

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

242^e séance

Compte rendu intégral

3^e séance du jeudi 19 juin 2014

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



<http://www.assemblee-nationale.fr>

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE MME SANDRINE MAZETIER

1. Réforme ferroviaire (p. 4489)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 4489)

Article 8 (p. 4489)

Après l'article 8 (p. 4489)

Amendement n° 2 rectifié

M. Gilles Savary, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche

Article 9 (p. 4489)

Amendements n°s 283, 282

Article 9 *bis* (p. 4489)

Article 10 (p. 4490)

Amendements n°s 358 rectifié, 370, 359, 437, 360 rectifié, 361

Article 11 (p. 4491)

Amendements n°s 285, 368 rectifié, 357, 364, 436, 367, 229

Article 11 *bis* (p. 4495)

Amendements n°s 287, 113, 286

Article 12 (p. 4496)

Amendements n°s 393 et 411, 288

Amendements n°s 441, 373, 32, 343

Article 13 (p. 4498)

Article 14 (p. 4498)

Amendement n° 33

Amendements n°s 289, 390 rectifié, 430

Article 15 (p. 4499)

Article 16 (p. 4499)

Amendements n°s 362, 290, 410 rectifié

M. Olivier Faure, rapporteur pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

Article 17 (p. 4500)

Article 18 (p. 4500)

Amendement n° 291

Après l'article 18 (p. 4500)

Amendement n° 391 rectifié

Amendement n° 397 et 334

Article 19 (p. 4500)

Amendement n° 34

Après l'article 19 (p. 4500)

Amendement n° 22

2. Nomination des dirigeants de la SNCF (p. 4502)

DISCUSSION DES ARTICLES (p. 4502)

Article 1^{er} (p. 4502)

M. Jean-Yves Le Bouillonnet, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République

M. Martial Saddier

M. François-Michel Lambert

Article 2 (p. 4503)

M. Gilles Savary, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche

3. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 4504)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTENCE DE MME SANDRINE MAZETIER

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à vingt et une heures trente.)

1

RÉFORME FERROVIAIRE

Suite de la discussion d'un projet de loi

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, après engagement de la procédure accélérée, du projet de loi portant réforme ferroviaire (n^{os} 1468, 1990, 1965).

DISCUSSION DES ARTICLES *(suite)*

Mme la présidente. Cet après-midi, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'article 8.

Article 8

(L'article 8 est adopté.)

Après l'article 8

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n^o 2 rectifié, portant article additionnel après l'article 8.

M. Martial Saddier. Cet amendement vise à ce que, après le mot « urbains », soient insérés les mots « et de transports régionaux ».

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission.

M. Gilles Savary, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Défavorable, puisque nous venons de voter la liberté tarifaire pour les régions.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, pour donner l'avis du Gouvernement.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche. Même avis.

(L'amendement n^o 2 rectifié n'est pas adopté.)

Article 9

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne, pour soutenir l'amendement n^o 283.

M. André Chassaigne. Il est défendu.

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

M. Gilles Savary, rapporteur. Défavorable, car cet amendement sera satisfait par l'amendement n^o 391 rectifié.

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

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

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. M. le rapporteur dit que cet amendement est satisfait...

M. Gilles Savary, rapporteur. Qu'il sera satisfait.

M. André Chassaigne. En effet, nous allons revenir sur ces questions de date à l'article 14. Par conséquent, je retire l'amendement.

(L'amendement n^o 283 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne, pour soutenir l'amendement n^o 282.

M. André Chassaigne. Il est défendu.

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

M. Gilles Savary, rapporteur. Défavorable.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Je demanderai plutôt à M. Chassaigne de retirer cet amendement au profit de l'amendement n^o 391 rectifié, après l'article 18.

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Je retire l'amendement.

(L'amendement n^o 282 est retiré.)

(L'article 9 est adopté.)

Article 9 bis

(L'article 9 bis est adopté.)

Article 10

Mme la présidente. La parole est à M. Rémi Pauvros, pour soutenir l'amendement n° 358 rectifié.

M. Rémi Pauvros. C'est un amendement de clarification, qui permet de préciser que SNCF Réseau recevra en pleine propriété les biens dont SNCF Mobilités n'est qu'affectataire ou propriétaire. Il s'agit d'une clarification concernant le transfert des biens entre les deux entités.

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

M. Gilles Savary, rapporteur. Favorable.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Favorable, et, par conséquent, je lève le gage.

(L'amendement n° 358 rectifié, modifié par la suppression du gage, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Rémi Pauvros, pour soutenir l'amendement n° 370.

M. Rémi Pauvros. Il s'agit d'une clarification, dans le même esprit que pour l'amendement précédent.

Il est prévu que le transfert des biens soit effectué sur la base des valeurs nettes comptables à la dernière clôture précédant le transfert, déterminées en prenant en compte les principes comptables appliqués pour l'établissement des comptes dissociés de l'exercice 2012.

Il convient plutôt d'apprécier l'équilibre du transfert au regard des valeurs nettes comptables à la dernière clôture précédant le transfert.

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

M. Gilles Savary, rapporteur. Favorable.

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

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

(L'amendement n° 370 est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Rémi Pauvros, pour soutenir l'amendement n° 359.

M. Rémi Pauvros. La réforme du système ferroviaire mise en œuvre par la loi ne doit pas se traduire par une imposition supplémentaire pour le système ferroviaire.

À cet égard, il convient de noter que l'article 8 de la loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouvellement du transport ferroviaire définissait plus précisément le type d'imposition dont les opérations de transfert étaient exemptées, notamment les salaires ou honoraires au profit d'agents de l'État.

C'est la raison pour laquelle il convient de compléter l'alinéa 3 en excluant les salaires ou honoraires au profit d'agents de l'État et la perception d'impôts.

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

M. Gilles Savary, rapporteur. Favorable.

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

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

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. J'aimerais avoir des précisions de la part de M. le secrétaire d'État et de M. le rapporteur, sur ce qui justifie le fait que, dans le texte de loi, la propriété reste aux EPIC filles ? Pourquoi n'avez-vous pas fait le choix que la totalité des biens soit transférée vers l'EPIC de tête ? Y a-t-il à cela des raisons particulières ? Si la totalité des biens était transférée vers l'EPIC de tête, cela donnerait la garantie assurée d'un groupe public ferroviaire unifié, qui ne risquerait pas, à l'avenir, d'être morcelé.

J'aimerais avoir des explications sur ce point, car c'est une des revendications que j'ai pu entendre et relayer ici : pourquoi la totalité de la propriété ne reviendrait-elle pas à l'EPIC de tête ?

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Monsieur Chassaigne, si nous en avons eu la possibilité, nous l'aurions fait. Mais pour des raisons d'eurocompatibilité...

M. Martial Saddier. Ah !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Eh oui, notre texte est eurocompatible. Dès que je prononce le mot « eurocompatibilité », monsieur Saddier, vous montrez la plus grande suspicion ! Nous sommes, nous, garants d'un système solide et compatible. Il faut donc que le patrimoine soit isolé au sein même de l'EPIC SNCF Réseau.

M. Martial Saddier. Monsieur Chassaigne, on vous roule dans la farine !

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

M. Gilles Savary, rapporteur. Le système était extrêmement confus. Ce n'est pas seulement une affaire patrimoniale, monsieur Chassaigne, c'est une affaire fonctionnelle. Un certain nombre de biens sont nécessaires à la circulation des trains.

Je reprends le cas d'une affaire, au demeurant anecdotique et qui a été montée en épingle de façon fallacieuse par la presse : quand on ajuste des trains à des quais, ce n'est pas simplement une affaire patrimoniale, c'est une affaire fonctionnelle. Il y a un certain nombre de biens qui sont aujourd'hui à SNCF, ce qui découle de l'ambiguïté originelle de la réforme de 1997 où l'on a confié à RFF des tâches de réseau qui ont été subdélégées dans la plus grande confusion à SNCF.

La SNCF, qui était chargée du service ferroviaire, c'est-à-dire de faire circuler des trains, a aujourd'hui des éléments de patrimoine qui sont absolument essentiels à une gestion unifiée du réseau. C'est un peu l'histoire des escaliers dont le bas appartient à SNCF et le haut à RFF. L'important est de clarifier tout cela et que tout ce qui concourt à la gestion du réseau puisse être transféré dans des conditions non pécuniaires à SNCF Réseau. Les mettre au niveau de la holding, qui n'est pas opérationnelle, serait évidemment catastrophique.

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. J'ai peut-être mal compris, monsieur le rapporteur, mais je vois une contradiction dans vos propos.

Prenons l'exemple que la presse a monté en épingle. Lorsque la loi entrera en vigueur, à qui appartiendront les rames ?

M. Frédéric Cuveillier, *secrétaire d'État*. À SNCF Mobilités.

M. Philippe Duron. Ou aux régions.

M. André Chassaigne. *Quid* de la voie et des quais ?

M. Frédéric Cuveillier, *secrétaire d'État*. Ils appartiendront à SNCF Réseau.

M. André Chassaigne. La nouvelle organisation apportera-t-elle un plus par rapport au dysfonctionnement que nous avons connu à cause d'un manque de concertation entre RFF et la SNCF ?

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

M. Gilles Savary, *rapporteur*. La vraie différence, c'est que théoriquement, cette affaire sera intégrée au sein de SNCF du fait de la présence des deux patrons des deux boîtes, sous l'autorité d'un conseil de surveillance.

M. Martial Saddier. Ce n'est pas clair !

M. Gilles Savary, *rapporteur*. SNCF signera des conventions avec les régions, qui intégreront les deux dimensions : réseau et services. Théoriquement, cela devrait disparaître. En réalité, ce qui eu lieu est extrêmement banal. Nous créons des trains avec des normes du XXI^e siècle, sur des infrastructures du XIX^e siècle. Donc, il faut refaire les infrastructures.

M. Martial Saddier. Ce n'est pas clair ! Il faut renvoyer le texte en commission. C'est le moment !

M. Gilles Savary, *rapporteur*. Si, c'est même très clair !

Nous sommes en train de mettre en place une autoroute ferroviaire entre Tarnos dans les Landes et Dourges près de Lille, ce qui représente un investissement de 200 millions d'euros afin de mettre les infrastructures aux normes des nouveaux matériels. Cela a été monté en épingle mais c'est tout à fait banal. En réalité, RFF et SNCF se sont mutuellement renvoyé la facture de cinquante millions d'euros pendant plusieurs mois, avant de la présenter aux régions qui elles-mêmes n'en ont pas voulu. Bref, il s'agit d'un manque de coordination. Ce qui est sûr, du moins, c'est qu'à l'avenir ce genre de choses sera au moins intégré par la SNCF.

M. Martial Saddier. Ce n'est toujours pas clair !

M. Gilles Savary, *rapporteur*. Si, c'est clair ! Pour prendre comme exemple des noms actuels, sans oublier pour autant que nous créons des institutions, MM. Pepy et Rapoport seront dans le même directoire du groupe, et ils devraient s'entendre un peu plus rapidement qu'en passant par des conventions croisées !

M. Martial Saddier. Aux yeux des Français, ce n'est pas clair !

(L'amendement n° 359 est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 437.

M. Gilles Savary, *rapporteur*. Il s'agit d'un amendement de précision.

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

M. Frédéric Cuveillier, *secrétaire d'État*. Favorable.

(L'amendement n° 437 est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Rémi Pavros, pour soutenir l'amendement n° 360 rectifié.

M. Rémi Pavros. Il s'agit de sécuriser et consolider les relations entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités. Il serait souhaitable que les protocoles internes régissant actuellement les relations entre la SNCF et la direction de l'infrastructure d'une part et entre la SNCF et la DCF d'autre part acquièrent valeur contractuelle dans le cadre de l'instauration de SNCF Mobilités. Il s'agit d'une précaution supplémentaire visant à assurer le maintien du fonctionnement régulier des différentes branches de l'actuelle SNCF dans la future organisation du groupe public ferroviaire.

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

M. Gilles Savary, *rapporteur*. Avis favorable.

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

M. Frédéric Cuveillier, *secrétaire d'État*. Même avis.

(L'amendement n° 360 rectifié est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Rémi Pavros, pour soutenir l'amendement n° 361.

M. Rémi Pavros. Il s'agit d'éviter une minoration des bases imposables de la fiscalité locale en retenant comme valeur locative, dans le cadre des opérations de transfert de biens, la valeur brute des biens apportés.

M. Martial Saddier. Ça, c'est clair !

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

M. Gilles Savary, *rapporteur*. Avis favorable.

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

M. Frédéric Cuveillier, *secrétaire d'État*. Avis favorable.

(L'amendement n° 361 est adopté.)

(L'article 10, amendé, est adopté.)

Article 11

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne, pour soutenir l'amendement n° 285.

M. André Chassaigne. Défendu.

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

M. Gilles Savary, *rapporteur*. Défavorable. Nous ne pouvons être favorables à ce type d'amendement, car nos philosophies respectives divergent. En effet, M. Chassaigne et son groupe raisonnent à ÉPIC unique, alors que nous raisonnons en groupe d'ÉPIC.

M. André Chassaigne. Il s'agit donc d'un amendement d'incohérence ! *(Rires.)*

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

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

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Je maintiens mon amendement par cohérence idéologique! (*Rires.*)

(*L'amendement n° 285 n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Rémi Pauvros, pour soutenir l'amendement n° 368 rectifié.

M. Rémi Pauvros. Il s'agit d'un amendement visant à nettoyer le texte des imprécisions juridiques affectant le statut d'affectataire des biens de SNCF Mobilités.

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

M. Gilles Savary, *rapporteur*. Favorable.

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

M. Frédéric Cuvillier, *secrétaire d'État*. Favorable. Par conséquent, je lève le gage.

M. Jean-Luc Laurent. Merci, monsieur le secrétaire d'État!
(*L'amendement n° 368 rectifié, modifié par la suppression du gage, est adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Rémi Pauvros, pour soutenir l'amendement n° 357.

M. Rémi Pauvros. Il s'agit d'assurer un transfert équilibré des biens de SNCF Mobilités et SNCF Réseau vers SNCF en supprimant la notion de comptes dissociés.

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

M. Gilles Savary, *rapporteur*. Favorable.

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

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

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Sans vouloir encombrer les débats, je tiens à rappeler et faire figurer au compte rendu officiel, même si nous sommes juste après le repas et peut-être en phase intense de digestion, qu'à coup d'amendements de quatorze lignes nous sommes en train de toiletter sérieusement le texte initial et de le récrire en grande partie.

M. Jean-Luc Laurent. C'est du travail parlementaire, cher collègue!

M. Jean-Yves Le Bouillonnet, *vice-président de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République*. De l'excellent travail!

M. Martial Saddier. Mais tout à fait, je salue cet excellent travail parlementaire! Il n'en apporte pas moins de l'eau au moulin que je n'ai cessé d'alimenter, ...

M. Jean-Luc Laurent. Du moment que ce ne sont pas des moulins à vent! (*Sourires.*)

M. Martial Saddier. ...tels les milliers de moulins de montagne qui ont d'abord alimenté les moulins agricoles et ensuite donné naissance aux premières turbines hydroélectriques et aux premières fabriques de décolletage ...

M. Jean-Paul Chanteguet, *président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Attention à l'atterrissage!

M. Jean-Yves Le Bouillonnet, *vice-président de la commission des lois*. Il va finir à la mer! (*Sourires.*)

M. Martial Saddier. ...dans lesquelles aujourd'hui les machines les plus performantes fabriquent des équipements pour les secteurs de l'aérospatial, de l'armement, du médical et du ferroviaire, par exemple dans la vallée de l'Arve en Haute-Savoie dont beaucoup d'entreprises contribuent à faire de la France un leader mondial.

M. Jean-Paul Chanteguet, *président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Il est temps d'ouvrir le parachute! (*Sourires.*)

M. Martial Saddier. Tout cela apporte en tout cas de l'eau au moulin que j'alimente depuis le début des débats en commission et dans l'hémicycle en expliquant que le texte mérite de retourner en commission afin de le rendre plus précis. Discrètement, au cours de la troisième nuit de débat, un jeudi soir à dix heures moins dix, vous nous donnez raison, chers collègues de la majorité! Je salue donc la qualité du travail parlementaire mais n'en souligne pas moins que j'avais raison, et avec moi le groupe UMP, nombreux ce soir (*Sourires.*), d'insister pour améliorer la qualité du texte présenté.

M. Jean-Luc Laurent. Vous dites cela parce que vous vous sentez un peu seul!

M. Philippe Duron. Seul contre tous!

(*L'amendement n° 357 est adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Rémi Pauvros, pour soutenir l'amendement n° 364.

M. Rémi Pauvros. Je salue le travail remarquable effectué par notre collègue Faure, qui montre l'importance du travail parlementaire dans la rédaction d'un bon texte, comme vient de le reconnaître M. Saddier. L'amendement n° 364 vise à exclure le versement de salaires ou d'honoraires au profit d'agents de l'État lors des opérations de transfert de biens de SNCF Mobilités et SNCF Réseau vers SNCF.

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

M. Gilles Savary, *rapporteur*. Favorable.

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

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

(*L'amendement n° 364 est adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 436.

M. Gilles Savary, *rapporteur*. Il s'agit d'un amendement de précision.

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

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

(*L'amendement n° 436 est adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Rémi Pauvros, pour soutenir l'amendement n° 367.

M. Rémi Pavros. Il s'agit d'éviter une minoration des bases imposables de la fiscalité locale en retenant comme valeur locative, dans le cadre des opérations de transfert de biens, la valeur brute des biens apportés.

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

M. Gilles Savary, rapporteur. Favorable.

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

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

(L'amendement n° 367 est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Luc Laurent, pour soutenir l'amendement n° 229.

M. Jean-Luc Laurent. Il vise à ajouter un alinéa à l'article 11 et s'inscrit dans la logique exposée par M. le secrétaire d'État lors de la discussion de l'article 4 au cours d'une intervention très forte relative aux questions foncières, d'aménagement et de maîtrise des projets, dont il convient d'assurer la transparence aux yeux des acteurs locaux. L'amendement propose que la réorganisation du groupe public ferroviaire permette d'associer les trois entités à l'indispensable mobilisation du foncier public en vue d'accroître l'offre de logements, dans tous les territoires en matière de questions foncières liées au futur groupe ferroviaire public, et particulièrement dans les zones dites tendues en matière de construction de logements.

Dans ce cadre, la SNCF et RFF, qui sont propriétaires de nombreux terrains en zone urbaine tendue au regard de la crise du logement, doivent être mobilisés. Nous proposons donc, dans le cadre de la réorganisation, une meilleure stratégie patrimoniale et aussi l'accélération de la contribution du futur groupe à l'effort national en faveur de la construction de logements. L'alinéa supplémentaire vise à ajouter un cinquième point précisant que « l'ensemble du groupe public ferroviaire participe à la mobilisation du foncier public selon les modalités prévues par la loi du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social ».

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

M. Gilles Savary, rapporteur. Avis défavorable. L'intention n'est certes pas médiocre mais elle est déjà incluse dans la loi du 18 janvier 2013, qui réquisitionne le foncier du groupe public ferroviaire en faisant du logement une priorité. En outre, il ne nous paraît pas opportun que la compétence logement, qui n'est pas à proprement parler une compétence ferroviaire, soit intégrée dans une loi ferroviaire. L'État a tout à fait le droit de mobiliser les biens publics, en particulier ceux du système ferroviaire, pour des raisons d'intérêt public supérieur, mais ce n'est pas une vocation du système en soi.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Je suis très embêté, car M. le rapporteur a fait connaître sa position de façon très juste, mais je n'en approuve pas moins la finalité de l'amendement. Comme j'ai eu l'occasion de le dire avant la pause salvatrice, nous devons engager tous les moyens nécessaires à la réussite de la mobilisation du foncier et le groupe ferroviaire est loin d'être exemplaire en la matière, je le dis comme je le pense. Il n'est pas au service des collectivités de façon optimale et leurs projets d'aménagement se heurtent à des lourdeurs, de l'illisibilité, des autorisations en suspens, voire à des intermédiaires dont l'intervention n'a rien d'évident pour

ses interlocuteurs. À rebours de l'avis défavorable émis par M. le rapporteur, je pencherais plutôt pour la sagesse, voire même une sagesse favorable. Sans doute M. le rapporteur pourra-t-il sagement changer d'avis ! *(Sourires.)* En tout cas, la cause est bonne, autant l'accompagner !

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

M. Gilles Savary, rapporteur. Je ne vois aucun inconvénient à l'existence de lois redondantes, si c'est pour la bonne cause ! *(Sourires.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. À l'évidence, sur le fond, on ne peut pas être contre l'amendement. Je profite de la discussion à son propos pour apporter un témoignage certes de député de la République mais surtout d'élu local, car il en reste encore dans cet hémicycle.

M. Jean-Luc Laurent. Vous n'êtes pas le seul !

Mme Pascale Crozon. Être simple conseiller municipal suffit, inutile d'être maire ou adjoint au maire !

M. Martial Saddier. J'appelle la majorité, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire et le Gouvernement à se pencher avec lucidité sur les effets catastrophiques de la loi ALUR.

M. François-Michel Lambert. Allons !

M. Martial Saddier. J'ai participé, comme je le fais pour la réforme ferroviaire, à chaque seconde des débats en commission et dans l'hémicycle sur la loi Alur. Nous avions à la fois salué l'état d'esprit, la volonté et l'engagement de Mme la ministre, sans aucun état d'âme, mais nous n'en avons pas moins attiré l'attention et les craintes, cher collègue Lambert, sur les effets de la loi ALUR.

Force est de constater qu'aujourd'hui, après plusieurs mois d'application, la construction de logements est stoppée. On est sur une courbe jamais observée dans l'histoire de notre pays. Je comprends que l'on puisse essayer, dans d'autres textes, de contrer les effets catastrophiques de la loi ALUR. Mais plutôt que d'adopter des amendements ou d'escompter les effets potentiels de telle ou telle nouvelle mesure, la majorité et le Gouvernement seraient bien inspirés de décréter une pause et de s'interroger sur les effets concrets de la loi ALUR.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Pour vous répondre, monsieur Saddier, je serai très bref... *(Sourires.)*

M. Martial Saddier. Ce n'est pas possible !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Quelle est vraiment votre position sur cette question immobilière ? Vous commencez par vous déclarer favorable, pour finalement dire que vous n'approuverez pas ces dispositions et mettre en question la volonté du Gouvernement. Nous ne débattons pas ici de la loi ALUR mais de la mobilisation du foncier ferroviaire. La volonté, exprimée de manière très forte par le Président de la République, est que tous les acteurs publics se mobilisent, et en premier lieu ceux du secteur ferroviaire.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Tout à fait.

M. Frédéric Cu villier, *secrétaire d'État*. L'accord que j'ai passé avec Cécile Duflot, j'ai eu l'occasion d'y faire référence, a été que tous les sites pouvant servir la relance de l'immobilier seraient mobilisés. Sans me substituer à Sylvia Pinel, remarquable ministre du logement, je vous invite à prêter un peu plus d'attention à la réalité des chiffres, que d'ailleurs vous ne mentionnez pas, vous contentant d'évoquer une courbe. Vous êtes vraiment fort, pour parvenir à mesurer déjà les effets d'un texte alors qu'ils ne se sont pas encore produits ! Vous le savez, le problème est que les Français et les Françaises puissent accéder au logement à un coût maîtrisé, ce qui suppose désormais un retour de l'État dans le secteur.

Il faut porter au crédit de ce gouvernement d'avoir mis en place certains dispositifs, d'ailleurs bien utiles pour les élus locaux. Comme vous êtes vous-même élu local, monsieur Saddier, vous devriez féliciter ce gouvernement d'avoir oxygéné le marché de l'immobilier et empêché la surenchère en matière de coût du logement. Que quelques-uns seulement aient la capacité de se loger, est-ce là la politique du logement que vous souhaiteriez ? Pour notre part, nous avons souhaité mobiliser les terrains et les acteurs publics, et cherché à limiter la hausse du coût du logement, énorme par rapport à l'évolution du pouvoir d'achat des Français, pour lesquels le logement constitue l'un des premiers postes de dépenses. Vous ne pouvez pas nous faire grief d'être attentifs à ce qui est une priorité du quotidien des Français. On pourrait d'ailleurs vous reprocher dans votre vie d'élu local cette position prise dans votre vie d'élu national...

Mme la présidente. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Je suis très étonné de cette polémique, de cet « ALUR- *bashing* », surtout de la part d'élus de la nation qui ont de l'expérience, ce qui est le cas de notre collègue Martial Saddier, élu de plus longue date que moi, tant au niveau local que national. Je me demande d'ailleurs parfois si le cumul des mandats ne réduit pas la capacité à bien comprendre les enjeux.

M. Jean-Paul Chantegu et, *président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Si tous les cumulards étaient aussi actifs que M. Saddier !

M. François-Michel Lambert. La courbe qu'il faudrait suivre, monsieur Martial Saddier, c'est celle des permis de construire, les créations de logements suivant quelques mois ou une année plus tard. Comme le ministre vient de le dire, les décrets, dont certains ne sont entrés en application que depuis quelques mois, certains même depuis quelques jours seulement, ne font pas sentir leurs effets du jour au lendemain. Il ne suffit pas d'appuyer sur un bouton. Il n'y a que dans Astérix où l'on jette un gland et qu'un immeuble apparaît ! Dans la vraie vie, il faut du temps.

Revenons sur le fond. Quel gouvernement a décidé d'une telle mobilisation du foncier, surtout du foncier ferroviaire se trouvant au cœur des cités, afin de répondre aux besoins de logement, notamment de logement social ? Aucun, et encore moins que tous autres, les gouvernements successifs de droite que vous avez soutenus ces dernières années. Voilà les faits. Donc, bien sûr qu'il nous faut continuer la mobilisation.

Mme la présidente. Avant de donner la parole à M. Duron, puis à M. Chassaigne, puis à nouveau à M. Saddier, si vraiment il se roule par terre (*Sourires*), permettez-moi de vous rappeler, chers collègues, que nous débattons non pas de la loi ALUR, mais de la réforme ferroviaire.

La parole est à M. Philippe Duron.

M. Philippe Duron. Vous avez raison, madame la présidente. C'est ce que je voulais dire à Martial Saddier. L'amalgame fait ici est abusif. Le ministre a parfaitement raison de dire que la situation actuelle n'est pas optimale en matière de libération du foncier ferroviaire. Mon expérience de ces dernières années est qu'en dépit de l'accord des deux présidents, de RFF et de la SNCF, cinq ans plus tard, le foncier n'est toujours pas libéré.

M. Jean-Yves Le Bouillon nec. Le problème est là.

M. Philippe Duron. On peut faire beaucoup mieux à condition de mieux coordonner la politique des trois EPIC, en tout cas de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau. Cet amendement va donc dans le bon sens.

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. C'est ubuesque. Mesure-t-on le ridicule de voter un article disant qu'il faut appliquer la loi ?

M. Martial Saddier. Tout à fait.

M. André Chassaigne. Depuis une demi-heure, on répète qu'on va voter un amendement disant simplement qu'il faut appliquer la loi Duflot 1. Arrêtons, car cela tourne au ridicule.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Merci, madame la présidente, de me donner la parole même si je ne me suis pas roulé par terre. Vous ne savez pas ce dont je suis capable ! (*Sourires*)

Je ferai seulement observer, gentiment, à la majorité qu'elle s'arroge tous les droits, comme celui de nous renvoyer systématiquement la responsabilité de la dette ferroviaire, et qu'elle nous dénie, à nous, le droit de faire la moindre remarque. J'irai dans le sens de M. Chassaigne. Je me suis simplement autorisé une remarque, et je me le suis permis parce que j'ai assisté, jour et nuit, à l'ensemble des débats sur la loi ALUR – Mme Duflot pourrait en témoigner – comme je le fais pour les débats sur la réforme ferroviaire.

Certains élus cumulent, d'autres non. Il serait intéressant qu'un jour les journalistes s'attachent à distinguer parmi les élus, que ceux-ci cumulent ou non, ceux qui travaillent et ceux qui ne travaillent pas, ainsi que ceux qui squattent la salle des Quatre-Colonnes et ceux qui n'y mettent jamais les pieds. J'ose espérer que vous me classez dans la catégorie de ceux qui cumulent certes, mais qui travaillent, et qui ne posent jamais les pieds aux Quatre-Colonnes. Je ne donne de leçons à personne mais me sens autorisé parfois à faire quelques remarques.

Un amendement pose la problématique du foncier. Oui, monsieur le ministre, j'ai dit que j'étais d'accord pour que l'État, au sens large, et ses filiales, participent à la mobilisation du foncier. Mais pour créer des logements, il faut non seulement du foncier, mais ensuite construire. La loi Duflot et cet amendement permettent en effet de libérer du foncier. Je ferais d'ailleurs mieux de dire la loi ALUR plutôt que de citer une ministre...

M. André Chassaigne, *rapporteur*. Il y a deux lois Duflot !

M. Martial Saddier. Nous sommes d'accord sur le fait que le logement est une priorité. Mais force est de constater que certaines dispositions de ces lois, peu importe leur nombre, bloquent la constructibilité. Du foncier est disponible

aujourd'hui, qui ne l'était pas il y a trois ou quatre ans, mais la construction ne suit pas pour autant. J'ai juste invité la représentation nationale à se demander si deux ans après, on ne pourrait pas, sans polémique, aménager quelques dispositifs de façon qu'on puisse construire sur ce foncier disponible. Je suis d'ailleurs sûr que cet avis est très largement partagé sur les bancs de cet hémicycle.

(L'amendement n° 229 est adopté.)

(L'article 11, amendé, est adopté.)

Article 11 bis

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne, pour soutenir l'amendement n° 287.

M. André Chassaigne. Cet amendement vise à supprimer une disposition adoptée en commission, à la demande du rapporteur. Les infrastructures concernées sont les gares de triage, les voies de remisage, les infrastructures d'approvisionnement en combustibles et en sable, les passerelles de visites de toiture, les fameuses installations des centres d'entretien et autres installations techniques nécessaires à l'exécution des prestations de maintenance légère.

On peut comprendre l'esprit de cet article 11 bis visant à donner à SNCF Réseau la maîtrise de l'intégralité de la chaîne de gestion, à l'exception des gares. En revanche, la position du rapporteur, je le cite, selon laquelle « cette issue est la seule réaliste pour éviter des divergences de vue préjudiciables à la bonne marche du secteur ferroviaire » est moins convaincante. Aujourd'hui, la SNCF, qui gère ses infrastructures et ses cheminots, n'entrave pas le bon fonctionnement du secteur ferroviaire. Ses infrastructures sont ouvertes aux entreprises ferroviaires privées, dans le respect de la transparence et de la non-discrimination. Les installations de service au moins nous paraîtraient devoir être enlevées de la liste des équipements transférés. Elles doivent demeurer une exception, au même titre que les gares de voyageurs.

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

M. Gilles Savary, rapporteur. Je serai clair : les technocentres et les installations de maintenance ne seront pas transférés, même s'il faudra faire en sorte qu'ils soient accessibles à toutes les nouvelles compagnies introduites depuis la libéralisation Gayssot. Les technocentres resteront à la SNCF parce que nous considérons qu'ils doivent rester au sein de la compagnie historique, comme c'est d'ailleurs le cas dans des pays qui ont libéralisé leur secteur ferroviaire depuis très longtemps.

Je tiens à la disposition de notre collègue Chassaigne un chapelet de faits montrant qu'il y a eu davantage qu'une défense passive de la part des cheminots et que certaines compagnies opérant sur le réseau n'ont pas pu accéder à certains services essentiels.

M. Martial Saddier. Tout à fait.

M. Gilles Savary, rapporteur. Faute de pouvoir accéder aux stations-service disponibles sur le réseau, certaines compagnies ont été obligées de s'installer près de routes pour être alimentées par camion en carburant.

M. Martial Saddier. J'allais le dire.

M. Gilles Savary, rapporteur. Il faut le dire car dans ce débat, qui concerne la nation tout entière, nous devons dire la vérité. Il faut dire que certaines cours de marchandises ont été louées à vide, à vil prix, pendant des mois et des mois par la SNCF pour empêcher que d'autres opérateurs susceptibles d'avoir des clients puissent y accéder.

Une part du déclin de notre fret ferroviaire est liée à ces opérations de défense passive – pour ne pas dire davantage. Nous sommes donc déterminés à ce que les cours de marchandises soient transférés à SNCF Réseau. C'est pourquoi nous sommes opposés à cet amendement.

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

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

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Je salue le rapporteur car j'allais tenir les mêmes propos que lui, car il faut de la transparence. Il ne s'agit pas de faire des procès d'intention ni de ressasser le passé, mais de se dire, ici, dans l'hémicycle, la vérité, les yeux dans les yeux.

Oui, des compagnies ferroviaires, écoutez bien mes chers collègues, ont dû arrêter des trains en rase campagne pour faire le plein au moyen de camions arrêtés au bord de la route, je vous laisse imaginer dans quelles conditions de sécurité, parce qu'elles n'avaient pas accès aux réserves de carburant monopolisées dans le cadre du système actuel. Il ne s'agit pas de revenir sur le passé ni de montrer quiconque du doigt : peu importe, les choses sont ce qu'elles sont. Mais je pense que l'on n'a pas le droit ce soir de laisser adopter des amendements qui feraient perdurer ce système. Ce ne serait pas rendre service aux cheminots, ni au système ferroviaire, ni à la France dans l'Europe de demain.

Je salue l'intervention du rapporteur, j'assume pleinement mes propos, pour qu'il ne soit pas le seul à exprimer cette position, et franchement, j'appelle à ce que l'on ne défende pas l'indéfendable.

(L'amendement n° 287 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 113.

M. Gilles Savary, rapporteur. C'est un amendement de cohérence.

(L'amendement n° 113, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne, pour soutenir l'amendement n° 286.

M. André Chassaigne. Il est défendu.

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

M. Gilles Savary, rapporteur. Je souhaiterais son retrait, car il n'est pas écrit que les centres de maintenance seront transférés de SNCF Mobilités à SNCF Réseau.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Peut-être serait-il intéressant de regarder jusqu'où nous pouvons aller dans la clarification des domaines respectifs de chacun. Vous avez raison de réaffirmer la nécessité de ne pas transférer de SNCF Mobilités à SNCF Réseau un certain nombre d'installations

indispensables à l'entretien du matériel. Ce serait bien évidemment absurde et contreproductif. Ce n'est d'ailleurs pas le sens du texte ni l'intention du Gouvernement.

En revanche, pour clarifier, peut-être serait-il utile de préciser que, s'il devait y avoir transfert, il se limiterait à des terminaux de marchandises. De fait, ces derniers peuvent être transférés à SNCF Réseau, ainsi que des installations similaires utiles aux entreprises liées au fret ferroviaire. Cela pourrait faire l'objet d'un sous-amendement. Mais ce n'est qu'une proposition que je soumetts à la pleine liberté de jugement des parlementaires.

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

M. Gilles Savary, rapporteur. Je serais d'avis de couper la poire en deux et de ne laisser dans l'amendement que « et les installations des centres d'entretien », en enlevant « et autres installations techniques ». Cette formule est trop indéterminée : si on la laissait, cela pourrait aller loin. Mais le fait d'exclure du transfert les centres d'entretien, de façon précise et complète, ne me pose pas de problème.

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Je souhaiterais avoir une explication sur une question de vocabulaire. Dans la fiche qui m'a été préparée, il est fait mention de « technicentres ». Qu'entend-on par là ?

M. Gilles Savary, rapporteur. Il s'agit des centres d'entretien.

M. André Chassaigne. C'est bien cela l'important, d'exclure les centres d'entretien. Je suis donc d'accord pour supprimer « et autres installations techniques. » Je constate que l'on peut quelquefois arriver à se mettre d'accord sans faire allusion à Jean-Claude Gayssot ! (*Sourires.*)

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Ni à Le Paon ! (*Sourires.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 286 est donc ainsi rectifié. La parole est à M. le rapporteur.

M. Gilles Savary, rapporteur. Je veux dire que j'ai beaucoup de respect, d'admiration et même d'affection pour Jean-Claude Gayssot. Quand je fais référence à lui, c'est affectueux, très sincèrement affectueux. J'ajoute que je pense comme lui.

M. André Chassaigne. J'en prends acte !

M. Martial Saddier. On l'entendait bien ainsi !

Mme la présidente. C'est magnifique ! (*Sourires.*)

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Il convient d'être précis. Puisque tout cela figurera au *Journal Officiel*, il me paraît nécessaire de bien préciser le sens de cette rectification. Nous nous efforçons là de ne pas balayer d'un revers de main l'amendement de M. Chassaigne.

Mais avant cela, je veux dire combien est grande également mon admiration pour M. Gayssot, à qui je parle régulièrement ! (*Sourires.*) C'est un grand nom dans l'histoire du ministère des transports, et nous lui devons beaucoup. Il m'arrive d'ailleurs de recevoir ses conseils.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. C'est encore plus magnifique, madame la présidente ! (*Sourires.*)

M. Rémi Pavros. N'en jetez plus !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Pour en revenir à la rectification, il s'agit, à l'alinéa 4 de l'amendement, de substituer aux mots « et les installations des centres d'entretien et autres installations techniques » les mots « et les centres d'entretien ». Sommes-nous d'accord ?

Mme la présidente. Il me semble que la rectification du rapporteur ne tend qu'à supprimer la fin de l'alinéa 4 de l'amendement. Il ne resterait donc que « et les installations des centres d'entretien ».

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. La navette parlementaire permettra de peaufiner le texte. La question est de savoir si nous maintenons le terme « installations ».

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

M. Gilles Savary, rapporteur. Je propose que l'on n'attende pas la navette parlementaire pour se décider. Il s'agit d'exclure, outre les gares de voyageurs qui figurent déjà dans l'article, les installations des centres d'entretien. Cela signifie que les gares de voyageurs et les technicentres ne seront pas transférés. En revanche, la rédaction initiale de l'amendement est trop floue pour que je puisse l'accepter en tant que rapporteur.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Je propose d'être encore plus simple et de ne faire référence qu'aux centres d'entretien, pas aux installations. En effet, les « installations des centres d'entretien » sont un concept un peu flou.

M. André Chassaigne. Très juste !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. En revanche, on sait ce que c'est qu'un centre d'entretien ferroviaire.

Mme la présidente. L'alinéa 4 de l'amendement n° 286, deuxième rectification serait donc ainsi rédigé : « et les centres d'entretien ».

La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Je suis complètement d'accord. Nous sommes en train de faire du Boileau ! « Vingt fois sur le métier remettez votre ouvrage. Polissez-le sans cesse et le repolissez. Ajoutez quelquefois et souvent effacez. »

(*L'amendement n° 286, deuxième rectification est adopté à l'unanimité.*)

(*L'article 11 bis, amendé, est adopté.*)

Article 12

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n°s 393 et 411, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. Rémi Pavros, pour les soutenir.

M. Rémi Pauvros. Ces deux amendements ont le même objet : assurer la mise en place d'un véritable cadre social harmonisé au sein du groupe public ferroviaire en favorisant la négociation d'accords communs à tous les agents du groupe.

L'amendement n° 393 a pour objet d'assurer globalement cette harmonisation. Le n° 411 concerne plus particulièrement les filiales et précise dans quelle mesure les statuts existant au sein des différentes structures pourront s'harmoniser, en fixant, à l'alinéa 4, un délai de dix-huit mois. Il s'agit de propositions extrêmement concrètes qui, je le crois, assureront aux personnels concernés une lisibilité sur les conséquences de ces nouveaux statuts.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. Gilles Savary, rapporteur. Avis favorable.

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

M. Frédéric Cu villier, secrétaire d'État. Même avis.

(Les amendements n° 393 et 411 sont successivement adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne, pour soutenir l'amendement n° 288.

M. André Chassaigne. Il s'agit d'un simple amendement de cohérence, qui précise le cadre d'évolution des contrats pendant les phases de négociation.

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

M. Gilles Savary, rapporteur. Le Gouvernement a déposé un amendement n° 441 qui porte sur le même thème. Je demande à M. Chassaigne de retirer le sien au profit de la rédaction du Gouvernement, qui nous paraît plus précise. À défaut, j'émets un avis défavorable.

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

M. Frédéric Cu villier, secrétaire d'État. Même avis.

Mme la présidente. Monsieur Chassaigne, retirez-vous votre amendement ?

M. André Chassaigne. Oui.

(L'amendement n° 288 est retiré.)

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

M. Gilles Savary, rapporteur. Je souhaiterais faire figurer une précision au procès-verbal, en réponse, en particulier, à tous ceux qui ont vendu ces derniers temps une apocalypse du statut de cheminot : cet amendement a pour objet de permettre dès aujourd'hui à un certain nombre d'agents de Réseau ferré de France d'en bénéficier, alors qu'ils ne peuvent pas à l'heure actuelle y prétendre. Cela prouve non seulement que nous n'avons pas tué le statut mais que nous faisons en sorte qu'il demeure vivant.

M. Martial Saddier. C'est bien ce que l'on vous reproche !

Mme la présidente. Pour la clarté de nos débats, monsieur le rapporteur, de quel amendement parlez-vous ?

M. Gilles Savary, rapporteur. De l'amendement du Gouvernement, n° 441.

Mme la présidente. Il s'agit donc de l'amendement que j'allais appeler et que M. le ministre allait présenter... *(Sourires.)*

Je suis donc saisie de trois amendements, n° 441, 373 et 32, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir l'amendement n° 441.

M. Frédéric Cu villier, secrétaire d'État. Il faut rendre au Gouvernement ce qui appartient au Gouvernement ! Et je rendrai également au groupe socialiste ce qui lui revient, une fois que j'aurai glissé, je le dis avec tout le respect que je porte à leur fonction, que les parlementaires seraient peut-être bien inspirés d'étudier de près la doctrine sur l'interprétation à donner à l'article 40 de la Constitution... *(Sourires.)*

Bref, cet article 40 empêche le groupe socialiste de déposer un amendement que je reprends au nom du Gouvernement, parce qu'il est important. Il constitue une réponse très claire à ce qu'on entend. Le suspense était à son comble jusqu'à ce que le rapporteur se substitue tout bonnement au Gouvernement et lève le voile sur les intentions de ce dernier... *(Sourires.)* Parce que oui, une fois encore, cet amendement illustre la volonté du Gouvernement, monsieur Chassaigne, monsieur Saddier, de créer un vrai groupe public ferroviaire.

Vous vous faisiez fort hier, monsieur Chassaigne, de défendre un amendement fondateur, le n° 252, et vous aviez sûrement raison. Le présent amendement est sans doute aussi essentiel. En effet, il vise à ouvrir la possibilité aux salariés issus de RFF qui répondent aux conditions d'embauche au statut d'opter pour celui-ci. Alors qu'on prête parfois au Gouvernement de mauvaises intentions, notamment quant au statut des cheminots, vous voyez bien ici que nous renforçons ce statut en ouvrant de nouvelles voies d'accès.

M. Martial Saddier. Vous le renforcez ! C'est catastrophique !

M. Frédéric Cu villier, secrétaire d'État. C'est logique, vous savez, car il est important de répondre aux attentes des cheminots. Si les conditions sont remplies, il serait illégitime que ces salariés ne puissent pas, comme leurs collègues, rejoindre le statut auquel ils peuvent avoir droit.

Mme la présidente. La parole est à M. Rémi Pauvros, pour soutenir l'amendement n° 373.

M. Rémi Pauvros. Je constate que la rédaction de l'amendement n° 441 du Gouvernement est tout à fait remarquable et synthétique. Je retire donc mon amendement.

(L'amendement n° 373 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 32.

M. Martial Saddier. Puisque nous arrivons doucement à la fin de nos débats, je voulais saluer cet amendement qui permet de clarifier la position de chaque groupe dans cet hémicycle et de faire apparaître le clivage qui les sépare aux yeux du public.

Nous regrettons depuis le début que vous n'ayez pas saisi l'occasion de débattre avec le monde ferroviaire et les cheminots de l'évolution du statut. Vous avez en effet confirmé le statut unique et l'employeur unique. Comme le secrétaire d'État vient de le dire, vous avez même renforcé le *statu quo*

au travers de l'amendement qui vient d'être présenté et du décret socle. Vous n'avez donc pas anticipé les échéances qui s'annoncent, vous n'y avez pas préparé la France et les entreprises françaises. C'est une vraie différence entre vous et nous, entre ceux qui ont manifesté et bloqué le pays, y compris pendant les épreuves du baccalauréat, depuis dix jours et les 80 % des Français qui n'ont pas compris et ne comprennent toujours pas la grève.

Ils ne comprendront d'ailleurs pas que l'on maintienne volontairement une distinction entre deux catégories de Français, d'un côté ceux qui bénéficieraient d'un statut spécial, qui sont protégés, qui refusent le monde ouvert d'aujourd'hui et de demain et qui descendent dans la rue dès qu'on souhaite faire évoluer leur statut, et d'un autre côté ceux qui seraient obligés de voir constamment leur métier évoluer.

M. Jean-Luc Laurent. Au moins, c'est clair : vous êtes contre le statut, et pour la casse générale !

M. Martial Saddier. À ce moment précis du débat apparaît pleinement ce clivage qui nous sépare. Tant mieux : cela permettra de ressouder la majorité, du moins si c'est encore possible, compte tenu de l'état dans lequel elle se trouve. Cela me donne également l'occasion de réaffirmer que nous aurions souhaité aller calmement vers une évolution du système. Vous venez au contraire avec cet amendement de renforcer le statut protégé et d'en élargir l'accès, monsieur le ministre.

Mme Monique Iborra. Mais c'est une avancée !

M. Martial Saddier. Nous aurions pu nous en passer.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements en discussion commune ?

M. Gilles Savary, rapporteur. La commission a émis un avis défavorable sur l'amendement n° 32.

Monsieur Saddier, vous jouez les ingénus. Nous n'avons jamais dit que nous voulions supprimer le statut. Vous non plus, d'ailleurs, n'avez pas exprimé cette position à l'issue des assises nationales du ferroviaire.

M. Martial Saddier. Pas supprimer, faire évoluer !

M. Gilles Savary, rapporteur. Nous avons simplement dit que, le système devenant très complexe, avec l'arrivée de nouveaux entrants sur le rail et l'existence de 950 filiales internes à la SNCF, il fallait faire en sorte de ne pas laisser cohabiter deux régimes sociaux, un statut hérité de l'histoire et un dumping social absolu partout ailleurs.

Nous avons donc proposé pour la première fois de mettre en place une convention collective de branche. Et, pour la première fois – c'est d'ailleurs la raison pour laquelle le RH077, la réglementation du travail du personnel de la SNCF, est mis de côté au profit d'un décret socle – les syndicats de la SNCF pourront participer à la négociation de cette convention collective face à l'UTP, l'Union des transports publics et ferroviaires, c'est-à-dire l'ensemble du patronat public et privé. La SNCF occupera bien sûr une place très importante des deux côtés de la table. Voilà ce que nous voulons faire : que tout ce qui entre comme une nouveauté dans le secteur ferroviaire ne déstabilise pas le statut.

Et puisque nous parlons de statut, je vous rappelle que vous étiez le premier à défendre le statut des « pigeons » et des revenus du capital lorsque nous avons proposé de fiscaliser les revenus du patrimoine selon la même grille que les revenus du travail !

Je pense qu'il faut être équitable et reprendre les choses telles qu'elles sont : nous procédons aujourd'hui à l'ouverture d'une négociation collective de branche pour éviter qu'il y ait dumping social dans le système ferroviaire comme il y a eu dumping social dans le transport routier. Vendredi dernier, j'ai assisté à des contrôles routiers près de Toulouse et je peux vous dire que, derrière un rideau convenable et légal, la concurrence donne lieu à un véritable esclavage du vingt et unième siècle. Nous avons arrêté un camion, je ne préciserai pas son pays d'origine, conduit par un Roumain qui gagnait 191 euros par mois ! Nous ne laisserons pas le système ferroviaire en arriver à de tels excès.

M. Martial Saddier. Il y a de la marge !

M. Gilles Savary, rapporteur. Il y a de la marge, mais nous devons nous en préoccuper.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Nous devons prévenir ces excès !

M. Gilles Savary, rapporteur. Nous nous en occupons dès à présent. C'est pourquoi nous avons résisté à tout ce qui s'entendait dans la rue, afin de protéger les cheminots et, au-delà, l'ensemble du secteur contre les pires excès de la dérégulation libérale, puisque le secteur des transports, qui est international, y est particulièrement exposé. Vous n'avez pas à vous inquiéter : le statut est bien préservé, mais il ne sera pas envahissant. La plupart des grandes filiales de la SNCF sont aujourd'hui régies par le droit commun du travail, et certains salariés sont même intérimaires ; c'est souvent le cas des personnels travaillant sous le label « Effia » que l'on voit dans les gares. Nous souhaitons simplement qu'à toutes ces nouvelles activités corresponde une convention collective.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Même avis que la commission.

(L'amendement n° 441 est adopté et l'amendement n° 32 tombe.)

Mme la présidente. La parole est à M. Rémi Pauvros, pour soutenir l'amendement n° 343.

M. Rémi Pauvros. Je le retire, madame la présidente.

(L'amendement n° 343 est retiré.)

(L'article 12, amendé, est adopté.)

Article 13

(L'article 13 est adopté.)

Article 14

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 33.

M. Martial Saddier. Pour prouver que nous ne sommes pas des affreux libéraux qui ne pensent qu'à la concurrence et qui souhaiteraient que le monde ferroviaire sombre dans l'esclavagisme, même si le rapporteur n'est pas allé jusque là, je souhaite préciser que nous avons beaucoup discuté en amont de ces débats et procédé à de nombreuses auditions avec l'ensemble des acteurs du ferroviaire. Si la loi était votée, ce que nous ne souhaitons pas, nous proposons donc de laisser un délai plus important que prévu à l'ensemble des partenaires sociaux pour qu'ils puissent prendre le temps de s'adapter à ses dispositions. Le délai que vous proposez est beaucoup trop court. Cet amendement vise donc à reporter l'entrée en vigueur du texte de 2015 à 2017.

Mme la présidente. Dans cette discussion commune, nous en venons à deux amendements identiques, n^{os} 289 et 390 rectifié.

La parole est à M. André Chassaigne, pour soutenir l'amendement n^o 289.

M. André Chassaigne. Nous proposons de reporter l'entrée à vigueur de la loi à 2016, c'est un délai raisonnable.

Mme la présidente. La parole est à M. Rémi Pavvros, pour soutenir l'amendement n^o 390 rectifié.

M. Rémi Pavvros. Je le retire au profit de l'amendement de M. Chassaigne.

(L'amendement n^o 390 rectifié est retiré.)

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

M. Gilles Savary, rapporteur. Je demande à M. Saddier de retirer l'amendement n^o 33 au profit du n^o 289, qui a recueilli un avis favorable de la commission.

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

M. Frédéric Cu villier, secrétaire d'État. Le Gouvernement a émis un avis défavorable sur l'amendement n^o 33 de M. Saddier et un avis favorable sur le n^o 289 de M. Chassaigne.

Mme la présidente. Monsieur Saddier, l'amendement n^o 33 est-il maintenu ?

M. Martial Saddier. Madame la présidente, je mets sur le compte de l'heure tardive et des dizaines d'heures de travail que nous avons abattues ces derniers jours le fait que ni le rapporteur ni le ministre n'aient salué mon amendement ni ma main tendue pour allonger le délai d'entrée en application du texte. Le ministre ne m'a même pas demandé de le retirer ! Je le fais de mon propre chef.

M. Philippe Duron, M. François-Michel Lambert. Très bien !

(L'amendement n^o 33 est retiré.)

(L'amendement n^o 289 est adopté à l'unanimité.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur, pour soutenir l'amendement n^o 430.

M. Gilles Savary, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de précision.

(L'amendement n^o 430, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 14, amendé, est adopté.)

Article 15

(L'article 15 est adopté.)

Article 16

Mme la présidente. Nous en venons aux amendements à l'article 16.

La parole est à M. Rémi Pavvros, pour soutenir l'amendement n^o 362.

M. Rémi Pavvros. Il s'agit de préciser, à l'alinéa 1 de l'article, qu'à la date du transfert, SNCF Réseau est substitué à SNCF Mobilités pour les droits et obligations de toute nature, y compris immatériels, à l'exception de ceux afférents à des dommages constatés avant la date de ce transfert et à des impôts ou taxes dont le fait générateur est antérieur à cette même date. L'amendement a donc pour objet de préciser les contours du transfert pour assurer la neutralité fiscale.

(L'amendement n^o 362, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne, pour soutenir l'amendement n^o 290.

M. André Chassaigne. C'est un amendement de cohérence avec la grande victoire remportée avec l'amendement n^o 289. *(Sourires.)*

M. Martial Saddier. Grâce à moi !

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

M. Gilles Savary, rapporteur. Défavorable. Ce n'est pas le même sujet.

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

M. Frédéric Cu villier, secrétaire d'État. Même avis.

M. Martial Saddier. Dès que je m'associe à un amendement, l'avis est défavorable ! Fait personnel, madame la présidente ! *(Sourires.)*

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Je suis étonné : pour moi, je le répète, il s'agit bien d'un amendement de cohérence, qui vise à laisser le temps nécessaire aux négociations sociales. Je considère très honnêtement qu'il s'inscrit dans la continuité de l'amendement que nous venons de voter. Êtes-vous bien sûr, monsieur le rapporteur, d'y être défavorable ?

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

M. Gilles Savary, rapporteur. Avec l'amendement n^o 289, il s'agissait de l'échéance du transfert des biens. Ici, il s'agit du délai pour les négociations sociales. Ce n'est donc ni le même sujet ni le même calendrier. Je réitère mon avis défavorable.

(L'amendement n^o 290 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Faure, rapporteur pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, pour soutenir l'amendement n^o 410 rectifié.

M. Olivier Faure, rapporteur pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Il tend à aligner le régime applicable au transfert des biens pour les besoins de défense à SNCF Réseau sur le régime des biens de droit commun, prévu à l'article 10 du texte. Il s'agit de faire en sorte que le transfert se fasse non plus à titre gratuit, mais à titre onéreux, comme le prévoit l'article 10, tout en évitant que cette valorisation ne conduise à une diminution de la base fiscale en cas de restructuration avec des apports de biens de ce type. Enfin, il convient de préciser que le prix de revient sera celui de la valeur brute des immobilisations, pour ne pas entraîner des minorations éventuelles des bases imposables préjudiciables aux collectivités locales.

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

M. Gilles Savary, rapporteur. Favorable. Le dispositif est en cohérence avec l'article 10.

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

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

(L'amendement n° 410 rectifié est adopté et l'amendement n° 435 tombe.)

(L'article 16, amendé, est adopté.)

Article 17

(L'article 17 est adopté.)

Article 18

Mme la présidente. À l'article 18, je suis saisie d'un amendement n° 291.

La parole est à M. André Chassaigne, pour le soutenir.

M. André Chassaigne. Il est défendu.

(L'amendement n° 291, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 18 est adopté.)

Après l'article 18

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements, n°s 391 rectifié, 397 et 334, portant article additionnel après l'article 18. Ces amendements peuvent être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 391 rectifié et 397 sont identiques.

La parole est à M. Rémi Pavros, pour soutenir l'amendement n° 391 rectifié.

M. Rémi Pavros. Il s'agit de s'assurer que les mandats des représentants du personnel en cours au moment de la constitution du groupe public subsistent à compter de la constitution dudit groupe et au sein de chaque établissement public industriel et commercial. Cet amendement vise en fait à donner plus de temps aux partenaires sociaux pour négocier le cadre commun harmonisé. C'est donc un amendement de sagesse, car il vise à assurer la représentation du personnel dans les meilleures conditions.

Mme la présidente. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 397.

Pourriez-vous en profiter pour défendre aussi l'amendement n° 334, mon cher collègue ?

M. François-Michel Lambert. Je vais même faire mieux, madame la présidente : je retire l'amendement n° 334. En effet, l'amendement n° 397 correspond mieux au but visé, à savoir donner des délais pour organiser les élections professionnelles au sein des futurs EPIC.

(L'amendement n° 334 est retiré.)

(Les amendements identiques n° 391 rectifié et 397, acceptés par la commission et le Gouvernement, sont adoptés.)

Article 19

Mme la présidente. À l'article 19, je suis saisie d'un amendement n° 34.

La parole est à M. Martial Saddier, pour le soutenir.

M. Martial Saddier. Il est défendu.

(L'amendement n° 34, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 19 est adopté.)

Après l'article 19

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 22 portant article additionnel après l'article 19.

La parole est à M. Martial Saddier, pour le soutenir.

M. Martial Saddier. Madame la présidente, il faut absolument que je défende cet amendement si je veux dormir sereinement ce soir, après trois nuits agitées – à cause de vous, monsieur le ministre, et un peu aussi à cause de vous, monsieur le rapporteur. *(Sourires.)*

Vous avez en partie justifié la réforme par les économies qu'elle est supposée entraîner : selon vous, les mutualisations au sein des trois EPIC aideraient à enrayer le déficit chronique du système ferroviaire. Dont acte. Toutefois, nous n'avons reçu aucune réponse précise aux questions détaillées que nous vous avons posées sans relâche sur le détail des économies annoncées.

Cet amendement vise donc à ce que le Gouvernement remette chaque année, sous douze mois à compter de la promulgation de la loi, un rapport au Parlement dressant un état des lieux des économies réelles occasionnées par la mise en œuvre de cette réforme, puisque vous avez vendu la réforme aux Français en avançant cet argument. Il en va, mes chers collègues, et je m'adresse en particulier aux représentants de la commission des finances, du pouvoir de contrôle du Parlement sur l'action du Gouvernement. Je n'ose pas imaginer que je pourrais ne pas être soutenu dans cette demande par le rapporteur et par l'ensemble de la représentation nationale.

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

M. Gilles Savary, rapporteur. L'indépendance du législatif fait que nous n'avons pas besoin du Gouvernement pour procéder à de tels contrôles, monsieur Saddier. Je n'abaisserai donc pas la fonction parlementaire en exigeant du Gouvernement qu'il rédige un rapport : ce serait renoncer aux prérogatives du Parlement, lequel peut contrôler de son propre chef. Je suis donc défavorable à cet amendement, pour des raisons tenant à nos institutions.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Sans vouloir m'immiscer dans l'interprétation qui doit être faite des pouvoirs du Parlement, je sais que, dans mon action, je suis soumis à votre contrôle. De même, si je fais appel à mes souvenirs de la période où je faisais cours à mes étudiants en première année de droit constitutionnel, je crains, monsieur Saddier, que M. le rapporteur n'ait raison.

Puisqu'il est vrai que, tout à l'heure, j'ai manqué à une forme de convenance en ne vous demandant pas de retirer votre amendement, je vais le faire maintenant. En effet, je ne voudrais être contraint d'émettre un avis défavorable sur le dernier amendement de cette discussion qui porte votre signature. (*Sourires.*)

Il serait dommage de terminer ainsi l'examen de ce texte, après tant d'heures, de jours et de nuits d'un travail partagé dans le souci de parvenir au meilleur résultat possible. Certes, ce texte est peut-être perfectible, mais il a d'ores et déjà atteint un haut niveau de précision, ce dont chacun ici peut être remercié.

Le Gouvernement a respecté la procédure législative. Il aurait d'ailleurs été mal inspiré de ne pas le faire. Il a donné la priorité au dialogue et aux échanges et s'est montré respectueux des positions des différents groupes, des rapporteurs et de l'opposition, contrairement à ce que vous pouvez penser. Mais on a tendance à raisonner ainsi quand on est dans l'opposition, et surtout quand on est peu nombreux, comme vous ce soir...

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. C'est le moins qu'on puisse dire !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Tout au long du débat parlementaire, nous avons veillé à émailler le texte de rendez-vous de nature à assurer son effectivité et à faire en sorte que le Parlement et les Français s'assurent de la bonne conduite de la politique et de la stratégie ferroviaires. Ainsi, le groupe public ferroviaire rendra chaque année compte de la mise en œuvre des contrats conclus avec l'État. Ce rapport, qui intégrera une trajectoire, sera remis au Parlement, à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et au Haut comité du ferroviaire.

Deuxièmement, l'ARAF rendra un avis *a priori* sur le projet de budget annuel de SNCF Réseau, avec la possibilité de formuler des recommandations. Je suppose que le Parlement en sera destinataire. En tout cas, il sera public. Troisièmement, tous les trois ans, l'année précédant la conclusion ou la révision des contrats, un rapport d'orientation sur la stratégie nationale ferroviaire sera remis au Gouvernement après avis du Haut comité du ferroviaire.

Bref, il y a déjà beaucoup de rapports à rendre. Je ne voudrais pas que, au fur et à mesure des amendements, nous transformions notre mission au point qu'elle ne consiste plus qu'à rédiger des successions de rapports et que, à peine ces derniers remis, il faille les recommencer.

M. Olivier Faure, rapporteur pour avis. Trop de rapports tue les rapports !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Comme vous le voyez, monsieur Saddier, vous avez été entendu. M. le rapporteur vous a donné un avis défavorable. De mon côté, je vous demande de retirer votre amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Monsieur le ministre, en dépit des nombreux rapports qui suivront la promulgation de la loi, il ne serait pas raisonnable, il serait même désagréable que l'examen de la loi Cuvillier s'achève par le retrait d'un amendement Saddier. (*Sourires.*) C'est pourquoi je ne pourrai pas retirer mon amendement pour terminer cette soirée.

M. Jean-Paul Chanteguet, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Il sera donc rejeté !

M. Martial Saddier. Monsieur le président Chanteguet, monsieur le rapporteur, l'amendement n°22 est un amendement d'appel. M. Savary l'a d'ailleurs très bien compris, et j'observe avec malice qu'il a parfaitement répondu à mon appel. Le Parlement est en effet, bien sûr, tout à fait à même de contrôler lui-même l'action du Gouvernement. Je conviens donc que le Gouvernement n'ait pas à donner un avis favorable à cet amendement. En revanche, si je traduis bien vos propos, monsieur le rapporteur, vous viendrez devant la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire et son président M. Chanteguet le douzième mois suivant la promulgation de la loi pour rendre ce rapport de contrôle de l'action du Gouvernement et nous indiquer comment, où et à quelle hauteur les économies auront été réalisées.

Vous me connaissez, monsieur le rapporteur : je suis peu présent dans l'hémicycle, peu présent en commission, et quand j'ai une idée dans la tête, je l'oublie assez rapidement... (*Sourires.*) Mais vous pouvez compter sur moi pour ne pas vous prendre à défaut. C'est donc très officiellement que je vous annonce qu'à compter du sixième mois précédant le douzième mois suivant la promulgation de la loi, j'interpellerai tous les mercredis le président de la commission du développement durable pour savoir où en est l'élaboration du rapport censé rendre compte à la commission des économies réalisées grâce à la réforme Cuvillier qui sera probablement votée mardi prochain.

En attendant, je suis désolé mais je ne peux pas retirer mon amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Rémi Pavros.

M. Rémi Pavros. Au moment où nous examinons le dernier amendement de M. Saddier sur ce texte, je tiens à souligner combien notre collègue m'impressionne par sa détermination et par sa volonté, qui provient certainement des hauteurs qu'il côtoie régulièrement et qui donnent beaucoup de force à son caractère. Les interventions de M. Saddier reflètent sans aucun doute sa jeunesse d'esprit, jeunesse de détermination et de volonté. Mais quand je vois le peu d'intérêt que manifestent les autres membres du groupe qu'il représente pour le débat de ce soir, j'ai le malheur de constater qu'il est une bande de jeunes à lui tout seul. (*Rires.*)

(L'amendement n° 22 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Nous avons achevé la discussion des articles du projet de loi.

Je rappelle que la Conférence des présidents a décidé que les explications de vote et le vote par scrutin public sur l'ensemble du projet de loi auront lieu le mardi 24 juin, après les questions au Gouvernement.

2

NOMINATION DES DIRIGEANTS DE LA SNCF

Suite de la discussion d'une proposition de loi organique

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, après engagement de la procédure accélérée, de la proposition de loi organique de MM. Jean-Paul Chanteguet, Jean-Jacques Urvoas et Gilles Savary et plusieurs de leurs collègues relative à la nomination des dirigeants de la SNCF (n^{os} 1877, 1999, 1991).

DISCUSSION DES ARTICLES

Mme la présidente. Ce texte a fait l'objet d'une discussion générale commune avec le projet de loi portant réforme ferroviaire.

J'appelle maintenant, dans le texte de la commission, les articles de la proposition de loi organique.

Article 1^{er}

Mme la présidente. Plusieurs orateurs sont inscrits sur l'article 1^{er}.

La parole est à M. Jean-Yves Le Bouillonnet, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République. Nous allons probablement examiner ce texte assez brièvement. Je voudrais simplement rappeler que la proposition de loi organique déposée par le président Chanteguet, par le président de la commission des lois Jean-Jacques Urvoas et par le rapporteur pour avis de la commission du développement durable Gilles Savary vise à tirer les conséquences institutionnelles de la loi ordinaire dont nous avons discuté durant ces trois derniers jours.

La loi organique du 23 juillet 2010 relative à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution a fixé la liste des présidents d'administration ou d'organisme désignés par le Président de la République dont la nomination doit faire l'objet d'un avis préalable des commissions des deux assemblées parlementaires. Or le projet de loi ordinaire dont nous avons débattu pendant trois jours supprime les fonctions de président de la SNCF et de président de RFF. En conséquence, il est impérieusement nécessaire de supprimer, dans le tableau annexé à la loi organique du 23 juillet 2010, les références à ces deux fonctions.

Dans le même temps, dans le texte qui ressort de nos débats et qui sera, nous pouvons l'envisager, adopté mardi prochain, trois fonctions sont désormais instituées : celles de président du conseil de surveillance, de président du directoire et de vice-président du directoire de la SNCF.

La présente proposition de loi organique modifie donc le dispositif existant en introduisant, en lieu et place des fonctions de président de la SNCF et de président de RFF, les fonctions de président du conseil de surveillance, de président du directoire et de vice-président du directoire de la SNCF dans la liste des autorités nommées par décret du Président de la République après avis des commissions des deux assemblées.

Je précise que le projet de loi ordinaire dont nous venons de débattre prévoit, suite à l'adoption d'un amendement en commission, que la commission saisie à l'Assemblée nationale serait celle du développement durable. Il en est de même au Sénat.

Tel est le sens de cette proposition de loi organique. Vous le voyez, on aborde parfois de grandes choses très tard dans la nuit, et très brièvement ! (« *Très bien !* » sur les bancs du groupe SRC.)

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. À moins que la majorité n'insiste, il s'agira probablement de ma seule intervention pour expliquer ma position sur ce texte. Je souhaite rappeler l'inquiétude, je ne parlerai pas d'opposition, que le président Jacob a exprimée cet après-midi et que j'ai déjà exposée moi-même en commission puis en séance publique quant au montage proposé.

Nos inquiétudes sont partagées par la Commission européenne. Elles portent notamment sur le fait que les dispositions du projet de loi ordinaire pourraient conduire l'EPIC de tête à privilégier l'opérateur historique dans les choix opérationnels et techniques du réseau, avec des effets sur l'ensemble des acteurs ferroviaires. S'agissant des nominations prévues pour assurer l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure, il est très important que la composition du conseil d'administration de SNCF Réseau ne permette pas à l'opérateur SNCF Mobilités d'exercer une influence directe ou indirecte. À cet effet, il conviendrait de veiller à ce que les membres du conseil d'administration de SNCF Réseau n'exercent pas d'autre fonction au sein des autres entités du groupe en charge des activités de transport. Ces propos ne sont pas les miens, mais ceux du commissaire européen lors d'un échange avec M. le ministre.

J'en profite pour saluer le travail effectué par M. le ministre au niveau des instances européennes et pour rappeler le travail qui reste à réaliser, dans le souci de l'intérêt général, en veillant à ce que le système ferroviaire français puisse évoluer et se positionner dans le cadre d'un grand réseau compatible à l'échelle européenne.

Mme la présidente. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Je profite de cette intervention sur l'article 1^{er} de la proposition de loi organique pour revenir sur l'ensemble des dispositions du projet de loi ordinaire que nous avons votées.

Je commencerai par l'attitude de nos collègues de droite. D'habitude, leurs oppositions sont assez fortes. Leurs propos, assez clivants, reflètent très souvent des positionnements

frontalement différents. Mais aujourd'hui, je salue notre camarade Martial Saddier, extraordinaire de courage : bien que son groupe compte de nombreux membres, il s'est retrouvé tout seul, jusqu'au bout !

M. Martial Saddier. J'ai du mérite ! J'ai dû me battre pour obtenir cette place ! *(Sourires.)*

M. François-Michel Lambert. Nous avons constaté, à travers ses prises de position, qu'il cherchait surtout ce qui pourrait faillir dans le montage. Mais non, monsieur Saddier, rien ne faillira ! On observera peut-être quelques fissures à la marge, mais le système ferroviaire que nous avons construit là répondra aux enjeux qui vont se dessiner, à savoir remettre en marche le réseau ferroviaire français et, surtout, répondre aux besoins des usagers, qu'il s'agisse des voyageurs ou des chargeurs de fret. Ainsi, demain, nous pourrions aller de l'avant sans craindre le gouffre financier suscité par la dislocation du système ferroviaire engagée en 1997 et renforcée par la suite.

Voilà ce qui est né ce soir, et qui devra être mis en œuvre dès le 1^{er} janvier 2015. C'est la preuve que le Gouvernement avance avec volontarisme, avec efficacité, et surtout en collaboration avec le Parlement. Permettez-moi de remercier M. le ministre et d'insister sur ce point : le Parlement a eu toute sa place dans l'examen de ces textes, qu'il a pu enrichir fortement.

(L'article 1^{er} est adopté.)

Article 2

(L'article 2 est adopté.)

Mme la présidente. Nous avons achevé la discussion des articles de la proposition de loi organique.

Je rappelle que la Conférence des présidents a décidé que les explications de vote et le vote par scrutin public sur l'ensemble de la proposition de loi organique auront lieu le mardi 24 juin, après les questions au Gouvernement.

La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

M. Gilles Savary, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Sans vouloir prolonger abusivement la séance, je tiens à remercier tous ceux qui ont participé à nos débats. Ceux-ci ont été très honorables, et plutôt gratifiants pour l'image du Parlement. Je remercie M. le ministre et ses équipes, qui ont laissé beaucoup de latitude au Parlement, lequel a pu enrichir considérablement ce texte. Je remercie Jean-Paul Chanteguet, Olivier Faure, rapporteur pour avis de la commission des finances sur le projet de loi ordinaire, et Jean-Yves Le Bouillonnet, rapporteur de la commission des lois sur la proposition de loi organique.

Je remercie également l'ensemble des personnels qui assurent le bon déroulement de nos séances. Ils nous accompagnent valeureusement jusqu'à des heures tardives. Ce sont des soutiers de la nuit : sans eux, nous ne pourrions pas travailler !

Je remercie enfin nos courageux collègues, souvent seuls pour représenter leur groupe politique. *(Sourires.)* J'ai beaucoup de respect pour cette position difficile. Leur

présence garantit le pluralisme nécessaire à la démocratie. Je le dis sans forcer le trait et sans flagornerie : il est très important que nous soyons plusieurs. Parce qu'ils sont minoritaires et pratiquement sûrs de voir la plupart de leurs amendements rejetés, nos collègues de l'opposition auraient très bien pu préférer désertier les bancs de l'Assemblée. Or il était extrêmement important que nous soyons nombreux ce soir.

Nous avons réalisé un travail important, qui n'est pas conservateur. Dans un environnement européen, il nous permet d'avoir un modèle français de relance du secteur ferroviaire, puissant et extrêmement précis. Nous savons où nous allons, et nous pouvons projeter ce modèle dans un avenir qui ne sera pas comparable au XX^e siècle, ni au XIX^e siècle. Avec ces textes, nous ne regardons pas l'avenir avec des rétroviseurs. Merci à tous. *(Applaudissements.)*

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche. À mon tour de m'adresser à chacune et chacun d'entre vous pour vous remercier de la qualité de nos échanges. Grâce aux nouvelles technologies et à Internet, nous avons été très regardés, et nos débats ont été particulièrement suivis : bon nombre de personnes m'en ont fait témoignage.

L'actualité m'avait amené à préciser l'approche du Gouvernement à l'égard de ce texte fondateur pour l'avenir du secteur ferroviaire. Je m'étais engagé auprès des organisations syndicales, que je n'ai pas manqué de rencontrer à de multiples reprises ces derniers jours, à ce que ce texte fasse l'objet d'une « co-construction », dans un esprit d'ouverture.

La qualité des échanges et l'ambiance qui ont prévalu lors des débats ont permis d'affiner et de préciser le sens de la réforme que nous soutenions et ont abouti à un dispositif qui sera sans doute encore modifié, mais à la marge, à l'occasion de la navette parlementaire. Ce sont des relations de travail qui font honneur au Parlement et à votre assemblée, je tenais à vous le dire au nom du Gouvernement. Je salue également l'ensemble des collaboratrices et collaborateurs et l'ensemble du personnel pour leur disponibilité.

Nous avons par ailleurs senti que M. Saddier, au sein même de son groupe, était très isolé, sa position n'étant pas partagée de tous, peut-être même par lui-même. *(Sourires.)*

M. Martial Saddier. Ah bon ? *(Sourires.)*

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Mais pendant ce débat, nous avons toujours respecté l'opposition et espérons qu'après réflexion, monsieur Saddier, vos nuits seront moins perturbées qu'elles ne l'ont été. *(Sourires.)*

M. Martial Saddier. Agitées !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. C'est vous qui savez. J'espère que celle qui s'offre à vous, qui sera un peu plus longue, vous permettra de réfléchir aux occasions manquées lors de vos interventions et de vos votes et vous conduira à modifier certaines de vos positions au cours de la navette et de la procédure législative. Ne voyez dans mes propos, rien d'autre qu'une invitation à la réflexion.

Je voudrais enfin remercier les députés pour leurs nombreuses marques de soutien. Lorsque le pays doute, lorsqu'il y a des incompréhensions, des interrogations, des

mobilisations s'agissant de secteurs aussi sensibles, les textes ne sont bien reçus que s'ils sont bien compris. Nous sentons que nous devons encore faire adhérer le plus grand nombre. Toute la famille cheminote doit être désormais mobilisée autour des enjeux et des défis que nous souhaitons relever avec elle afin que tous les usagers puissent être à ses côtés. Ce qui serait à craindre, ce serait une forme de divorce entre la société, la réalité historique de cette famille et les perspectives d'adaptation, divorce qui serait nuisible à la qualité, à la grandeur et aux vertus du service public. Merci pour votre travail. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et écologiste.*)

3

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

Mme la présidente. Prochaine séance, lundi 23 juin, à 16 heures :

Projet de loi de finances rectificative pour 2014.

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt-trois heures quinze.)

*Le Directeur du service du compte rendu de
la séance de l'Assemblée nationale*

NICOLAS VÉRON



ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE	
03	Compte rendu..... 1 an	203,70
33	Questions..... 1 an	150,80
	DÉBATS DU SÉNAT	
05	Compte rendu..... 1 an	183,10
35	Questions..... 1 an	109,40
85	Table compte rendu..... 1 an	38,70

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Paiement à réception de facture

En cas de règlement par virement, indiquer obligatoirement le numéro de facture dans le libellé de votre virement.

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(*) Arrêté du 17 décembre 2013 publié au *Journal officiel* du 19 décembre 2013

Direction, rédaction et administration : 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15
Standard : 01-40-58-75-00 – Accueil commercial : 01-40-15-70-10 – Télécopie abonnement : 01-40-15-72-75

Prix du numéro : 3,80 €
(Fascicules compte rendu et amendements)