'État profiterait de cette décision puisque les dépenses au titre du contrat de plan État-région diminueraient.

C'est un jeu de dupes contre le service public ferroviaire et les usagers des transports.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Nous nous sommes compris sur le fait que nous ne sommes pas d'accord sur l'ouverture à la concurrence. Je regrette que nous ne nous soyons pas compris sur le fait que les régions qui la demandent ne la souhaitent pas pour réduire les dessertes, mais afin d'obtenir un meilleur service, dans le cadre de contrats de service public, au meilleur coût, donc pour avoir plus de services ferroviaires. Avis défavorable.

M. Fabien Gay. – Madame la Ministre, je vous ai donné l'exemple des TET et des trains de nuit et vous ne m'avez pas répondu.

M. Michel Raison. – L'ouverture à la concurrence peut nous aider à sauver la SNCF. Les marges de manœuvre ne sont pas toutes sur le personnel.

Les régions transfrontalières attendent l'ouverture à la concurrence avec impatience.

Les Suisses, qui sont performants en matière ferroviaire, pourraient nous inspirer quant à leurs méthodes. Par exemple, le cadencement supplémentaire peut créer une émulation.

L'amendement n°60 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°31, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéas 1, 2, 3 et 4

Remplacer l'année :

2023

par l'année :

2033

M. Fabien Gay. – C'est un amendement de repli.

Sur la demi-reculade sociale de l'amendement n°269... La majorité des conventions des TER dépassent les huit ans. Ce délai posera problème pour les cheminots qui voudront réintégrer la SNCF à l'issue du conventionnement.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°31 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°106, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéas 4 à 6

Supprimer ces alinéas.

M. Fabien Gay. – Défendu.

L'amendement n°106 n'est pas adopté.

L'article 2 septies est adopté.

ARTICLE 2 OCTIES

Mme la présidente. – Amendement n°177, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 2

Supprimer les mots :

, directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales,

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cet amendement porte sur la gouvernance de la SNCF. Le régime d'incompatibilité adopté en commission va bien plus loin que ce qui est prévu dans la directive. Par exemple, il empêche le président du conseil d'administration de SNCF Réseau d'être également dirigeant de la société tête du groupe. Or, à ce stade, nous ne souhaitons pas anticiper la gouvernance future du groupe.

Je vous propose une synthèse entre la stricte transposition de la directive et votre souhait d'une clarification des responsabilités.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – La commission aspire à une véritable indépendance de SNCF Réseau par rapport à la holding de tête et à SNCF Mobilités. Il convient de tout mettre en œuvre pour s'en assurer. C'est un enjeu important pour la concurrence.

L'intégration de SNCF Réseau dans un groupe comprenant des activités de mobilité pose problème dans la mesure où il n'y aurait plus de concurrence si des actions étaient menées pour favoriser les activités internes.

La gouvernance pose un problème crucial. Le président de l'Arafer recommande que les fonctions de membres du conseil d'administration ou de dirigeant de SNCF Réseau soient incompatibles avec les fonctions équivalentes dans la holding de tête.

Le texte de la commission a renforcé le régime d'incompatibilité prévu à l'article 8 *octies*.

Avis défavorable à cet amendement.

M. Olivier Jacquin. – Le Gouvernement cherche à fluidifier le fonctionnement de la SNCF tandis que le rapporteur vise une étanchéité.

En Allemagne, il y a ces critiques mais pas une Arafer de la qualité de la nôtre. Notre Arafer, puissante, pourra démêler les tentatives de collusion.

Si un membre du conseil d'administration des trois sociétés anonymes a un regard sur la sécurité, c'est positif. Nous soutiendrons l'amendement du Gouvernement.

M. Roger Karoutchi. – Je ne suis pas du tout d'accord avec l'amendement du Gouvernement. La confusion est totale. Le texte de la commission est beaucoup plus clair. Monsieur Jacquin, vous dites que s'il y a trop d'étanchéité, plus personne ne se parle. Mais le téléphone existe !

Ce n'est pas la peine de donner d'une main ce qu'on prend de l'autre, sans que la concurrence puisse se faire.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Nous avons un système performant, l'Arafer est une autorité respectée. L'avis défavorable à l'amendement du Gouvernement est une suggestion du président de l'Arafer qui craint qu'un texte biaisé ne fasse échouer toute possibilité de concurrence. D'où la nécessité de sécuriser l'indépendance de SNCF Réseau.

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Très bien.

L'amendement n°177 n'est pas adopté.

L'article 2 octies est adopté.

ARTICLE 2 NONIES

Mme la présidente. – Amendement n°46, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

M. Guillaume Gontard. – Cet article reprend un élément de la proposition de loi Maurey-Nègre : le transfert, clés en main, aux régions, du matériel roulant et des centres de maintenance. L'accès au matériel roulant et aux ateliers est un enjeu pour attirer de nouveaux opérateurs, car l'investissement nécessaire pour acquérir une flotte reste une importante barrière à l'entrée.

Les ateliers de maintenance ne sont pas exclusivement dédiés à la maintenance des TER - la part se situe entre 35 et 93 %. Comment faire le tri ? Quel avenir pour les services de maintenance gérés au niveau national par la SNCF ? Comment éviter, delà de la perte d'efficacité, une maintenance à plusieurs vitesses mettant en péril la sécurité des

usagers ? Qui prendra en charge le démantèlement du matériel ancien ? Je crains que tout cela n'affaiblisse l'opérateur historique.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je ne peux pas laisser dire qu'il y aurait un risque sur la sécurité. Tous les nouveaux opérateurs auront un certificat de sécurité et seront contrôlés par l'établissement public de sécurité ferroviaire. Avis défavorable.

L'amendement n°46 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°182 rectifié, présenté par MM. Gold, Corbisez et Arnell, Mmes M. Carrère, Costes, N. Delattre et Jouve, M. Labbé et Mme Laborde.

Alinéa 3

Rédiger ainsi cet alinéa :
SNCF Mobilités et l'autorité organisatrice prennent en charge les coûts de démantèlement des matériels roulants non repris par celle-ci. La répartition des charges respectives des coûts de démantèlement est calculée à proportion de la durée d'utilisation de ces matériels dans le cadre des contrats de service public du ressort de l'autorité organisatrice, déduction faite des provisions qui lui auraient été déjà facturées.

M. Guillaume Arnell. – Cet amendement répartit entre SNCF Mobilités et les AOT le coût du démantèlement des matériels roulants non repris par ces dernières. Alors que leurs dotations diminuent, il s'agit de les libérer en partie d'une contrainte.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Il me semble que votre amendement est satisfait par le texte de la commission. Retrait ?

M. Roger Karoutchi. – Tout à fait.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

M. Guillaume Arnell. – Si l'on me donne l'assurance que l'amendement est effectivement satisfait, je le retire. Je n'en suis pas convaincu. (*Mme la ministre fait signe que c'est bien le cas.*)

M. Gérard Cornu, rapporteur. – L'alinéa 3 de l'article 2 *nonies* est parfaitement clair.

M. Roger Karoutchi. – En langage technocratique.

L'amendement n°182 rectifié est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°266, présenté par M. Cornu, au nom de la commission.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Au premier alinéa de l'article L. 2121-9 du code des transports, les mots : « des articles L. 2121-4-1 et » sont remplacés par les mots : « de l'article ».

L'amendement de coordination n°266, accepté par le Gouvernement, est adopté.

L'article 2 nonies, modifié, est adopté.

La séance est suspendue à 20 heures.

PRÉSIDENCE DE MME CATHERINE TROENDLÉ,
VICE-PRÉSIDENTE

La séance reprend à 21 h 30.

ARTICLE 3

Mme la présidente. – Amendement n°61, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

M. Fabien Gay. – Il est temps de se libérer des illusions de l'ouverture à la concurrence. Le ferroviaire n'échappera pas au traitement qui a été infligé à la téléphonie mobile ou aux réseaux de bus par la loi Macron. En lieu et place d'un monopole public, qui a la vertu du service public, un oligopole d'entreprises se partage le marché. Orange, opérateur historique, dont le capital a été dilapidé, Free, SFR, Bouygues Telecom, la poule aux œufs d'or du groupe Bouygues ; ces quatre opérateurs se sont entendus sur un modus vivendi lorsqu'il a fallu équiper tout habitant âgé d'au moins 12 ans. Le marché arrivant à quasi-saturation, la concurrence se joue sur les variables sociales. Et les conditions de travail des salariés se dégradent de manière continue. Cette concurrence organisée n'a pas garanti une égalité du service pour tous.

Mme la présidente. – Amendement identique n°159 rectifié *quinquies*, présenté par Mmes Lienemann et Meunier, M. Tourenne, Mme Prévile, MM. Bourquin, Duran et Todeschini, Mmes G. Jourda et Monier et M. Tissot.

Mme Angèle Prévile. – L'engagement du Gouvernement à ne pas traiter par ordonnance la question de l'ouverture à la concurrence du marché du transport ferroviaire des voyageurs n'est pas tenu à cet article.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Avis défavorable pour des raisons que j'ai déjà longuement développées.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Nous avons remplacé au fil des consultations et des débats les habilitations par des dispositions inscrites dans le droit dur. Restent des ordonnances seulement sur des sujets techniques : en l'espèce, le transfert du matériel roulant. Avis défavorable.

M. Fabien Gay. – C'est vrai, il est tard, cela fait trois jours mais nous continuerons d'avancer des arguments. (*M. Roger Karoutchi ironise.*) L'affaire est sérieuse.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Tout à fait d'accord !

M. Fabien Gay. – Les cheminots sont de plus en plus cantonnés à un réseau donné, sans parler de la

spécialisation sur les trains de banlieue. L'objectif : préparer avec armes et bagages une cession aux futurs opérateurs. La dilapidation des actifs du groupe est un mauvais coup porté aux usagers : l'extrême usage entraînera une extrême usure.

M. Roger Karoutchi. – Il ne manque plus que la canonnade de *L'Aurora*.

Les amendements identiques n°s 61 et 159 rectifié quinquies ne sont pas adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°222, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 3

Après les mots :

obligations de service public

insérer les mots :

, les conditions dans lesquelles ces spécifications comporteront des clauses sociales, et dans lesquelles les représentants du personnel des sociétés en place seront informés et consultés sur les projets de délégation de services publics, les modalités de négociation associant l'Autorité Organisatrice de Mobilités et les organisations syndicales représentatives, portant notamment sur les périmètres des marchés, les clauses sociales incluses dans le marché public, leurs modalités de suivi,

Mme Angèle Prévile. – Il est bon d'inclure des clauses sociales dans les spécifications des marchés et d'organiser leur suivi en association avec les représentants du personnel et les organisations syndicales. L'expérience l'a prouvé, cela permet d'anticiper les effets sociaux d'un possible changement d'opérateur.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – L'insertion de clauses sociales dans les contrats de service public est prévue à l'article 2 *quinquies*, vous avez donc satisfaction sur ce point. Quant au périmètre des contrats de service public, il revient aux autorités organisatrices de le définir. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je partage votre volonté d'informer et de consulter les organisations syndicales et d'intégrer des clauses sociales dans les marchés. En revanche, il n'est pas nécessaire de préciser leurs modalités dans la loi. Le nouvel article L. 2121-18 en renvoie le détail à un décret en Conseil d'État. Retrait ?

L'amendement n°222 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°107, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 4

Supprimer cet alinéa.

M. Pascal Savoldelli. – Voici un amendement simple : faire en sorte que toutes les conditions et garanties attachées au transfert de salariés soient traitées directement dans la loi, et non renvoyées à une ordonnance.

Madame la Ministre, je vous ai interrogée tardivement hier sur SNCF RE, coquille vide domiciliée au Luxembourg, et son unique salarié qui recycle 11 millions d'euros pour la SNCF. Il n'est que 21h45, vous pourrez donc me répondre : ce salarié sera-t-il transféré ?

Mme la présidente. – Amendement identique n°267, présenté par M. Cornu, au nom de la commission.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Je n'ose plus donner d'avis favorable à un amendement du groupe CRCE de peur qu'il ne le retire, comme il l'a fait hier soir. J'ai donc pris mes précautions et déposé un amendement identique.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'article donnait au Gouvernement une habilitation qui n'est plus nécessaire grâce à la co-construction du texte avec l'Assemblée nationale puis le Sénat. Avis favorable.

M. Roger Karoutchi. – C'est trop !

M. Olivier Jacquin. – C'est de la collusion !
(Sourires)

Les amendements n°s 107 et 267 sont adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°108, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 6

Supprimer cet alinéa.

Mme Éliane Assassi. – Le transfert du matériel roulant et des ateliers de maintenance reste prévu dans le cadre d'une habilitation. C'est un véritable dépouillement de SNCF Mobilités. Pourquoi ne pas laisser les entrants investir dans le matériel roulant ? Les ateliers de maintenance ne servent pas qu'au transport : difficile de les transférer aux régions sans causer des difficultés d'organisation. Enfin j'attire votre attention sur le matériel amianté, ce sera un cadeau empoisonné pour les régions. On ne peut pas légiférer à l'aveugle sur une question aussi importante.

Mme la présidente. – Amendement n°20 rectifié *quater*, présenté par M. Malhuret et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires.

Alinéa 6

Après le mot :

jour,

insérer les mots :

intégrant le retour d'expérience,

M. Marc Laménie. – Il s'agit de préciser les conditions du transfert de matériel roulant et des ateliers de maintenance. Pour garantir l'équité et la transparence, les régions doivent pouvoir récupérer le matériel roulant avec le carnet d'entretien à jour et les plans de maintenance actualisés.

Mme la présidente. – Amendement n°122 rectifié *bis*, présenté par MM. Longeot et Gremillet.

Alinéa 6

Après le mot :

jour,

insérer les mots :

ainsi que les plans de maintenance actualisés

M. Jean-François Longeot. – C'est le même objectif : faire en sorte que le transfert se déroule dans de bonnes conditions.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – L'acquisition de matériel roulant et l'accès aux ateliers de maintenance peuvent constituer des barrières à l'arrivée de nouveaux opérateurs, l'Arafer l'a souligné et le président Maurey avait bien cerné la difficulté dans sa proposition de loi. Avis défavorable à l'amendement n°108. De même qu'à l'amendement n°20 rectifié *quater* : à quel document fait référence un « retour d'expérience » ? *Idem* pour l'amendement n°122. Il faut trouver un équilibre entre la transmission des informations indispensables et le secret industriel. Restons-en à l'habilitation telle que la commission l'a votée, qui reste générale.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Madame Assassi, un tiers du parc est amianté. Les régions ont accepté de prendre leur part du désamiantage ; l'alternative aurait été d'en laisser toute la charge à la SNCF... Les principes sont clairement inscrits dans le texte, l'ordonnance réglera les détails techniques. Avis défavorable à l'amendement n°10 ; retrait, sinon rejet des amendements n°s 20 rectifié *quater* et 122 rectifié *bis*.

Mme Éliane Assassi. – Voici une vraie explication de vote.

M. Roger Karoutchi. – Parce que d'habitude...

M. Frédéric Marchand. – ...il y en a de fausses ?

Mme Éliane Assassi. – Le cinéma, ça ne marche pas avec moi !

Mme la ministre, je n'ai pas saisi le sens de votre réponse. L'amiante a fait l'objet de nombreux rapports au Sénat ; le transfert des matériels et des ateliers occasionnera des charges énormes ; c'est un cadeau empoisonné.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Madame Assassi, vous trouverez une réponse à votre demande de précision en relisant l'article 3.

L'amendement n°108 n'est pas adopté.

M. Marc Laménie. – L'historique des matériels, leur état, leur qualité sont des éléments fondamentaux. Satisfait des explications de la ministre et du rapporteur, je retire l'amendement n°20 rectifié *quater*.

L'amendement n°20 rectifié quater est retiré ainsi que l'amendement n°122 rectifié bis.

Mme la présidente. – Amendement n°162, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 7

Remplacer le mot :

concernant

par les mots :

notamment en ce qui concerne

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il faut revenir à la rédaction initiale pour inclure la question du personnel transféré.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Ce serait élargir substantiellement le champ de l'ordonnance. Quand j'ai demandé quel était son but, on ne m'a parlé que du transfert des biens. Avis défavorable.

L'amendement n°162 n'est pas adopté.

L'article 3, modifié, est adopté.

ARTICLE 3 BIS A

Mme la présidente. – Amendement n°67, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 4, première phrase

Après le mot :

usagers

insérer les mots :

, et notamment de représentants d'associations de personnes handicapées, de salariés des entreprises ferroviaires et d'élus des collectivités territoriales

M. Pascal Savoldelli. – L'Assemblée nationale a rétabli les comités de ligne supprimés en 2010. Il convient de renforcer ces gages de démocratie et de contrôle citoyen ; les usagers sont les mieux à même de faire remonter les difficultés. Il convient aussi d'y intégrer les associations de personnes handicapées, sans pour autant fixer leur composition.

Mme la présidente. – Amendement n°5 rectifié *octies*, présenté par M. Malhuret et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires.

Alinéa 4, première phrase

Après les mots :

des usagers

insérer les mots :

, des associations représentant les personnes handicapées

Mme la présidente. – Amendement n°6 rectifié *octies*, présenté par M. Malhuret et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires.

Alinéa 4, première phrase

Après les mots :

des usagers

insérer les mots :

, ainsi que des élus des collectivités territoriales concernées

M. Marc Laménie. – Ces amendements associent des représentants d'associations de personnes handicapées, c'est très important depuis la loi du 11 février 2005, et des représentants des élus aux comités de suivi des dessertes.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Il est pertinent d'inclure des représentants des associations des personnes handicapées et des collectivités territoriales dans les comités de suivi des dessertes. En revanche, la présence des salariés, ce n'est pas l'objet. Avis défavorable à l'amendement n°67. Avis favorable aux amendements n°5 rectifié *octies* et 6 rectifié *octies*.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis que les rapporteurs. Il serait paradoxal que les salariés figurent dans les comités alors que ceux-ci expriment un avis sur les appels d'offres.

Mme Fabienne Keller. – Nous avons expérimenté les comités de ligne en Alsace avec de très bons résultats. Bien animés, ce sont des forces de proposition. Il est bon d'y associer les personnes handicapées et les élus.

Mme Éliane Assassi. – Ça devrait être normal !

L'amendement n°67 n'est pas adopté.

Les amendements n°5 rectifié octies et 6 rectifié octies sont adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°8 rectifié *septies*, présenté par M. Malhuret et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires.

Alinéa 4, première phrase

Après les mots :

des usagers

insérer les mots :

, ainsi que de représentants d'associations de protection de l'environnement

M. Marc Laménie. – Je poursuis sur la même ligne... Cet amendement intègre les représentants des associations de protection de l'environnement dans les comités de suivi des dessertes.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Attention, il ne faut pas augmenter à l'infini le nombre de personnes

siégeant dans les comités de desserte, qui ont d'abord à s'exprimer sur la qualité de l'offre et les politiques de desserte. Retrait, sinon rejet.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Les associations environnementales sont représentées au sein du Haut comité de transport ferroviaire. Retrait ?

M. Marc Laménie. – D'accord, dans un souci de simplification.

L'amendement n°8 rectifié septies est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°109, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 4, seconde phrase

Après le mot :

service

insérer les mots :

, la performance énergétique et écologique

M. Fabien Gay. – Cet amendement peut être adopté à l'unanimité. Il est issu d'un amendement du groupe UDI de l'Assemblée nationale.

M. Frédéric Marchand. – C'est la convergence des luttes !

M. Philippe Dallier. – Ça arrive !

M. Fabien Gay. – L'amendement prévoit un bilan sur la performance énergétique et écologique présenté aux comités de desserte, en cohérence avec nos votes d'hier.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Je n'y suis pas opposé (« Ah ! » sur les bancs du groupe CRCE) Avis favorable. J'espère que vous n'allez pas le retirer.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Avec Nicolas Hulot, nous attachons une grande importance à la performance écologique dans les transports. Nous discuterons demain du plan hydrogène. Avis favorable.

M. Roger Karoutchi. – C'est trop !

L'amendement n°109 est adopté.

L'article 3 bis A, modifié, est adopté.

ARTICLE ADDITIONNEL

Mme la présidente. – Amendement n°125 rectifié, présenté par MM. Léonhardt, Dantec, Arnell et A. Bertrand, Mme Carrère, MM. Castelli, Collin et Corbisez, Mmes Costes et Delattre, MM. Gabouty, Gold, Guérini et Guillaume, Mmes Jouve et Laborde et MM. Labbé, Menonville, Requier et Vall.

Après l'article 3 bis A

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après la sous-section 3 de la section 1 du chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports, est insérée une sous-section ainsi rédigée :

« Sous-section ...

« Comités de pôles d'échanges multimodaux

« Art. L.2121-9-... - Des comités de pôles d'échanges multimodaux sont institués auprès des autorités organisatrices concernées permettant l'association des représentants des usagers. Ces comités sont consultés sur la gouvernance des infrastructures concernées, la coordination des services et l'articulation des modes, l'intermodalité, l'information des voyageurs, la qualité de service, le choix des équipements affectés à la réalisation des services. Un décret en Conseil d'État fixe la composition, le fonctionnement et les missions de ces comités. »

M. Guillaume Arnell. – Les nouveaux opérateurs doivent pouvoir siéger au sein d'une instance de gouvernance des gares et des pôles d'échanges multimodaux, au même titre que l'opérateur historique.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – C'est une idée intéressante, mais elle dépasse le cadre du ferroviaire. Attendons l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités pour prendre une position globale. Retrait ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La coordination des offres de transport est un enjeu majeur. Vous avez satisfaction sur le premier point, les gares ; quant au second, les pôles d'échanges multimodaux, il sera traité dans le projet de loi Mobilités.

M. Guillaume Arnell. – Nous suivrons ce dossier.

L'amendement n°125 rectifié est retiré.

ARTICLE 3 BIS B

Mme la présidente. – Amendement n°110, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 3

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Toute création ou suppression de la desserte d'un itinéraire par un service de transport ferroviaire de voyageurs ou de la desserte d'un point d'arrêt par un service de transport d'intérêt national ou international, ainsi que toute décision de suppression de guichets ou de services, est soumise à l'avis conforme des régions, départements et communes concernés.

M. Guillaume Gontard. – Les collectivités territoriales, en particulier régions et EPCI, doivent avoir un droit de regard sur les fermetures de lignes et de dessertes. Nous ne pouvons pas accepter que des villes ne soient plus desservies pour des motifs de rentabilité, cela ira à rebours de l'effort écologique auquel nous nous sommes engagés en signant l'accord de Paris.

Mme la présidente. – Amendement n°188 rectifié, présenté par MM. Dantec, Léonhardt, Corbisez, Gold, Arnell et A. Bertrand, Mme Carrère, MM. Castelli et Collin, Mmes Costes et Delattre, MM. Gabouty,

Guérini et Guillaume, Mme Jouve, M. Labbé, Mme Laborde et MM. Menonville, Requier et Vall.

I. – Alinéa 3

Après les mots :

l'article L. 2121-1

insérer les mots :

, ainsi que les comités de suivi de dessertes au sens de l'article L. 2121-9-1,

II. – Alinéa 7

Après les mots :

l'État

insérer les mots :

et les comités de suivi des dessertes au sens de l'article L. 2121-9-1

M. Guillaume Arnell. – Il s'agit d'étendre aux comités de suivi des dessertes la consultation sur la création, la suppression ou la modification d'un service d'intérêt national et l'information sur la consistance des services librement organisés.

Mme la présidente. – Amendement n°143 rectifié *quinquies*, présenté par Mmes Lienemann et Meunier, MM. Tourenne et Bourquin, Mme Prévile, MM. Duran et Todeschini, Mmes G. Jourda et Monier et M. Tissot.

Alinéa 3

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Sont aussi consultées dans les mêmes conditions les associations d'usagers concernées ainsi que les représentants des personnels.

Mme Angèle Prévile. – La création, la suppression ou la modification d'un service d'intérêt national touche à la vie quotidienne des usagers. Cet amendement prévoit la consultation du personnel mais aussi celle des collectivités.

Mme la présidente. – Amendement n°202, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 3

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les fédérations nationales d'associations d'usagers des transports sont également consultées.

M. Yves Daudigny. – C'est la même préoccupation : associer les usagers.

Mme la présidente. – Amendement n°176 rectifié, présenté par MM. Longeot et Gremillet.

Alinéa 7

Rédiger ainsi le début de cet alinéa :

L'État, ainsi que les régions, départements et communes concernés par la modification de la consistance d'un service librement organisé par une entreprise ferroviaire

assuré dans leur ressort territorial, sont préalablement informés...

M. Jean-François Longeot. – Cet amendement réaffirme la prééminence de l'État dans l'organisation des services de transport ferroviaire, en cohérence avec la position de la commission.

Mme la présidente. – Amendement n°203 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 7

Après le mot :

départements

insérer les mots :

, établissements publics de coopération intercommunale

et après le mot :

informés

insérer les mots :

dans un délai maximal de six mois,

Mme Angèle Prévile. – Cet amendement accorde à l'entreprise ferroviaire un délai maximal de six mois pour informer l'État ainsi que les collectivités concernées, EPCI compris, par la modification d'un service librement organisé. Ce délai garantira une meilleure anticipation des évolutions à venir.

Mme la présidente. – Amendement n°134 rectifié *bis*, présenté par MM. Longeot, Delcros et Gremillet.

Alinéa 7

Remplacer les mots :

des conditions fixées

par les mots :

un délai raisonnable fixé

M. Jean-François Longeot. – Cet amendement crée un délai de prévenance des collectivités locales et de l'État suffisant afin qu'ils puissent trouver des solutions pour préserver le service modifié ou y trouver une alternative.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – L'amendement n°110 revient à mettre l'État sous la tutelle des collectivités territoriales. Avis défavorable.

L'amendement n°188 rectifié est satisfait par l'article 3 *bis* A. Il fait aussi peser une contrainte non pertinente sur les opérateurs de services librement organisés. Avis défavorable.

L'amendement n°143 rectifié *quinquies* est lui aussi satisfait par l'article 3 *bis* A ; retrait ?

Avis défavorable à l'amendement n°202.

Avis favorable, en revanche, à l'amendement n°176 rectifié, cohérent avec la position de la commission.

Je partage la volonté des auteurs de l'amendement n°203 d'informer les collectivités territoriales au plus tôt ; mais la fixation du délai relève du réglementaire. Avis défavorable.

L'amendement n°134 rectifié *bis* prévoit un « délai raisonnable », ce qui laisse trop de place à l'interprétation pour que la disposition soit opérante. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'amendement n°110 est satisfait. Il n'est pas envisageable de donner un pouvoir bloquant aux collectivités. Avis défavorable.

L'amendement n°188 rectifié est aussi satisfait. Il n'est pas possible de consulter un comité de suivi pour des activités librement organisées. Retrait ou avis défavorable. Il n'est pas souhaitable que des salariés soient préalablement consultés sur un appel d'offres d'une autorité organisatrice. Avis défavorable à l'amendement n°143 rectifié *quinquies*.

L'amendement n°202 est satisfait. Retrait ou avis défavorable.

L'État est déjà mentionné dans le texte de la commission. Retrait ou avis défavorable à l'amendement n°176 rectifié.

Le délai de six mois pourra être précisé dans le décret. Avis défavorable à l'amendement n°203 rectifié. Le terme « délai raisonnable » n'est pas satisfaisant. Retrait ou avis défavorable à l'amendement n°134 rectifié *bis*.

L'amendement n°110 n'est pas adopté.

L'amendement n°188 rectifié n'est pas adopté.

L'amendement n°143 rectifié quinquies n'est pas adopté.

M. Yves Daudigny. – Les explications de la ministre m'ont convaincu. Je retire l'amendement n°202.

L'amendement n°202 est retiré.

L'amendement n°176 rectifié est adopté.

L'amendement n°203 rectifié n'a plus d'objet.

L'amendement n°134 rectifié bis n'est pas adopté.

Mme Angèle Prévile. – À l'amendement n°203 rectifié, j'ai demandé que les EPCI soient intégrés. La discussion n'en a pas fait mention.

L'amendement n°191 rectifié n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°204, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 7

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les fédérations nationales d'associations d'usagers des transports en sont également informées.

M. Yves Daudigny. – Cet amendement améliore la consultation et l'information en cas de modification de

la consistance d'un service librement organisé. Les entreprises ferroviaires ayant l'intention de modifier un service de transport doivent préalablement à cette modification en informer les collectivités territoriales ainsi que les fédérations nationales d'associations d'usagers des transports.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – La définition des comités de suivi des dessertes satisfait pleinement cet amendement.

Nous n'allons pas y faire référence à chaque amendement. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°204 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°205, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

« Dans une logique d'intermodalités, les entreprises ferroviaires facilitent l'embarquement des mobilités douces dans leurs trains. »

M. Olivier Jacquin. – Défendu

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il est important de développer des services d'embarquement des mobilités douces comme le vélo ou la trottinette. (*Sourires*) Ce n'est cependant pas du niveau de la loi. (*M. Philippe Dallier s'exclame.*)

M. Roger Karoutchi. – Comment cela ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Retrait ou avis défavorable.

M. Olivier Jacquin. – Je ne retire pas mon amendement. Vous verrez que la trottinette, qui peut prêter à sourire, aura de plus en plus de succès. (*Mouvements divers*)

Mme Fabienne Keller. – Les trottinettes pliantes et vélos pliants règlent le problème : ce sont des bagages. Plus sérieusement, la question se pose lorsqu'il y a usage massif du vélo, comme en Alsace. L'usage du vélo doit être pensé et géré dans une logique d'intermodalité, avec deux vélos, l'un au point de départ et l'autre au point d'arrivée.

L'amendement n°205 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°206, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

« Préalablement à l'arrêt du trafic sur une ligne ferroviaire desservie par des services régionaux ou des services d'intérêt national, les autorités organisatrices concernées, les entreprises ferroviaires concernées et SNCF Réseau, sous l'autorité de celui-ci, doivent, dans des conditions fixées par décret, élaborer et diffuser,

notamment aux associations d'usagers, sur la base d'éléments recueillis par un ou plusieurs experts indépendants de SNCF Réseau : une analyse du trafic et de l'état de l'infrastructure ; une étude de la possibilité d'une reprise éventuelle de l'exploitation ferroviaire ainsi que les conditions du report sur autocar. SNCF Réseau diffuse des informations sur l'arrêt du trafic en amont de celui-ci. Ce dossier préalable à l'arrêt du trafic doit inclure des éléments d'analyse comparative des services sur des lignes similaires situées dans d'autres États membres. »

M. Olivier Jacquin. – Qu'il s'agisse d'un arrêt du trafic ferroviaire par choix ou par contrainte, une procédure préalable à l'arrêt du trafic doit s'imposer aux autorités organisatrices, aux entreprises ferroviaires concernées et à SNCF Réseau afin d'élaborer et de diffuser, sur la base d'éléments recueillis par un ou plusieurs experts indépendants, une analyse du trafic et de l'état de l'infrastructure, l'étude de repreneurs éventuels de l'exploitation, une étude d'impact du report sur l'autocar et les autres modes. SNCF Réseau doit diffuser des informations sur le calendrier de l'arrêt du trafic. Ce dossier doit inclure des éléments d'analyse comparative des services sur des lignes similaires situées dans d'autres États membres.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Cet amendement est en partie satisfait par une disposition introduite en commission, à l'initiative de Benoît Huré. Si une région supprime un service par manque de fréquentation, pourquoi SNCF Réseau devrait-elle coordonner une étude ?

Nous sommes attachés à ne pas entraver l'action des collectivités territoriales par des normes trop lourdes. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La fermeture de lignes est déjà soumise à l'autorisation de la région. Faisons confiance aux collectivités plutôt que d'imposer des contraintes. Avis défavorable.

L'amendement n°206 n'est pas adopté.

L'article 3 bis B, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

Mme la présidente. – Amendement n°111 rectifié, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 3 bis B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À l'article L. 2121-5 du code des transports, les mots : « est soumise pour avis aux départements et aux » sont remplacés par les mots : « , ainsi que toute suppression d'un guichet ou d'un service, est soumise à l'avis conforme des départements, des communautés de communes et d'agglomération et des ».

M. Guillaume Gontard. – Cet amendement prévient les fermetures de lignes, de dessertes, de

guichets. Le service ferroviaire est essentiel pour la mobilité de nos concitoyens. Les régions ont en charge la compétence transports mais dépendent des départements et EPCI pour la définition d'un réseau efficace. Les acteurs communaux, départementaux, les EPCI, doivent peser dans la gestion des dessertes.

Mme la présidente. – Amendement n°7 rectifié *sexies*, présenté par M. Malhuret et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires.

Après l'article 3 bis B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À l'article L. 2121-5 du code des transports, après la seconde occurrence du mot : « personnes », sont insérés les mots : « , ainsi que toute suppression d'un guichet ou d'un service, ».

M. Marc Laméni. – Cet amendement préserve l'aménagement de nos territoires et la desserte des communes rurales ou isolées, en soumettant les créations et suppressions de dessertes à l'avis des départements, communes et intercommunalités concernés.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Ces amendements sont très curieux. Imposer à la région un avis conforme de certaines collectivités... Si on va par là...

M. Philippe Dallier. – Il ne se passera jamais rien !

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Le pays risque d'être bloqué. Les choses se font par le dialogue, pas par avis conforme.

Avis complètement défavorable à l'amendement n°111 rectifié.

L'amendement 7 rectifié *sexies* complique la situation. En outre, l'avis simple est déjà prévu. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – On ne peut pas imaginer conditionner l'exercice d'une compétence d'une collectivité territoriale à un avis conforme d'amendements des collectivités territoriales.

Nous avons ajouté les collectivités dans les comités de suivi des dessertes. Ce qui satisfait l'amendement. Avis défavorable aux deux amendements.

M. Pascal Savoldelli. – Monopole pour la région de décider de la fermeture de certaines lignes et dialogue insuffisant : à ce compte-là, on ne peut plus demander aux départements de financer les gares !

Laurent Lafon, d'un bord politique opposé au mien, connaît aussi bien que moi le Val-de-Marne. Que dira le Préfet ? S'il s'agit de donner un simple avis administratif...

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Un avis conforme.

M. Roger Karoutchi. – Ce n'est pas la même chose.

M. Pascal Savoldelli. – Soyez cohérents. Vous contribuerez financièrement, si vous en avez les moyens, et tout le monde n'a pas ceux des Hauts-de-Seine...

M. Roger Karoutchi. – Et voilà !

M. Pascal Savoldelli. –... mais quand il s'agira de décider de fermer la gare, vous n'aurez plus votre mot à dire !

L'amendement n°111 rectifié n'est pas adopté.

M. Marc Laménie. – L'objet de l'amendement n° 7 rectifié *sexies* est clair. La deuxième version demande un avis conforme du département, ou de la commune. Il s'agit seulement d'éclairer le débat.

Dans la Marne et la Meuse, une ligne passait de Châlons-en-Champagne à Suippes et Sainte-Menehould, avec deux allers-retours par jour. Elle a été fermée en catimini, sur une initiative régionale. C'est dommage. Il y a bien d'autres exemples de cet acabit. Les comités de ligne sont utiles.

Par respect pour la ministre et le rapporteur, je retire mon amendement n°7 rectifié *sexies*.

L'amendement n°7 rectifié sexies est retiré.

L'article 3 bis est adopté.

ARTICLE 3 TER

Mme la présidente. – Amendement n°247, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 2

Supprimer les mots :

à leur demande et

M. Olivier Jacquin. – Tel que rédigé, l'article 3 *ter* laisserait la possibilité aux différentes entités de faire appel à des sociétés de sécurité privées.

La police ferroviaire est seule habilitée à intervenir sur le réseau. La sécurité doit dépendre, soit de la force publique, soit de la SUGE.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – La loi permet mais n'impose pas aux entreprises ferroviaires d'avoir recours à la SUGE.

En commission, nous avons prévu la possibilité pour les autorités organisatrices de contractualiser directement avec la SUGE, par exemple si l'entreprise ferroviaire ne dispose pas de son propre service de sécurité. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La réforme ferroviaire de 2014 a ouvert la possibilité de recourir à la SUGE à toute entreprise ferroviaire.

Le texte prévoit que les autorités organisatrices régionales pourront faire appel à la SUGE, qui dispose d'une très grande expertise.

De là à les y obliger, c'est excessif. Retrait ou avis défavorable.

M. Olivier Jacquin. – Nous le retirons. Nous craignons que différents acteurs interviennent dans la sécurité.

L'amendement n°247 est retiré.

L'article 3 ter est adopté.

ARTICLE 3 QUATER

M. Fabien Gay. – Le rapport Spinetta a préconisé l'abandon des lignes peu fréquentées. Le rapporteur de l'Assemblée nationale demande un rapport sur l'état de ces lignes. Le Gouvernement indique qu'il n'est pas question de les abandonner et que tout cela sera discuté dans le cadre des régions. C'est se décharger sur elles de la responsabilité des petites lignes.

L'intérêt du système ferroviaire n'est traité que d'un point de vue financier. L'État se désengage complètement tout en nous demandant de croire sur parole qu'il investira 3,7 milliards d'euros. Nous avons été trop échaudés par des plans de relance jamais financés. Toute la réforme repose sur des efforts de productivité demandés à la SNCF pour réparer le sous-financement de l'État pendant quarante ans.

Exploiter des lignes non rentables demande un investissement public considérable. Nous sommes inquiets sur l'avenir de ces lignes qui contribuent au maillage de notre territoire.

Mme la présidente. – Amendement n°223 rectifié, présenté par MM. Gremillet, Duplomb, Charon, Husson, Cardoux, Buffet, Paccaud et Kennel, Mme Deroche, M. J.M. Boyer, Mme Morhet-Richaud, MM. Savary et Mouiller, Mmes Gruny et Lamure, MM. Meurant, Pellevat, Magras, Pointereau et Chaize, Mmes Chain-Larché et Thomas, MM. Poniowski, Lefèvre et Rapin, Mme Lassarade, MM. Brisson, Guené, Pierre, de Nicolaÿ, Raison et Perrin et Mmes Deseyne et Imbert.

Rédiger ainsi cet article :

Avant l'élaboration des prochains contrats de plan État-Région, le Gouvernement s'engage à entamer une réflexion associant les différents niveaux de collectivités, en particulier des régions, sur l'avenir des lignes catégorisées UIC 7 à 9 et remet au Parlement les conclusions de cette réflexion.

Cette réflexion permet en premier lieu de réfléchir à une nouvelle catégorisation qui reflète mieux l'importance socio-économique des différentes lignes. Elle permet également également de travailler sur l'adaptation des référentiels de maintenance pour les lignes les moins circulées et sur leurs conditions d'exploitation, en rendant possible la prise en charge, par une entité unique, de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure. L'État s'engage enfin à identifier des sources de financement pour ces lignes.

Si un transfert global de ces lignes aux collectivités n'est pas souhaitable, les régions qui le souhaitent peuvent récupérer la propriété d'une partie de ces lignes.

M. Louis-Jean de Nicolaÿ. – La réhabilitation des petites lignes ferroviaires est essentielle. Elle est durement affectée par les retards d'investissement chroniques et le désengagement du gestionnaire d'infrastructures des lignes capillaires depuis des dizaines d'années. Malgré la politique du Gouvernement qui réduit l'endettement de la SNCF, il reste à identifier sur le temps long les modes de financement qui assureront la réhabilitation de ces lignes, avant l'élaboration des prochains contrats de plan État-régions à l'horizon 2020. Tel est l'objet de cet amendement.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Cet amendement récrit complètement l'article. Il a été modifié depuis la réunion de la commission qui avait demandé son retrait. Nous partageons avec M. Gremillet la nécessité d'une clarification de ces petites lignes.

La réécriture proposée par cet amendement pose problème car elle adresse une injonction au Gouvernement. Cet amendement ferait aussi tomber tous les amendements suivants qui compléteront utilement le texte de la commission.

Entre outre, M. Gremillet, auteur de cet amendement, a cosigné l'amendement suivant de Mme Keller. Mieux vaut le retirer.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Votre amendement change la nature de l'article qui, en l'état actuel, demande un état des lieux des petites lignes pour éviter que les régions ne découvrent les difficultés qu'après avoir signé les contrats de plan.

Cet objectif de diagnostic disparaît dans votre amendement au profit d'une nouvelle clarification.

Le deuxième alinéa me gêne, car il vise un transfert de propriété des lignes aux régions : le Gouvernement ne souhaite pas prévoir ce qui apparaîtrait comme un démantèlement du réseau ferroviaire.

L'amendement n°223 rectifié est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°22 rectifié, présenté par Mme Keller, MM. Huré, Courtial, Morisset, Grosdidier, D. Laurent, Brisson, Reichardt, Paccaud et Lefèvre, Mme A.M. Bertrand, MM. Bonhomme et Kennel, Mme L. Darcos, MM. Cuypers, Perrin, Raison, Bouchet, Bonne, B. Fournier, Savin et Gremillet, Mme Garriaud-Maylam et M. Pointereau.

Remplacer les mots :

de l'état des infrastructures et des circulations sur les lignes les moins circulées du réseau ferré national, en vue d'établir une classification actualisée de ces lignes au regard

par les mots :

des lignes les moins circulées du réseau ferré national, en vue d'établir une classification actualisée au regard de l'état des infrastructures, du nombre de circulations et de voyageurs empruntant chaque ligne,

Mme Fabienne Keller. – Cet amendement clarifie les critères d'analyse sur l'état des petites lignes : état de la ligne, nombre de voyageurs et contribution à l'aménagement du territoire.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Cet ajout est intéressant. Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La rédaction actuelle rend mieux compte de la nécessité de cet état des lieux. Retrait ou avis défavorable.

Mme Laure Darcos. – Nous parlons d'un service public. Chers collègues communistes, il faudrait parler davantage des usagers qui doivent être consultés. On l'a fait en Bretagne ou dans le Sud-Ouest. Ils sont les premiers concernés.

L'amendement de Fabienne Keller introduit davantage de démocratie et de concertation.

Mme Fabienne Keller. – L'idée est de ne pas mettre en exergue l'état physique des lignes, mais de prévoir une clarification en fonction de plusieurs critères pour prévoir le renouvellement de ces lignes.

Nous partageons la préoccupation des membres du groupe CRCE sur la nécessité que l'État investisse dans ces lignes. La ministre nous a donné des assurances fortes.

L'amendement n°22 rectifié est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°128 rectifié *ter*, présenté par Mme Berthet, MM. Brisson, Mouiller, Chaize, Perrin et Raison, Mmes Imbert et Lassarade, MM. Vogel, Savary, D. Laurent, Sido, Bansard et Charon, Mmes Estrosi Sassone et Grunty, MM. L. Hervé, Daubresse, Mizzon, Bonne, Poniatowski et Savin, Mmes Lamure et Férat, M. B. Fournier, Mme Garriaud-Maylam, MM. Lefèvre et H. Leroy, Mmes Deroche et Delmont-Koropoulis et M. Pellevat.

Compléter cet article par les mots :

et en tenant compte des variations saisonnières de fréquentation

M. Michel Raison. – Certaines lignes du réseau ferré national, considérées comme peu rentables, traversent des zones touristiques et sont beaucoup plus fréquentées l'hiver ou l'été. Cet amendement rappelle que le facteur saisonnier devra être pris en compte lors de la rédaction du rapport gouvernemental.

L'amendement identique n°167 rectifié bis n'est pas défendu.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – L'amendement n°128 introduit un ajout utile. Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Sagesse.

L'amendement n°128 rectifié ter est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°112, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Compléter cet article par une phrase ainsi rédigée :

Ce rapport analyse également le coût d'une remise à niveau de ces infrastructures et émet des préconisations pour permettre la continuité de leur exploitation afin de garantir le droit à la mobilité pour tous.

M. Fabien Gay. – Le rapport devrait intégrer un volet sur le coût du renouvellement des infrastructures. Sinon il ne servira qu'à encourager la fermeture des petites lignes peu fréquentées. Or les lignes du réseau secondaire sont des lignes du quotidien qui seraient davantage fréquentées si elles étaient remises à niveau.

Tous nos concitoyens sont dépendants du rail. Il faut un véritable droit à la mobilité pour toutes et tous.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Le rapport Spinetta n'était pas très satisfaisant en ce qui concerne les lignes classées 7 à 9. D'où l'évaluation que nous avons demandée. Je crains qu'elle n'ait pas le temps d'être faite avant l'examen du projet de loi sur les mobilités.

Il est peu pertinent de définir des préconisations ligne par ligne. L'évaluation sera très intéressante pour les contrats de plan État-région. Avis défavorable à l'amendement n°112.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Monsieur Gay, je le redis solennellement : la commission des finances ne suivra pas les préconisations du rapport Spinetta sur l'abandon des petites lignes qui ont été victimes d'un manque d'investissements.

L'État ne se déchargera pas de ces lignes sur les régions mais il les accompagnera, dans le cadre des plans État-région, en augmentant son effort de 200 millions d'euros d'ici 2022. C'est historique. Avis défavorable.

M. Olivier Jacquin. – L'amendement précise que l'état des lieux doit être couplé par une évaluation du coût des remises à niveau, c'est extrêmement utile. Vous n'avez pas répondu sur ce point.

L'amendement n°112 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°9 rectifié sexies, présenté par M. Malhuret et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires.

Compléter ainsi cet article par un alinéa ainsi rédigé :

Une attention particulière est portée aux lignes qui font l'objet de retards, de ralentissements de parcours et de suppressions de train récurrents.

M. Joël Guerriau. – La qualité du système ferroviaire se mesure à la ponctualité des trains. En 2017, 16 millions de voyageurs ont subi un retard.

Selon un rapport de l'Arafer de novembre 2017, en 2016, 11 % des trains des voyageurs sont arrivés en moyenne avec un retard d'au moins six minutes. Pour les voyageurs, cela représente deux milliards de minutes perdues chaque année. Pour l'État, c'est une perte économique de 1,5 milliard d'euros par an.

Afin d'identifier au mieux la source de ces problèmes, il conviendrait que le Parlement dispose d'éléments susceptibles d'apporter des correctifs et d'informer utilement les usagers des lignes en question. Tel est l'objet de cet amendement.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Cet amendement risque d'affaiblir la cohérence de l'étude demandée en visant un périmètre trop large. Retrait ou avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

M. Joël Guerriau. – Je retire mon amendement n°9 rectifié sexies.

L'amendement n°9 rectifié sexies est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°142 rectifié quinquies, présenté par Mmes Lienemann, Préville et Meunier, M. Tissot, Mme G. Jourda, MM. P. Joly, Jomier, Courteau, Tourenne et Duran, Mme Bonnefoy, MM. Temal et Bourquin, Mmes Taillé-Polian et Monier, M. Assouline, Mme Rossignol et M. Todeschini.

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

En fonction des éléments du rapport, si une autorité propose la fermeture d'une de ces lignes, elle ne peut se faire qu'avec l'avis conforme du Parlement. En cas d'opposition du Parlement à la fermeture de la ligne concernée, il revient à l'État de définir les conditions du financement de son entretien et de son exploitation.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Les petites lignes sont essentielles car elles garantissent l'égalité républicaine. Beaucoup d'entre elles ont été fermées ; d'autres ne fonctionnent pas correctement.

Toutes les petites lignes ne sont pas vouées à être durablement peu fréquentées. La région Nouvelle-Aquitaine a beaucoup investi dans la ligne Limoges-Bordeaux que le rapport Spinetta ne jugeait pas rentable. Aujourd'hui, elle a retrouvé une fréquentation correcte et semble très utile.

M. Philippe Dallier. – Sans doute à cause du TGV qui passe à Bordeaux.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Les régions n'ont pas toujours les moyens d'entretenir toutes les petites lignes ; elles doivent faire des choix. Si une autorité organisatrice propose la fermeture d'une de ces lignes, la décision dépendra de l'avis conforme du Parlement.

M. Philippe Dallier. – Autant interdire les fermetures.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Chacun serait obligé de prendre ses responsabilités. Les trois quarts des contrats de plan ne sont pas appliqués.

Mme Fabienne Keller. – C'est vrai qu'ils sont mal appliqués.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Le non-cumul des mandats explique peut-être l'esprit de cet amendement : le Parlement serait doté d'un pouvoir d'avis conforme ! Rien que cela. Le Parlement n'a pas à s'immiscer dans la vie locale. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – C'est une innovation forte dans la vie de nos institutions.

M. Philippe Dallier. – C'est de la mise sous tutelle.

M. Roger Karoutchi. – Eh oui !

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cela ne fera pas progresser le ferroviaire. Avis défavorable.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Il s'agit de garantir un équilibre entre les moyens d'intérêt général et ceux des collectivités locales.

Aucun verrou n'existe pour garantir que la collectivité locale pourra maintenir ses petites lignes.

On assistera à leur disparition *in fine*.

M. Roger Karoutchi. – Je n'avais pas compris que la réforme constitutionnelle donnerait autant de pouvoir au Parlement... Madame Lienemann, je partage votre passion républicaine. Cependant, vous allez trop loin. Vous donnez au Parlement le pouvoir de dire non à un exécutif local. Quel ministre viendrait devant le Parlement pour lui présenter la liste des lignes sur lesquelles il aurait à donner un avis conforme ? Ce serait anticonstitutionnel et cela serait la négation du suffrage universel dans les régions. Oui à l'égalité de la République. Non à son uniformité.

M. Marc Laménie. – Cet amendement n'a rien de scandaleux. Les parlementaires de chaque département sont associés aux représentants de l'État. Dans nos départements, nous avons assisté à la fermeture des trésoreries, à des fermetures d'école. Votre amendement a le mérite de soutenir les lignes dites omnibus que je défends depuis très longtemps. Chacun ici peut et doit voter en son âme et conscience. Je voterai cet amendement.

M. Philippe Dallier. – C'est n'importe quoi !

M. Roger Karoutchi. – Grottesque !

M. Philippe Dallier. – C'est un paradoxe absolu. Au Sénat, nous plaidons sur tous les bancs pour l'autonomie de décision des collectivités locales. Et tout à coup, au détour d'un amendement, on donnerait le pouvoir au Parlement ? Sous quelle forme ? Réunira-t-on le Congrès à Versailles, à 200 000 euros la séance, à chaque fermeture de ligne ? Revenons à la raison. (*Marques d'approbation sur plusieurs bancs du groupe Les Républicains*)

M. Olivier Jacquin. – Au vu de ce que proposait le rapport Spinetta pour les petites lignes, un peu plus de retenue ne serait pas de trop.

M. Philippe Dallier. – Les élus régionaux ne sont pas des incapables ! (*M. Frédéric Marchand renchérit.*)

M. Olivier Jacquin. – Certes, l'avis conforme est lourd.

En réalité, cet amendement pose la question des moyens financiers des régions. Certaines n'auront d'autre choix que de fermer les petites lignes... Le regard du Parlement sert à vérifier que la décentralisation est possible, avec les moyens nécessaires.

M. Roger Karoutchi. – Vous voulez faire une péréquation ?

M. Philippe Dallier. – Absurde. Si ce n'est pas de l'article 40...

M. Olivier Jacquin. – L'amendement mériterait d'être réécrit mais on ne peut pas le balayer d'un revers de main.

M. Michel Raison. – Je comprends l'amendement. Toutefois, on a réussi à maintenir tous les points de contact de La Poste grâce aux commissions départementales qui réunissaient les élus. Si l'on avait délégué cette responsabilité au Parlement, la moitié d'entre eux auraient disparu. Je rejoins le rapporteur.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Le Parlement serait le dernier recours.

L'amendement n°142 rectifié quinquies n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°229, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Compléter cet article par deux alinéas ainsi rédigés :

Dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la loi, le Haut Comité du système de transport ferroviaire mentionné à l'article L. 2100-3 du code des transports remet également au Parlement une évaluation de l'état des infrastructures et des circulations sur les lignes les moins circulées du réseau ferré national, en vue d'établir une classification actualisée de ces lignes au regard de leur utilité collective et de leur contribution à l'aménagement du territoire.

Dans un délai de vingt-quatre mois, les commissions parlementaires compétentes en matière de transports réalisent chacune une étude sur l'avenir des lignes les moins circulées au regard de critères socio-économiques, comme celui d'un aménagement équilibré et solidaire du territoire ainsi que de la valorisation à moyen et long terme du patrimoine ferroviaire.

M. Yves Daudigny. – Pour répondre aux craintes légitimes concernant le sort des petites lignes, cet article prévoit que le Gouvernement remette au Parlement une évaluation de l'état du réseau et des

circulations sur les lignes les moins circulées. Le rapporteur a introduit les critères d'utilité collective et de leur contribution à l'aménagement du territoire.

S'agissant d'un choix de société, nous souhaitons disposer de plusieurs études et analyses, notamment socio-économiques, afin d'éclairer les enjeux d'aménagement du territoire.

Cet amendement confie au Haut Comité du ferroviaire et aux commissions parlementaires compétentes la réalisation d'études permettant de compléter l'évaluation produite par le Gouvernement.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Cet amendement un peu curieux conduirait à multiplier les rapports concurrents sur un même sujet. Il méconnaît en outre le principe d'autonomie des assemblées parlementaires. Avis très défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Ce projet de loi prévoit un rapport dans la perspective des prochains contrats de plan. Je ne pense pas que nos concitoyens, qui sont impactés au quotidien par l'état de notre réseau ferroviaire, attendent de nous un deuxième rapport appelant des études en commission. Ils attendent de l'action. Avis défavorable.

L'amendement n°229 n'est pas adopté.

L'article 3 quater, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

Mme la présidente. – Amendement n°138 rectifié, présenté par MM. Léonhardt, Arnell et A. Bertrand, Mme Carrère, MM. Castelli, Collin et Corbisez, Mme Costes, MM. Gabouty, Gold, Guérini et Guillaume, Mme Jouve, M. Labbé, Mme Laborde et MM. Menonville, Requier et Vall.

Après l'article 3 quater

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 1222-12 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les conventions relatives à l'exécution des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional et d'intérêt national contiennent des dispositions relatives à la possibilité, pour les voyageurs, de suspendre leurs abonnements en cas de grève ou de perturbations importantes et prévoient la mise en place de dédommagements forfaitaires automatiques et proportionnels au nombre de jours de grève ou de perturbation du trafic. »

M. Guillaume Arnell. – Cet amendement intègre au code des transports la possibilité, pour les voyageurs, de suspendre leur abonnement en cas de grève ou de perturbations importantes et prévoit des dédommagements forfaitaires automatiques et proportionnels au nombre de jours de grève ou de perturbation du trafic.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – La généralisation imposée par l'amendement mériterait une évaluation

de son impact pour les AOT. Il est préférable de laisser ces dernières libres de définir elles-mêmes les stipulations qu'elles souhaitent établir avec l'attributaire du contrat. Retrait ou avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je suis sensible à la nécessité de dédommager les usagers, mais c'est la responsabilité de chaque autorité organisatrice d'en définir les modalités, en lien avec les opérateurs ferroviaires. C'est du reste ce que la plupart des régions viennent de faire avec la SNCF. Retrait ou avis défavorable.

M. Guillaume Arnell. – Il était important d'attirer l'attention, car le dédommagement n'est pas automatique. Exerçons un regard vigilant.

L'amendement n°138 rectifié est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°113, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 3 quater

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport présentant les avantages et inconvénients du redéploiement d'un service public de trains de nuit.

M. Fabien Gay. – Discrètement, progressivement, la SNCF a retiré de la circulation la quasi-totalité des trains de nuit. Une mission parlementaire aurait pu se saisir de ce sujet. C'était un gouffre financier, dit la SNCF - mais la Deutsche Bahn a falsifié les données pour justifier la suppression des trains de nuit allemands...

Il faudrait au contraire développer des liaisons Intercités de nuit sur longues distances, pour recréer des dessertes qui ne passent pas par Paris. Cela encouragera le report modal de l'avion vers le rail et désenclavera les zones de montagne.

Certes, le matériel était vétuste : la SNCF a anticipé l'arrêt de ces trains en n'investissant pas... Pendant ce temps, le réseau d'autoroutes, lui, bénéficiait d'investissements énormes au profit du privé. Autant de choix économiques, de choix de société, contraires à la politique écologique.

Enfin, la suppression des trains de nuit, associés dans la mémoire collective aux congés payés, pénalise les salariés qui perdent deux jours de vacances.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Cessons de demander encore des rapports ! L'ouverture à la concurrence vise à diversifier l'offre de services. Si les trains de nuit répondent à un besoin, des opérateurs s'en saisiront. (*Mme Marie-Noëlle Lienemann s'exclame.*) Avis défavorable.

Mme Éliane Assassi. – L'article 40 ne nous laisse d'autre choix que de demander des rapports !

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La desserte TGV, de grande qualité, a peu à peu asséché la demande pour les trains de nuit.

Le précédent gouvernement avait lancé un appel à manifestation d'intérêt qui n'a pas eu d'écho. L'État continuera de soutenir les trains de nuit dans les régions qui ne disposent pas d'alternative. La qualité des sillons découle des travaux de rénovation à mener sur l'ensemble du réseau. Retrait ou avis défavorable.

M. Fabien Gay. – Vous avez compris qu'il s'agit d'un amendement d'appel. Nous n'avons pas d'autre outil que les demandes de rapport pour soulever un sujet. Nous souhaitons un débat sur les trains de nuit. La différence avec le TGV tient aussi au coût, notamment pour les familles qui partent en vacances.

Mme Fabienne Keller. – Je regrette la suppression de six trains de nuit sur huit, il y a deux ans. De Strasbourg, ils nous reliaient aux frontières espagnole et italienne à moindre coût, tout en gagnant du temps. L'état des trains était catastrophique ; ils étaient souvent encarafés. Or ce sont ces trains, impossibles à exploiter, qui ont été proposés aux repreneurs !

Ce n'est pas un rapport qui changera l'avenir mais c'est un beau combat.

L'amendement n°113 n'est pas adopté.

ARTICLE 4

M. Guillaume Gontard. – Avec cette habilitation, des questions essentielles pour les usagers ne seront pas discutées au Parlement.

La multiplication des entreprises ferroviaires va achever de déréguler des tarifs déjà élevés et incompréhensibles. Demain, on confiera à des opérateurs privés la gestion de gares qui sont pourtant des lieux de vie, notamment dans les petites villes. Elles appartiennent au patrimoine et doivent rester dans le giron de la SNCF. Cet article enterre tout service public ferroviaire et prive le Parlement de son pouvoir législatif.

Mme Fabienne Keller. – Quelques mots pour partager ma passion et mon engagement pour les gares. La gare est pôle d'échanges et de multimodalité mais aussi, plus largement, un lieu de rencontre entre la culture du transport et la culture de la ville. C'est la « grande gare », caractérisée par le fractionnement des acteurs avec plusieurs autorités organisatrices, plusieurs exploitants. Je fais un rêve : que les projets soient tous centrés autour du voyageur.

Les gares pâtissent de retards d'investissements, même si de beaux projets émergent. Or ce sont des lieux à potentiel, des lieux républicains où, comme au stade, tout le monde se croise.

Je plaide pour une stratégie nationale pour ces nouveaux cœurs de ville. Dans les villes petites et moyennes, dans les communes de la périphérie parisienne, elles font parfois office de place du village.

Il y faut une diversité, une harmonie, une offre de services, pour encourager nos concitoyens à utiliser des transports plus écologiques.

Mme la présidente. – Amendement n°62, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

Mme Éliane Assassi. – Au prétexte d'harmoniser les contraintes d'exploitation et les obligations de service public applicables à toutes les entreprises ferroviaires - tarifs sociaux, règles en matière d'assistance ou d'indemnisation - cet article met en relief les risques de dégradation de la qualité de service qui s'attachent à l'ouverture à la concurrence.

Il est également dangereux en ce qu'il permet aux autorités organisatrices d'intégrer la gestion des gares dans les contrats de service public. Les gares, outils d'aménagement du territoire et support du service public ne doivent pas être gérées par une entreprise privée soumise à l'impératif de rentabilité.

Mme la présidente. – Amendement identique n°248, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

M. Olivier Jacquin. – Défendu.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Si l'amendement de suppression est cohérent avec la position du groupe CRCE sur ce texte, je comprends moins la proposition du groupe socialiste, dont je ne sais plus très bien s'il est favorable ou non à l'ouverture à la concurrence, pourtant voulue par le précédent gouvernement...

Je précise qu'il s'agit ici d'habilitations résiduelles, les principes de l'ouverture à la concurrence ayant été inscrits dans le texte de loi grâce à la concertation et au débat. Avis défavorable.

Les amendements identiques n°s 62 et 248 ne sont pas adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°114, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 2

Rédiger ainsi cet alinéa :

1° Redéfinir une politique nationale de tarification sociale ambitieuse ;

M. Pascal Savoldelli. – L'État joue un rôle prépondérant à travers l'encadrement des tarifs TGV et l'obligation faite à la SNCF de pratiquer certaines tarifications sociales : famille nombreuse, congés annuels, etc.

Le rapport Spinetta préconise de mettre un terme à cette régulation administrative et d'augmenter la part supportée par l'usager. Le rapport Duron, plus précis,

fixe cette part à 50 %, ce qui représenterait une hausse de 50 % à 100% du billet du TER francilien.

La compensation à la SNCF des dépenses liées à la tarification sociale est passée de 115 millions d'euros en 2004 à 25,7 millions en 2016. On peut craindre que les prescriptions tarifaires applicables à toutes les entreprises de transport ferroviaire manquent d'ambition. Nous prôtons le passage à deux enfants et 50 % de réduction pour la carte famille nombreuse, la création d'une véritable carte jeunes et étudiants ou encore la revalorisation de celle des seniors.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le Gouvernement est très attaché à la tarification sociale nationale. L'article 3 *bis* inscrit le principe d'un cadre législatif qui s'applique à tous les opérateurs. Votre préconisation est satisfaite. Retrait ou avis défavorable.

L'amendement n°114 n'est pas adopté.

Démission d'un sénateur

Mme la présidente. – M. Thierry Foucaud a fait connaître à la présidence qu'il se démettait de son mandat de sénateur de la Seine-Maritime, à compter du 31 mai 2018 à minuit.

En application de l'article L.O. 320 du code électoral, il est remplacé par Mme Céline Brulin, dont le mandat de sénatrice de la Seine-Maritime commence aujourd'hui, 1^{er} juin, à 0 heure.

Nouveau pacte ferroviaire (Procédure accélérée – Suite)

Discussion des articles (Suite)

ARTICLE 4 (Suite)

Mme la présidente. – Amendement n°10 rectifié *sexies*, présenté par M. Malhuret et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires.

Alinéa 3

Compléter cet alinéa par les mots :

et les distributeurs de titres de transport

M. Joël Guerriau. – Cet amendement garantit une concurrence libre et loyale aux entreprises de transport ferroviaire et aux distributeurs de titres de transport en matière de distribution et de commercialisation des billets.

L'article 4 prévoit que les canaux de vente soient ouverts de manière régulée aux nouveaux opérateurs afin d'éviter que l'opérateur historique ne privilégie ses

filiales de distribution. En Allemagne, l'opérateur unique contrôle l'accès à ses canaux de vente et impose, de fait, des conditions inéquitables et abusives.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Cet amendement complète utilement la rédaction de la commission. Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La distribution ferroviaire est déjà ouverte à la concurrence avec de multiples agences de voyages et a donné lieu à des décisions de l'Autorité de la concurrence. Il faudra porter une attention particulière au rôle des plateformes qui peuvent en effet capter la valeur au détriment des transporteurs. La future loi d'orientation des mobilités sera l'occasion de réfléchir à une tarification multimodale et au renforcement du rôle des régions. Retrait ?

M. Frédéric Marchand. – On peut en effet s'inquiéter du rôle des GAFAs. Merci, Madame la Ministre, de creuser le sujet dans la loi d'orientation des mobilités. Donnons-nous le temps de bien faire les choses.

M. Olivier Jacquin. – L'un de nos amendements, qui s'est heurté à l'article 40, proposait un intégrateur de données national. On ne sait quand viendra la fameuse loi d'orientation des mobilités. Un tiens vaut mieux que deux tu l'auras, comme on dit chez moi !

Je précise à Madame la Ministre, qui s'interrogeait, que le groupe socialiste est contre les ordonnances et pour l'ouverture maîtrisée à la concurrence.

L'amendement n°10 rectifié sexies est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°115, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 6

Supprimer cet alinéa.

Mme Éliane Assassi. – Il ne nous paraît pas opportun d'inclure la gestion des gares dans le périmètre du contrat de service public. Elle doit rester sous maîtrise publique, dans le périmètre de SNCF Réseau.

Mme la présidente. – Amendement n°116, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 6

Au début, insérer les mots :

Maintenir une gestion et une exploitation publique des gares de voyageurs, en permettant de

M. Guillaume Gontard. – Le Gouvernement prévoit une refonte des modalités de gestion et d'exploitation des gares par ordonnance, sans autre explication. Cette habilitation peut sembler contradictoire avec l'article premier A qui plaçait toutes les infrastructures sous la responsabilité unique de la

SNCF. Nous sommes opposés à la filialisation de Gares et Connexions, prélude à sa privatisation.

Cet amendement garantit le caractère public de la gestion et de l'exploitation des gares *via* une filiale 100 % publique de SNCF Réseau.

Mme la présidente. – Amendement n°127 rectifié *ter*, présenté par Mme Berthet, MM. Brisson, Mouiller, Chaize, Perrin et Raison, Mme Imbert, MM. Bonhomme et Longeot, Mme Lassarade, MM. Vogel, Savary et D. Laurent, Mme Keller, MM. Sido, Bansard et Charon, Mmes Gruny et Estrosi Sassone, MM. L. Hervé, Daubresse, Pierre, Mizzon, Bonne, Poniowski et Savin, Mmes Billon, Lamure et Férat, M. B. Fournier, Mme Garriaud-Maylam, MM. Husson, Lefèvre et H. Leroy, Mmes Deroche et Delmont-Koropoulis et M. Pellevat.

Alinéa 6

Compléter cet alinéa par les mots :

et en garantissant tout au long de l'année un accueil optimal des voyageurs au sein des bâtiments dédiés ou, dans l'hypothèse d'une fermeture du dernier guichet de gare, favoriser sa transformation en vue de l'implantation d'autres activités

M. Michel Raison. – Conscients que tous les guichets ne pourront être maintenus pour des raisons de coût et de fréquentation, nous avons rectifié l'amendement.

La SNCF, pour laquelle j'ai beaucoup de respect, a, de par son âge, du mal à évoluer. Tous les maires le savent : quand il y a un terrain de la SNCF à valoriser, la discussion peut durer des années...

Mme Fabienne Keller. – Une éternité !

M. Michel Raison. – De jolies gares de nos villes thermales sont ainsi abandonnées... Les Suisses ont trouvé une solution : ils privatisent la gare - nous ne le dirons pas ainsi -, avec des commerces pour la faire vivre. Mais les discussions avec la SNCF achoppent sur des règles figées et des prix trop élevés. Il faut insuffler une nouvelle culture pour faire participer les gares à la dynamisation des centres-bourgs et centres-villes.

Mme la présidente. – Amendement n°117, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 6

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Dans ce cadre, le contrat de service public prévoit le maintien des points de vente physiques dans toutes les gares du territoire national et la présence d'agents en nombre suffisant au sein de ces espaces.

M. Pascal Savoldelli. – Cet amendement d'appel pose la question de la présence humaine dans les gares. Il faut tenir compte de la fracture numérique et sociale. Aucune gare ne doit être sans présence

humaine. C'est le cas chez mes parents octogénaires qui, du coup, ne prennent plus le train. Veillons à ne pas écarter une génération. La SNCF, c'est aussi la rupture de l'isolement.

Mme la présidente. – Sous-amendement n°270 à l'amendement n°117 de Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, présenté par M. Raison.

Amendement 117, alinéa 3

Compléter cet alinéa par les mots :

ou dans l'hypothèse d'une fermeture du dernier guichet de gare, il prévoit l'implantation d'autres activités commerciales pouvant assumer la vente de billets

M. Michel Raison. – Une présence dans la gare, ce peut être un commerce autant qu'une billetterie. Les petits commerces qui accueillent un Point Poste y trouvent leur compte, mais la SNCF, elle, n'offre rien !

M. Gérard Cornu, rapporteur. – L'amendement n°115 supprime une habilitation utile qui permet aux AOT de contractualiser directement avec les entreprises ferroviaires sur les objectifs en gare. Avis défavorable.

Gares et Connexions sera une filiale de SNCF Réseau, ce qui garantit le caractère public des gares de voyageurs. Avis défavorable à l'amendement n°116.

Je comprends l'objectif de l'amendement n°127 rectifié *ter* de garantir un accueil optimal des voyageurs au sein des gares toute l'année et favoriser la transformation de ces dernières. Toutefois, la rédaction proposée est peu claire. L'habilitation doit permettre aux autorités organisatrices de contractualiser avec les entreprises ferroviaires sur les prestations en gare. Elles pourront fixer dans le cahier des charges des exigences en termes d'accueil des voyageurs ou de distribution des billets. Retrait, sinon avis défavorable.

Imposer un agent dans chaque gare, comme le fait l'amendement n°117, n'est pas réaliste. Sans compter que certaines entreprises ferroviaires proposeront peut-être la vente de billets dans les trains. Avis défavorable, de même que sur le sous-amendement n°270, pour les mêmes raisons. Il s'agit manifestement d'amendements d'appel : retrait ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'amendement n°115 supprime un facteur d'efficacité opérationnelle dans les petites gares. Les autorités organisatrices y sont attachées car cela optimise les coûts et facilite le maintien de gares en zone rurale. Avis défavorable.

Le caractère public des gares n'est pas remis en cause puisqu'elles seront gérées par SNCF Réseau. L'amendement n°116 est satisfait : retrait, sinon rejet.

La région, autorité organisatrice, décide du niveau de service qu'elle souhaite. Les collectivités territoriales et les usagers seront associés dans les

comités de concertation. À défaut de retrait, avis défavorable à l'amendement n°127 rectifié *ter*.

La définition des points de vente et le nombre d'agents en gare sont de la compétence des AOT. Retrait ou avis défavorable sur l'amendement n°117. *Idem* pour le sous-amendement n°270.

Mme Angèle Prévile. – Au fur et à mesure des départs en retraite, les gares du Lot ferment de plus en plus le week-end. À Cahors, la gare est fermée du samedi 14 heures au lundi 8 h 20, et ferme tous les jours à 17 heures. À Gourdon, le guichet est fermé et les personnes à mobilité réduite ne peuvent plus être accueillies.

J'appelle votre attention sur les personnes vulnérables face au numérique : entre celles qui n'ont pas d'ordinateurs, qui sont en zone blanche ou qui ne savent pas faire, elles sont des millions !

Mme Fabienne Keller. – Je soutiens l'amendement de M. Raison. Défendons l'aménagement et la valorisation des gares ! Même si cet amendement n'est pas le meilleur véhicule, je souhaiterais entendre la ministre sur ce sujet.

Enfin, les régions subissent une double peine : elles cofinancent l'investissement dans les gares puis paient à nouveau pour leur utilisation. Des clarifications s'imposent.

M. Marc Laménie. – Je rejoins ma collègue du Lot. Il faut dire la vérité. Rendez-vous dans trois ou cinq ans pour voir le résultat, pour les petites lignes comme pour les gares. Les collectivités et l'État ont investi dans une petite ligne des Ardennes mais il n'y a plus une seule gare ouverte, juste un minibus qui vend quelques billets. Les volets des logements au-dessus des gares sont fermés. Il n'y a plus de présence humaine, plus rien du tout.

À Charleville-Mézières, les guichets ferment tôt. Même à Reims, après 22 heures, on ne trouve plus que deux agents. Combien de nos 3 000 gares ou haltes nationales ont encore une présence humaine ?

M. Michel Raison. – J'ai peur que l'avis du rapporteur ne porte sur la rédaction de mon amendement avant rectification. Il ne revient pas sur les pouvoirs des AOT. Des gares fermées, il y en a partout, avec des planches à la place des carreaux cassés, même dans une ville de 8 000 habitants !

Donnons de la souplesse, faisons revivre les gares d'une nouvelle manière, avec des commerces, ce qui ne coûtera rien à la SNCF. J'appelle mes collègues à voter cet amendement. (*M. Marc Laménie applaudit.*)

*L'amendement n°115 n'est pas adopté,
non plus que l'amendement n°116.*

*L'amendement n°127 rectifié *ter* est adopté.*

*L'amendement n°117 et le sous-amendement n°270
n'ont plus d'objet.*

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Je voterai cet article, même si je suis peu favorable aux ordonnances. Grâce à la co-construction avec le Gouvernement, nous en avons réduit le champ à des sujets essentiellement techniques.

Madame la Ministre, je souhaite que notre commission, notamment son rapporteur, soit associée à l'élaboration des ordonnances.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je confirme que je souhaite poursuivre notre travail de co-construction et associer votre rapporteur et celui de l'Assemblée nationale à l'élaboration des ordonnances.

L'article 4, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

Mme la présidente. – Amendement n°190 rectifié *bis*, présenté par MM. Dantec, Corbisez, Gold, Léonhardt, Arnell et A. Bertrand, Mme Carrère, MM. Castelli et Collin, Mmes Costes et Delattre, MM. Gabouty, Guérini et Guillaume, Mme Jouve, M. Labbé, Mme Laborde et MM. Menonville, Requier et Vall.

Après l'article 4

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le premier alinéa de l'article L. 2111-2 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Les décisions de fermeture et déclassement prises par SNCF Réseau sont prises sur la base d'un dossier complet comportant notamment une évaluation du trafic, une évaluation économique et sociale et un bilan énergétique, y compris pour le long terme, par un ou plusieurs experts indépendants de SNCF Réseau. Ce dossier est soumis à l'avis des comités de suivi des dessertes au sens de l'article L. 2121-9-1, l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières et l'avis conforme des régions concernées. »

M. Guillaume Arnell. – Refondre la procédure administrative de fermeture et de déclassement est nécessaire pour sécuriser les décisions et éviter toute incertitude juridique en cas de contestation contentieuse. L'amendement précise les éléments que devra contenir le dossier, qui sera soumis pour avis à l'Arafer.

Mme la présidente. – Amendement n°192 rectifié *bis*, présenté par MM. Dantec, Corbisez, Gold, Léonhardt, Arnell et A. Bertrand, Mme Carrère, MM. Castelli et Collin, Mmes Costes et Delattre, MM. Gabouty, Guérini et Guillaume, Mme Jouve, M. Labbé, Mme Laborde et MM. Menonville, Requier et Vall.

Après l'article 4

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le premier alinéa de l'article L. 2111-2 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Les décisions de fermeture et déclassement prises par SNCF Réseau sont prises sur la base d'un dossier complet comportant notamment une évaluation du trafic, une évaluation économique et sociale et un bilan énergétique, y compris pour le long terme, par un ou plusieurs experts indépendants de SNCF Réseau. Ce dossier est soumis à l'avis des comités de suivi des dessertes au sens de l'article L. 2121-9-1, l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières et l'avis des régions concernées ».

M. Guillaume Arnell. – Défendu.

M. Gérard Cornu, *rapporteur.* – Les deux amendements diffèrent en ce que le premier prévoit un avis conforme des régions ; le second, un avis simple des régions. Cette procédure est prévue au niveau réglementaire, l'avis des régions et des parties prenantes est déjà requis. Si le projet de fermeture se confirme, il est soumis au ministre des transports. Cet encadrement est suffisant. Retrait, sinon avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, *ministre.* – Même avis.

L'amendement n°190 rectifié bis est retiré, de même que l'amendement n°192 rectifié bis.

Mme la présidente. – Amendement n°85, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 4

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 121-4 du code de la consommation est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ...° De modifier les tarifs de vente selon l'heure à laquelle un internaute effectue son achat. »

Mme Éliane Assassi. – Il faut interdire la pratique commerciale des variations des tarifs en fonction des heures de réservation. Depuis 1993, la SNCF est autorisée à utiliser d'autres tarifications que la tarification à la distance kilométrique. Depuis 1997, elle applique la méthode du *yield management*, connue dans le secteur aérien. Ce procédé, selon la CGT, est peu utilisé chez les autres opérateurs européens. Les associations d'usagers dénoncent, avec raison, son opacité : il peut y avoir jusqu'à 50 tarifs différents pour un même trajet et un même train ! Seul objectif : optimiser le remplissage des trains. Auparavant presque tous les billets loisirs étaient au même prix une semaine avant le départ. Avec la privatisation rampante, le risque est grand de voir ces pratiques se généraliser au détriment du porte-monnaie de l'usager. Il est urgent de revenir à la tarification au kilomètre.

M. Gérard Cornu, *rapporteur.* – L'amendement, dans sa rédaction, porte sur un domaine plus large que le ferroviaire. Il dépasse donc le périmètre du projet de loi. De plus, cette pratique n'est pas répréhensible. Enfin, le droit sanctionne déjà les pratiques commerciales déloyales. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, *ministre.* – J'ai transmis au ministre de l'économie votre souhait de modifier le code de la consommation ; le sujet dépasse le cadre de la loi ferroviaire. Avis défavorable.

L'amendement n°85 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°86, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 4

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 121-4 du code de la consommation est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ...° De collecter des données personnelles lors d'une connexion sur les réseaux de communications électroniques en vue d'augmenter artificiellement les prix d'un service ou d'une prestation en ligne à l'occasion d'une connexion ultérieure. »

Mme Éliane Assassi. – Cet amendement interdit l'*IP tracking* qui fournit des données sur le comportement d'achat d'un internaute, pratique jugée en soi non répréhensible par la CNIL et la DGCCRF en 2014 ; elle le devient lorsque le prix est artificiellement augmenté à la deuxième visite du client sur le site afin de le pousser à concrétiser son achat.

M. Gérard Cornu, *rapporteur.* – Cet amendement a lui aussi une portée plus large que le texte. Avis défavorable.

Mme Éliane Assassi. – C'était pour ouvrir une voie !

Mme Élisabeth Borne, *ministre.* – L'*IP tracking* peut être sanctionné au titre du code de la consommation. Avis défavorable.

M. Philippe Dallier. – Il y a de quoi sanctionner !

L'amendement n°86 n'est pas adopté.

L'amendement n°189 rectifié n'est pas défendu.

L'article 4 bis est adopté.

ARTICLE 5

Mme la présidente. – Amendement n°63, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

M. Guillaume Gontard. – Nous ne voulons pas des ordonnances, d'autant qu'il s'agit de transposer deux directives européennes.

Mme la présidente. – Amendement identique n°144 rectifié *quinquies*, présenté par Mmes Lienemann et Meunier, M. Tourenne, Mme Prévaille, MM. M. Bourquin, Duran et Todeschini, Mmes G. Jourda et Monier et M. Tissot.

Mme Angèle Prévile. – Amendement de cohérence : le groupe socialiste est contre les ordonnances.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Si l'on est dogmatique, on refuse cet article. En revanche, si l'on est pragmatique, on reconnaît sa nécessité : il s'agit de transposer les textes techniques du quatrième paquet ferroviaire, qui portent, en particulier, sur les règles de sécurité. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

Les amendements identiques n^{os} 63 et 144 rectifié quinquies ne sont pas adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n^o 141 rectifié, présenté par MM. Longeot et Gremillet.

Après les mots :

prendre les mesures d'adaptation

insérer les mots :

et de simplification

et après les mots :

cette transposition

insérer les mots :

afin de favoriser le développement du transport ferroviaire de voyageurs comme de marchandises

M. Jean-François Longeot. – La transposition des directives européennes relatives à l'interopérabilité du système ferroviaire et à la sécurité ferroviaire est l'occasion de simplifier les référentiels de maintenance et d'exploitation de SNCF Réseau. Leur complexité et leur application uniforme sur l'ensemble du réseau entraînent des surcoûts. L'association des régions de France a demandé un groupe de travail. Vous l'aurez compris, l'objectif est d'améliorer l'équilibre économique et de pérenniser l'existence des lignes peu circulées.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – La commission n'a pas adopté cet amendement mais il répond à une forte attente de simplification. Avis favorable donc.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – *Idem.*

L'amendement n^o 141 rectifié est adopté.

L'article 5, modifié, est adopté.

ARTICLE 5 BIS A

Mme la présidente. – Amendement n^o 124 rectifié, présenté par MM. Longeot et Gremillet.

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

« Ce groupement d'intérêt public peut également décider de mesures de simplification de la réglementation du système ferroviaire afin, notamment, d'assurer une meilleure sécurité ferroviaire. »

M. Jean-François Longeot. – La réglementation ferroviaire relative à la sécurité est très complexe,

parfois trop. Des mesures simples et peu coûteuses, assurant une sécurité optimale, permettraient de développer l'offre de transport ferroviaire.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Cet article a été introduit en commission, il crée un GIP chapeautant la sécurité du ferroviaire. Il n'a pas vocation à définir les normes à la place de l'État. Retrait ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n^o 124 rectifié est retiré.

M. Fabien Gay. – Cet article provient d'un amendement du rapporteur. La commission a créé un GIP, qui assumera les missions de sécurité ferroviaire confiées à l'EPIC SNCF en 2014. D'accord, mais un GIP est public et la SNCF sera désormais une SA. Cela pose question... Le groupe CRCE votera contre.

L'article 5 bis A est adopté.

ARTICLE 5 BIS

Mme la présidente. – Amendement n^o 64, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

M. Fabien Gay. – Clarifier le cadre social pour tous les salariés de la branche est impératif. La négociation collective doit aboutir à un cadre de très haut niveau. Or l'article répond *a minima* aux préoccupations des organisations de cheminots. Leur mobilisation paie, restons attentifs à leurs revendications et continuons d'avancer.

Mme la présidente. – Amendement identique n^o 164 rectifié *ter*, présenté par Mmes Prévile, Lienemann et Meunier, MM. Tourenne, M. Bourquin, Duran et Todeschini, Mmes G. Jourda et Monier et M. Tissot.

Mme Angèle Prévile. – Une ordonnance sur le sujet très délicat de la négociation collective, cela dénote de la défiance à l'égard des partenaires sociaux. Le délai fixé empêche une concertation sereine. Négocie-t-on bien avec un pistolet sur la tempe ? La confiance élève, oblige, pacifie. Le professeur que je fus le certifie.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Avis défavorable. Nous en avons longuement débattu.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Ces amendements suppriment toute possibilité de relancer une négociation collective à défaut d'accord. Monsieur Gay, vous appeliez justement l'État à prendre ses responsabilités. Ce malentendu étant levé, je vous invite à retirer vos amendements.

M. Fabien Gay. – Au-delà de notre opposition aux ordonnances, il y a un autre point de désaccord. L'État doit être non seulement à la table des négociations mais aussi intervenir, être partie prenante de la discussion. C'est ce que l'intersyndicale, Madame la Ministre, vous demande : une réunion tripartite.

*Les amendements identiques n^{os} 64,
164 rectifié ter ne sont pas adoptés.*

L'article 5 bis est adopté.

ARTICLE 6

Mme la présidente. – Amendement n°178, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 2

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Elle dispose d'un délai de deux mois à compter de la transmission d'un projet de texte pour rendre son avis. À titre exceptionnel, et sur demande du Premier ministre, ce délai est réduit à deux semaines. »

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Mieux vaut fixer dans la loi le délai dont dispose l'Arafer pour rendre son avis sur les projets de textes réglementaires. Il en existe un, dans le code des transports, pour l'avis sur le document de référence du réseau. C'est cohérent avec les autres dispositions concernant l'Arafer et c'est nécessaire pour la bonne marche de la réforme.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Dans son avis sur le projet de loi, le Conseil d'État a relevé que la fixation de la durée du délai relevait du domaine réglementaire. Préservons la qualité de la loi : c'est une priorité du président du Sénat. Avis défavorable.

L'amendement n°178 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°146 rectifié *quinquies*, présenté par Mmes Lienemann et Meunier, M. Tourenne, Mme Prévile, MM. M. Bourquin, Duran et Todeschini, Mmes G. Jourda et Monier et M. Tissot.

Alinéas 3 à 8

Supprimer ces alinéas.

Mme Angèle Prévile. – Le groupe socialiste redit son opposition aux ordonnances. Le sujet est important : la détermination des péages ferrés et du maintien ou non de l'utilisation des « petites lignes ». S'il n'y a pas de volonté de maillage national, nous assisterons à une désertification de certains territoires.

Mme la présidente. – Amendement n°28, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéas 3 à 8

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

II. – Les articles L. 2133-5 et L. 2133-5-1 du code des transports sont abrogés.

M. Guillaume Gontard. – L'Arafer s'inquiète de la hausse continue des tarifs des péages ; elle est la conséquence directe du poids de la dette, SNCF Réseau doit trouver des recettes. Les péages s'élèvent à 5,6 milliards d'euros par an, ce n'est pas une bagatelle. L'Arafer n'a pas la légitimité politique pour réguler les tarifs, ce rôle doit revenir à l'État. En

tout état de cause, cela ne relève pas d'une ordonnance.

Mme la présidente. – Amendement n°137 rectifié *bis*, présenté par MM. Longeot, Delcros et Gremillet.

Alinéa 5

Compléter cet alinéa par les mots :

ainsi qu'avec les contraintes financières reposant sur les collectivités qui conventionnent des services ferroviaires

M. Jean-François Longeot. – C'est un amendement de mise en cohérence avec la définition de la « soutenabilité » pour les activités ferroviaires conventionnées.

Mme la présidente. – Amendement identique n°252, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

M. Olivier Jacquin. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°179, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 6

1° Remplacer le mot :

Renforcer

par le mot :

Définir

2° Supprimer les mots :

, notamment en conférant un caractère conforme à son avis sur les éléments du contrat relatifs à la tarification

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il ne s'agit en aucun cas de supprimer l'avis conforme de l'Arafer. En revanche, on ne saurait que faire d'un avis global dont une partie seulement serait conforme.

Mme la présidente. – Amendement n°253, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 7

Compléter cet alinéa par les mots :

, un délai d'instruction raisonnable étant conservé à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières

M. Olivier Jacquin. – L'habilitation, très large, ne doit pas se traduire par un allongement du délai d'instruction de l'Arafer.

Mme la présidente. – Amendement n°163, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 8

Remplacer les mots :

la tarification applicable

par les mots :

le cadre applicable en matière de tarification

et les mots :

cette tarification ne pouvant excéder le niveau de celle de l'horaire de service précédent

par les mots :

l'évolution du montant des redevances par rapport à l'horaire de service précédent ne pouvant, dans ce cas, être supérieure à la hausse de l'indice des prix à la consommation

Mme Élisabeth Borne, ministre. – En l'absence d'avis conforme de l'Arafer, les tarifs seront reconduits en leur appliquant au plus le dernier tarif approuvé par l'Arafer, modifié de l'inflation. Tel que rédigé, l'article ferait perdre à la SNCF des millions d'euros, qui seront précieux pour rénover le réseau.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Avis défavorable à l'amendement n°146 rectifié *quinquies*. Même chose pour l'amendement n°28 qui affaiblirait le rôle du régulateur.

L'article premier *bis* satisfait les amendements identiques n°137 rectifié *bis* et 252 : retrait ?

La commission veut un avis conforme de l'Arafer, que l'amendement n°179 du Gouvernement supprime : rejet. Une autorité de régulation forte doit accompagner l'ouverture à la concurrence.

Le terme « raisonnable » est ouvert à toutes les interprétations. Retrait de l'amendement n°253 ?

Avis défavorable à l'amendement n°163 ; la commission a souhaité inciter fortement la SNCF à répondre aux réserves du régulateur. Cela dit, j'ai appris qu'il fallait distinguer inflation ferroviaire et inflation des prix à la consommation... Il faudra creuser ce point avant la CMP pour ne pas pénaliser SNCF Réseau.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le Gouvernement tient à ce que l'Arafer prenne en compte l'aménagement du territoire : avis défavorable à l'amendement n°146 rectifié *quinquies*.

Avis défavorable à l'amendement n°28. L'avis conforme de l'Arafer doit être maintenu, c'est un élément déterminant pour réussir la réforme. Le règlement européen est clair : la validation de la tarification revient à l'Arafer. C'est la garantie que les errements du passé ne se reproduiront plus.

Je comprends l'esprit des amendements identiques n°137 rectifié *bis* et 252 mais la tarification du réseau ne doit pas être influencée par les contraintes financières d'autres acteurs. La spécificité des activités conventionnées sera prise en compte. Rejet.

Pour les mêmes raisons que le rapporteur, retrait, sinon rejet, de l'amendement n°253.

L'amendement n°146 rectifié quinquies n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°28.

L'amendement n°137 rectifié bis est retiré.

L'amendement n°252 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°179.

M. Olivier Jacquin. – Nous avons introduit le terme fou de délai raisonnable parce que, dans la rédaction de l'Assemblée nationale, les délais étaient très contraints. Nous sommes prêts à préciser sa durée, si nécessaire.

L'amendement n°253 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°163.

Mme la présidente. – Amendement n°212 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Après le premier alinéa de l'article L. 1261-4 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Il comprend également un membre nommé pour son expertise dans le domaine social et environnemental ainsi qu'un membre nommé pour son expertise en matière de service publics des transports et d'aménagement équilibré du territoire. Ces membres ne sont pas rémunérés. »

Mme Angèle Prévile. – Nous diversifions la composition du collège de l'Arafer pour qu'il y soit tenu compte de l'aménagement équilibré du territoire et de la protection de l'environnement.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – S'agit-il de porter de 7 à 9 le nombre de membres du collège ? La rédaction est ambiguë. De plus, les présidents de l'Assemblée nationale et du Sénat doivent avoir une latitude dans la désignation des membres. Retrait.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°212 rectifié n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°11 rectifié *sexies*, présenté par M. Malhuret et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Après l'article L. 1261-4 du code des transports, il est inséré un article L. 1261-4-... ainsi rédigé :

« Art. 1261-4-... – Un deuxième collège composé de représentants des élus du personnel des entreprises de transport ferroviaire, des usagers et des associations agréées de protection de l'environnement siège aux côtés du collège défini à l'article L. 1261-4. La composition et les modalités de fonctionnement de ce collège sont définies par décret. Ses membres ne sont pas rémunérés et aucun frais lié au fonctionnement de ce collège ne peut être pris en charge par une personne publique. »

M. Joël Guerriau. – Il s'agit de créer un deuxième collège à l'Arafer pour qu'y soient représentés des usagers, comme le veut la loi du 4 août 2014, des élus du personnel du transport ferroviaire et des associations environnementales.

Mme la présidente. – Amendement n°12 rectifié *quinquies*, présenté par M. Malhuret et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Après l'article L. 1261-4 du code des transports, il est inséré un article L. 1261-4-... ainsi rédigé :

« Art. 1261-4-... – Un deuxième collège composé de représentants des élus du personnel des entreprises de transport ferroviaire et des usagers siège aux côtés du collège défini à l'article L. 1261-4. La composition et les modalités de fonctionnement de ce collège sont définies par décret. Ses membres ne sont pas rémunérés et aucun frais lié au fonctionnement de ce collège ne peut être pris en charge par une personne publique. »

M. Joël Guerriau. – Amendement de repli : le deuxième collège de l'Arafer compterait seulement des élus du personnel du transport ferroviaire et des usagers.

Mme la présidente. – Amendement n°13 rectifié *quinquies*, présenté par M. Malhuret et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Après l'article L. 1261-4 du code des transports, il est inséré un article L. 1261-4-... ainsi rédigé :

« Art. 1261-4-... – Un deuxième collège composé de représentants des usagers et des associations agréées de protection de l'environnement siège aux côtés du collège défini à l'article L. 1261-4. La composition et les modalités de fonctionnement de ce collège sont définies par décret. Ses membres ne sont pas rémunérés et aucun frais lié au fonctionnement de ce collège ne peut être pris en charge par une personne publique. »

M. Joël Guerriau. – Même chose mais restreint aux usagers et aux associations environnementales.

Mme la présidente. – Amendement n°14 rectifié *quinquies*, présenté par M. Malhuret et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... – Après l'article L. 1261-4 du code des transports, il est inséré un article L. 1261-4-... ainsi rédigé :

« Art. 1261-4-... – Un deuxième collège composé de représentants des usagers siège aux côtés du collège défini à l'article L. 1261-4. La composition et les modalités de fonctionnement de ce collège sont définies par décret. Ses membres ne sont pas rémunérés et aucun

frais lié au fonctionnement de ce collège ne peut être pris en charge par une personne publique. »

M. Joël Guerriau. – Dernier amendement de repli portant sur les seuls usagers.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – L'Arafer n'est pas un organe de représentation mais de décision, ses sept membres sont indépendants, Tout conflit d'intérêt est évité. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°11 rectifié sexies n'est pas adopté, non plus que les amendements n°12 rectifié quinquies, 13 rectifié quinquies et 14 rectifié quinquies.

L'article 6 est adopté.

ARTICLE 7

Mme la présidente. – Amendement n°147 rectifié *quinquies*, présenté par Mmes Lienemann et Meunier, M. Tourenne, Mme Prévile, MM. Bourquin, Duran et Todeschini, Mmes G. Jourda et Monier et M. Tissot.

Supprimer cet article.

Mme Angèle Prévile. – C'est un amendement de suppression, en cohérence avec notre opposition aux ordonnances.

L'amendement n°147 rectifié quinquies, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

L'article 7 est adopté.

ARTICLE 8

Mme la présidente. – Amendement n°148 rectifié *quinquies*, présenté par Mmes Lienemann et Meunier, M. Tourenne, Mme Prévile, MM. Bourquin, Duran et Todeschini, Mmes G. Jourda et Monier et M. Tissot.

Supprimer cet article.

Mme Angèle Prévile. – Cet amendement supprime également des habilitations.

L'amendement n°148 rectifié quinquies, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

L'article 8 est adopté.

ARTICLE ADDITIONNEL

Mme la présidente. – Amendement n°140 rectifié *bis*, présenté par MM. Longeot et Gremillet.

Après l'article 8

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 2111-9 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque le financement d'opérations relevant des missions mentionnées aux 3° et 4° du présent article est assuré majoritairement par une région, et sur proposition

de celle-ci, SNCF Réseau lui délègue la maîtrise d'ouvrage de ces opérations. »

M. Jean-François Longeot. – Cet amendement confie la maîtrise d'ouvrage déléguée aux régions sur les petites lignes pour éviter ce qu'il arrive parfois : un doublement de la facture par SNCF Réseau. Il est légitime que les régions, qui ont été souvent contraintes d'avancer la part de l'État, cherchent à payer moins en traitant directement avec les entreprises qui assurent la maintenance des lignes.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Je partage votre préoccupation mais la commission n'a pas pu mesurer l'impact de votre amendement. Sagesse.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Quand il s'agit de lignes avec peu d'interface avec le reste du réseau, la délégation de maîtrise d'ouvrage se justifie. Dans d'autres cas, elle l'est moins. Nous poursuivons notre travail sur ce point avec l'association des régions de France. Dans l'attente d'une expertise, retrait ?

L'amendement n°140 rectifié est retiré.

ARTICLE 9 (Supprimé)

Mme la présidente. – Amendement n°16 rectifié *quater*, présenté par M. Malhuret et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Avant le 1^{er} novembre 2018, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les conséquences, notamment en termes de coûts pour la collectivité et les usagers, sur l'efficacité et la performance du recours à ce type de contrat et de la mise en œuvre des contrats ou marchés de partenariat dans le domaine des infrastructures ferroviaires.

M. Joël Guerriau. – Cet amendement rétablit l'article 9 du projet de loi, qui prévoit la remise d'un rapport sur les partenariats public-privé dans le domaine ferroviaire.

La nouvelle rédaction de cet article intègre cependant les quatre amendements de M. Fouché, déposés en commission et tombés en raison de la suppression de cet article.

Mme la présidente. – Amendement n°47, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Avant le 1^{er} septembre 2018, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les conséquences, notamment en termes de coûts pour la collectivité et les usagers, de la mise en œuvre des contrats de partenariat public-privé dans le domaine ferroviaire.

M. Fabien Gay. – Le cas de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux est éclairant. Les partenariats public-privé représentent 10 % à 20 % du surcoût. Il serait bon d'avoir un rapport sur ce point.

Mme la présidente. – Amendement identique n°227, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

M. Olivier Jacquin. – Défendu.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – On supprime les rapports en commission ; ils reviennent dans l'hémicycle. Si l'on prévoit dix rapports dans chaque texte et qu'ils ne sont pas suivis d'effet... (*Mme Éliane Assassi s'exclame.*) Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il serait bon de faire un point sur les partenariats public-privé dans votre commission. (*On en convient sur les bancs du groupe CRCE.*) Pourquoi l'inscrire dans la loi ? Retrait ?

L'amendement n°16 rectifié quater n'est pas adopté.

Les amendements identiques n°s 47 et 227 ne sont pas adoptés.

L'article 9 demeure supprimé.

ARTICLE 10 (Supprimé)

Mme la présidente. – Amendement n°228, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de cinq mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport évaluant les coûts de mise en œuvre d'un plan national d'investissement visant à diminuer les émissions de carbone du secteur du transport ferroviaire par le remplacement total des locomotives diesel par d'autres motorisations à faible émission d'ici 2040.

M. Yves Daudigny. – À l'initiative de son rapporteur, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a supprimé cet article issu de l'adoption par les députés d'un amendement du groupe Nouvelle Gauche.

Nous estimons nécessaire de maintenir ce rapport du Gouvernement, afin que le Parlement dispose rapidement d'une évaluation du coût du remplacement du parc de locomotives au diesel fortement émettrices de CO₂ par des motrices moins polluantes. On aurait ainsi des éléments de diagnostic sur notre système ferroviaire qui pourront être mobilisés lors des rendez-vous clés. En l'occurrence, la plupart des « petites lignes » classées 7 à 9 souffrent de l'absence d'électrification, d'un retard technologique et de l'obsolescence qui les frappent et handicapent, dans une certaine mesure, leur avenir.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Le sujet est intéressant, mais faire venir un ministre pour l'auditionner sur telle ou telle question est beaucoup plus dynamique qu'un rapport et on obtient des réponses directement. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Nous travaillons à un verdissement systématique des flottes terrestres,

ferroviaires et maritimes dans le cadre du projet de loi d'orientation. Retrait ?

M. Yves Daudigny. – Cette demande de rapport fixe la discussion sur des sujets importants. L'explication de la ministre est convaincante. Je retire l'amendement n°228.

L'amendement n°228 est retiré.

L'article 10 demeure supprimé.

ARTICLES ADDITIONNELS

Mme la présidente. – Amendement n°19 rectifié *bis*, présenté par MM. de Nicolaÿ, Dallier, Pointereau et Vogel, Mme Lamure, MM. Revet, de Legge, Morisset, Louault et H. Leroy, Mme Duranton, MM. D. Laurent et Vaspart, Mme Goy-Chavent, MM. Chaize, Babary, Longeot, Kern et Cuypers, Mme Deromedi, M. Lefèvre, Mme Imbert, M. Rapin, Mme Gruny, M. Bonhomme, Mme Billon, M. Piednoir, Mmes Lanfranchi Dorgal et Doineau, MM. Daubresse, Chevrollier, Schmitz, Mizzon et Bouchet, Mme Lassarade, MM. Poniatowski, Savin et B. Fournier et Mmes Garriaud-Maylam et Deroche.

Après l'article 10

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de cinq mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport présentant et analysant, notamment en termes de coûts, l'intégration d'indicateurs dits « évènementiels » au sein de la réglementation relative aux nuisances sonores des infrastructures ferroviaires et permettant de retranscrire l'exposition de la population à des sources de bruit présentant un caractère évènementiel (pics de bruit).

M. Louis-Jean de Nicolaÿ. – Cet amendement d'appel traduit la colère de nombreux riverains qui habitent le long de la LGV, dont les nuisances sonores sont particulièrement gênantes. Aujourd'hui, une cinquantaine de maires étaient réunis devant la préfecture du Mans pour déposer 700 recours contre les nuisances sonores.

Des mesures ont été prises pour les avions, pas pour les TGV. D'où notre demande d'un rapport, dans un délai de cinq mois à compter de la promulgation de la présente loi, sur les pics de bruit dits évènementiels, au lieu de la moyenne, peu représentative, qui prévaut à ce jour. Il importe d'agir avant l'ouverture à la concurrence, qui risque d'augmenter la circulation des trains, donc les nuisances.

Mme la présidente. – Amendement identique n°210 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Mme Angèle Prévile. – Il faut pouvoir détecter les pics sonores. Un projet dit Life Harmonica, cofinancé par l'Europe et mené en Île-de-France, ainsi que dans l'agglomération lyonnaise de 2011 à 2014, a conduit à l'élaboration d'un nouvel indicateur, l'indice Harmonica

qui restitue les deux composantes du bruit : le bruit du fond et les bruits émergents, ou pics de bruit.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Nous partageons la préoccupation des auteurs de ces amendements. Il faut remédier au caractère insuffisant des indicateurs actuels, en s'appuyant davantage sur le vécu des riverains. Nous devons aller vite et traiter ce sujet dans le projet de loi sur les mobilités. Sagesse.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je suis consciente que la situation des riverains des nouvelles LGV en Bretagne-Pays de la Loire et Sud Europe Atlantique n'est pas satisfaisante. Les élus relaient leurs préoccupations. Nous avons lancé une campagne de mesures autour de ces lignes.

Elles respectent les normes ce qui prouve que la réglementation n'est pas satisfaisante ; en effet, elle ne prend pas en compte les pics de bruit, que vivent les riverains, mais une moyenne.

J'ai demandé une mission d'expertise au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) sur les nuisances sonores liées à ces lignes. Retrait ? Nous referons un point sur l'évolution nécessaire de la réglementation.

Les amendements identiques n°s 19 rectifié bis et 210 rectifié sont adoptés et deviennent un article additionnel.

INTITULÉ DU PROJET DE LOI

Mme la présidente. – Amendement n°225, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Rédiger ainsi cet intitulé :

Projet de loi d'expérimentation d'un nouveau pacte ferroviaire

M. Olivier Jacquin. – Nous avons posé une clause de revoyure qui a été retoquée en commission. Cet amendement est défendu. Je remercie la ministre : elle est la première depuis le mois de septembre à jouer le jeu du débat démocratique parlementaire sans condescendance ni mépris. Je salue aussi le rapporteur.

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Le fait de donner à ce texte un caractère d'expérimentation ne serait pas un bon signal. J'espère que ce projet de loi sur les mobilités sera mis à l'ordre du jour du Conseil des ministres le plus tôt possible. Nous pourrions l'examiner en première lecture au Sénat, pendant que les députés examinent le projet de loi de finances.

M. Philippe Dallier. – Quelle ambition !

M. Gérard Cornu, rapporteur. – Ce serait significatif que le Gouvernement nous l'offre en première lecture.

Ce texte était difficile et je vous remercie pour la qualité du débat. Il honore le Sénat. Chacun a pu y

défendre ses convictions. Il arrive même au rapporteur ou à la ministre d'être battus...

Au-delà des clivages politiques, nous parvenons au Sénat à nous rassembler sur certaines problématiques. C'est le marqueur du Sénat.

Avec la ministre, nous avons travaillé en co-construction, ce qui est particulièrement appréciable.

Nous étions attendus. Le texte de loi n'a pas été dénaturé. Les syndicats attendent un signal. Ils l'auront. Nous avons travaillé pour la France et les Français. Une fois la loi votée, il sera temps d'arrêter la grève.

Mme Éliane Assassi. – Ce n'est pas bien de finir comme cela. *(On approuve sur les bancs du groupe CRCE.)*

M. Fabien Gay. – C'est une explication de vote ! *(Même mouvement)*

Mme la présidente. – Madame la Ministre, votre avis sur l'amendement n°225 ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je ne suis pas favorable au changement de l'intitulé du projet de loi. Avis défavorable. Si j'étais un peu taquine, je dirais que l'expérimentation aurait pu être menée pendant le quinquennat précédent *(Sourires)*

M. Olivier Jacquin. – Oh !

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Nous faisons la réforme aujourd'hui sans passer par une telle phase. Je tiens à remercier particulièrement les sénateurs de tous les groupes qui ont su apporter des contributions utiles malgré certaines divergences. Nous pouvons être fiers d'avoir enrichi le texte, tout en restant fidèles aux grands axes de la réforme.

Mesdames et Messieurs les sénateurs du groupe CRCE, je n'ai pas su vous convaincre...

M. Philippe Dallier. – C'était mission impossible.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – ... et je ne suis pas sûre que l'adoption de quelques amendements soit de nature à emporter votre vote, mais nous partageons un même attachement au service public. Nous sommes tous animés par la même volonté, celle d'apporter aux Français un meilleur service public ferroviaire. Je ne doute pas du vote de mardi. En vue de la CMP, j'encourage la majorité gouvernementale à voter ce texte. *(Applaudissements des bancs du groupe LaREM à ceux du groupe Les Républicains)*

L'amendement n°225 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Les explications de vote des groupes auront lieu mardi prochain à 14 h 30, avant le vote par scrutin public de 15 h 30 à 16 heures en salle des Conférences.

Prochaine séance, mardi 5 juin 2018, à 14 h 30.

La séance est levée à 1 h 55.

Jean-Luc Blouet

Direction des comptes rendus

Annexes*Analyse des scrutins publics*

Ordre du jour du mardi 5 juin 2018

Séance publique**De 14 h 30 à 15 h 30**

1. Explications de vote des groupes sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire.

De 15 h 30 à 16 heures

2. Vote solennel par scrutin public sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire. *Ce scrutin sera organisé en salle des Conférences, avec la possibilité d'une seule délégation de vote par sénateur*

À 16 heures

3. Proclamation du résultat du scrutin public solennel sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire.

À 16 h 15

(en salle Clemenceau)

4. Débat sur le bilan de l'application des lois.

À 18 heures

5. Débat sur le transport fluvial à la suite de la présentation du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures du 1^{er} février 2018

Le soir

6. Débat sur les conclusions du rapport : « Sécurité routière : mieux cibler pour plus d'efficacité ».

Scrutin n°118 sur l'amendement n°53, présenté par Mme Éliane Assassi et les membres du groupe CRCE, tendant à supprimer l'article 2 *bis* du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire.

Résultat du scrutin :

Nombre de votants :	344
Suffrages exprimés :	267
Pour :	15
Contre :	252

Le Sénat n'a pas adopté

Analyse par groupes politiques :**Groupe Les Républicains (145)**

Contre : 144

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

Groupe SOCR (77)

Abstentions : 77

Groupe UC (50)

Contre : 50

Groupe LaREM (21)

Contre : 21

Groupe RDSE (22)

Contre : 21

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

Groupe CRCE (15)

Pour : 15

Groupe Les Indépendants (11)

Contre : 11

Sénateurs non inscrits (6)

Contre : 5

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

Scrutin n°119 sur l'amendement n°57, présenté par Mme Éliane Assassi et les membres du groupe CRCE, tendant à supprimer l'article 2 *quinquies* du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire.

Résultat du scrutin :

Nombre de votants :	343
Suffrages exprimés :	340
Pour :	15
Contre :	325

Le Sénat n'a pas adopté

Analyse par groupes politiques :

Groupe Les Républicains (145)

Contre : 144

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

Groupe SOCR (77)

Contre : 76

N'a pas pris part au vote : 1 - Mme Marie-Noëlle Lienemann, Présidente de séance

Groupe UC (50)

Contre : 50

Groupe LaREM (21)

Contre : 21

Groupe RDSE (22)

Contre : 19

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

Groupe CRCE (15)

Pour : 15

Groupe Les Indépendants (11)

Contre : 11

Sénateurs non inscrits (6)

Contre : 4

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

Scrutin n°120 sur l'amendement n°100, présenté par Mme Éliane Assassi et les membres du groupe CRCE, à l'article 2 *quinquies* du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire.

Résultat du scrutin :

Nombre de votants :	343
Suffrages exprimés :	264
Pour :	15
Contre :	249

Le Sénat n'a pas adopté

Analyse par groupes politiques :

Groupe Les Républicains (145)

Contre : 144

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

Groupe SOCR (77)

Abstentions : 76

N'a pas pris part au vote : 1 - Mme Marie-Noëlle Lienemann, Présidente de séance

Groupe UC (50)

Contre : 50

Groupe LaREM (21)

Contre : 21

Groupe RDSE (22)

Contre : 19

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

Groupe CRCE (15)

Pour : 15

Groupe Les Indépendants (11)

Contre : 11

Sénateurs non inscrits (6)

Contre : 4

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