

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

184^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du mardi 10 avril 2018

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTIE DE M. YVES JÉGO

1. Nouveau pacte ferroviaire (p. 2735)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 2735)

Après l'article 1^{er} (*suite*) (p. 2735)

Amendements n^{os} 101, 131

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

Amendement n^o 197 et 198

Rappel au règlement (p. 2739)

M. Loïc Prud'homme

Après l'article 1^{er} (*suite*) (p. 2739)

Rappel au règlement (p. 2739)

M. Sébastien Jumel

M. le président

Après l'article 1^{er} (*suite*) (p. 2740)

Amendement n^o 220

Suspension et reprise de la séance (p. 2740)

Après l'article 1^{er} (*suite*) (p. 2740)

Amendement n^o 221

Rappel au règlement (p. 2741)

M. Loïc Prud'homme

Après l'article 1^{er} (*suite*) (p. 2741)

Suspension et reprise de la séance (p. 2743)

Article 1^{er} *bis* (p. 2743)

Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas

M. Jean-Paul Lecoq

M. Jean-Marie Sermier

Mme Valérie Lacroute

M. Arnaud Viala

M. Loïc Prud'homme

M. Julien Aubert

M. Laurent Furst

M. Hubert Wulfranc

M. Vincent Descoeur

M. Daniel Fasquelle

M. Sébastien Jumel

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques

Mme Élisabeth Borne, ministre

Amendements n^{os} 272, 42, 245, 43

Amendements n^{os} 187, 133, 31, 226 rectifié

Article 1^{er} *ter* (p. 2750)

M. Loïc Prud'homme

Mme Laurianne Rossi

Mme Elsa Faucillon

M. Jean Lassalle

Amendements n^{os} 44, 116, 117

M. Roland Lescure, président de la commission des affaires économiques

Amendements n^{os} 119, 45, 227 rectifié, 47, 46, 4, 48

Après l'article 1^{er} *ter* (p. 2759)

Amendements n^{os} 253, 223

Article 2 (p. 2759)

M. Damien Adam, rapporteur pour avis

Mme Nathalie Sarles

M. Jean Lassalle

M. Jean-Marie Sermier

Mme Danièle Obono

M. Jean-Paul Lecoq

M. Sébastien Jumel

M. Hubert Wulfranc

M. André Chassaigne

Mme Élisabeth Borne, ministre

Amendements n^{os} 49, 79, 115

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 2766)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTICE DE M. YVES JÉGO

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

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

1

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire (n^{os} 764, 851, 842).

DISCUSSION DES ARTICLES *(suite)*

M. le président. Cet après-midi, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n^o 101 portant article additionnel après l'article 1^{er}.

Après l'article 1^{er} *(suite)*

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n^{os} 101 et 131, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Pierre Dharréville, pour soutenir l'amendement n^o 101.

M. Pierre Dharréville. Monsieur le président, madame la ministre chargée des transports, madame la présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, monsieur le rapporteur, monsieur le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, comme nous l'avons déjà dit, il n'est pas envisageable que le Gouvernement ne formule aucune proposition concrète en matière de reprise de la dette du système ferroviaire, en particulier celle de SNCF Réseau, alors même que c'est l'insuffisance des subventions publiques qui est à l'origine de cette situation.

La modernisation du réseau exige plus de 3 milliards d'euros d'investissement. Or le compte n'y est pas, malgré la hausse continue des péages. Les gains de productivité en interne dont il a été question ne permettront pas de remédier au problème et pourraient faire des dégâts que nous avons déjà dénoncés : pression sur les salaires, dégradation des conditions de travail et diminution du nombre d'emplois. C'est pourquoi le financement doit être modifié.

Nous avons proposé au Gouvernement de créer et remplir une caisse de l'État pour constituer une structure de défaillance de la dette, assortie d'une ressource *ad hoc* prélevée sur les bénéfices des concessionnaires d'autoroutes ou sur les chargeurs. Cette proposition avait donné lieu à un rapport lors de la précédente législature. Libérer le fonctionnement du système ferroviaire de ce poids permettrait d'apporter mécaniquement près de 2 milliards d'euros tous les ans au système ferroviaire, en le libérant des intérêts bancaires. Je rappelle que, sur 100 euros empruntés par SNCF Réseau entre 2010 et 2017, 41 euros seulement ont été investis dans le réseau ferré, quand 59 euros ont été versés au système financier.

Vous devez nous apporter des réponses sur ce sujet, madame la ministre, sans quoi nous considérerions que le Gouvernement n'est pas prêt et qu'il faut remettre à plus tard notre discussion.

M. le président. Sur l'amendement n^o 101, je suis saisi par le groupe de la Gauche démocrate et républicaine d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n^o 131.

M. Christophe Bouillon. Il est normal que le sujet de la dette soit très présent dans nos débats, car il est essentiel. Il conditionne l'investissement dans le réseau existant et la préparation de la SNCF aux échéances à venir. On cherche souvent à mettre le problème sous le tapis, ou bien essaie de trouver des boucs émissaires.

Disons-le clairement : vous n'êtes évidemment pas responsable de la dette, madame la ministre. Au demeurant, il est inutile de chercher un responsable. En effet, lorsque Réseau ferré de France – RFF – a été créé, en 1997, la dette s'établissait à 20 milliards d'euros, un montant correspondant aux investissements consentis pour construire le réseau dont profitent aujourd'hui tous les Français, et une partie de la dette qui s'est constituée par la suite est liée à certains choix, notamment celui de créer des lignes à grande vitesse : je pense aux lignes Bordeaux-Tours, Bretagne-Pays de la Loire, au contournement de Nîmes ou de Montpellier, et à la poursuite de la ligne Est européenne.

Cependant, comme l'a dit l'orateur précédent, sur 100 euros empruntés, 41 euros sont consacrés au remboursement de ces investissements, et 59 euros à la dette elle-même, ce qui produit un terrible effet boule de neige : il faut 243 euros pour rembourser 100 euros. L'instauration de la règle d'or, en 2014, a été la première mesure visant à endiguer la dette, mais elle a été insuffisante. La réalisation du Charles-de-Gaulle Express fut une première dérogation à cette règle. Je rappelle, au passage, que le contrat de performance prévoyait aussi une trajectoire budgétaire.

M. le président. Merci de conclure, mon cher collègue.

M. Christophe Bouillon. Nous avons besoin d'y voir plus clair. Il ne s'agit pas de rejeter la responsabilité sur qui que ce soit. Au moment où nous sommes obligés d'ouvrir à la concurrence, il faut, comme l'a fait l'Allemagne, reprendre la dette, pour qu'elle ne soit pas un fardeau pour la SNCF.

M. le président. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission sur ces deux amendements.

M. Jean-Baptiste Djebbari, *rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.* Nous disposons maintenant d'une date cible pour la mise en place des structures juridiques de la nouvelle SNCF: le 1^{er} janvier 2020. Le Gouvernement devrait être en mesure d'annoncer la façon dont seront structurées les entreprises, sur le plan du capital, dans un délai correspondant à celui que vous proposez. Nous n'en sommes plus à l'heure des rapports: il est temps de prendre des décisions. Je vous demande donc de retirer vos amendements. À défaut, j'émettrais un avis défavorable.

M. le président. La parole est à Mme la ministre chargée des transports, pour donner l'avis du Gouvernement.

M. Loïc Prud'homme. Des réponses sur la question de la dette, madame la ministre!

Mme Élisabeth Borne, *ministre chargée des transports.* J'ai compris la question, merci! (*Sourires.*)

Nous n'en sommes plus au temps des rapports car, contrairement aux précédents gouvernements, nous ne disons pas que la dette n'est pas un problème. Je rappelle que tous les gouvernements avant nous ont considéré que la dette n'était pas un problème.

Mme Caroline Fiat. Les gouvernements précédents, on s'en fiche!

Mme Élisabeth Borne, *ministre.* Je note, monsieur Bouillon, que la loi de 2014 prévoyait effectivement que le Gouvernement remette un rapport au Parlement. Vous étiez vous-même rapporteur de la commission des finances.

M. Christophe Bouillon. Pas du tout!

Mme Élisabeth Borne, *ministre.* Vous connaissez le contenu du rapport remis au Parlement: il y était expliqué que la dette n'était pas un problème. Notre gouvernement considère pour sa part que la dette est non seulement un problème, mais qu'elle représente même une menace pour le système ferroviaire. Il faut donc apporter une réponse. Le Gouvernement devra prendre ses responsabilités au cours du quinquennat. Monsieur le rapporteur l'a évoqué: une nouvelle structure sera mise en place le 1^{er} janvier 2020. Il faudra évidemment qu'elle ait un bilan soutenable.

La dette était effectivement de 20 milliards d'euros en 1997, comme l'a dit M. Bouillon. Elle se montait à 27 milliards en 2010, ce qui constituait déjà une progression regrettable, mais elle a encore augmenté de 15 milliards entre 2010 et 2016. Il faut se le dire: les trois quarts de cette dette ne sont pas liés à la réalisation de lignes à grande vitesse. Elle résulte donc d'un déficit structurel du système,...

M. Loïc Prud'homme. Ce n'est pas vrai!

Mme Élisabeth Borne, *ministre.* ...sur lequel nous sommes en train de travailler, avec la SNCF. Chacun pourra comprendre que nous ne pouvons pas vouloir traiter aujourd'hui le sujet de la dette, sans avoir l'assurance qu'elle ne se reconstituera pas. C'est le sens du travail en cours avec la SNCF.

M. Loïc Prud'homme. Et les banques, combien leur avez-vous donné?

Mme Élisabeth Borne, *ministre.* Je vous confirme que, le moment venu, le Gouvernement prendra ses responsabilités, en ayant l'assurance que la dette ne se reconstituera pas.

Mme Caroline Fiat. C'est quand, « le moment venu »?

Mme Élisabeth Borne, *ministre.* Je vous propose de retirer vos amendements. À défaut, j'émettrais un avis défavorable.

M. Loïc Prud'homme. C'est incroyable: nous ne recevons aucune réponse!

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert.

M. Julien Aubert. Je voterai pour l'adoption des amendements proposés par nos collègues qui siègent de l'autre côté de l'hémicycle, car le sujet de la dette du système ferroviaire est important, et il apparaît illogique de débattre aujourd'hui de la réforme de ce système, de la nouvelle SNCF, sans inclure dès à présent une réflexion sur le traitement du problème principal qui est à l'origine de la réforme.

Les amendements en question sont des amendements d'appel, mais les rapports demandés permettront de lancer une réflexion à ce sujet, dont les conclusions seront connues avant la fin de l'année. C'est d'autant plus important que, comme l'a dit Mme la ministre, les causes de la dette sont multiples: déficit structurel, investissements coûteux, et peut-être coût du service public – sujet qui doit être traité à part, parce que nous tenons tous au service public, et qu'il n'est pas question de le sacrifier sur l'autel de la compétitivité.

Pour adopter la présente réforme, il conviendrait de disposer d'une analyse plus détaillée du mécanisme de formation de la dette, et de propositions plus opérationnelles.

M. le président. La parole est à M. Philippe Vigier.

M. Thierry Benoit. L'excellent Philippe Vigier!

M. Sébastien Jumel. Cela fait deux orateurs de droite consécutivement, monsieur le président: ne commençons pas la soirée de cette manière!

M. Philippe Vigier. C'est un moment clé du débat. Madame la ministre, vous dites vouloir aller au bout de la réforme, et notre groupe vous a apporté son soutien depuis le début de l'examen de ce texte.

M. Pierre Dharréville. Hélas!

M. Philippe Vigier. Cela dit, précisément pour les raisons que vous avez évoquées, on ne peut pas renvoyer le traitement de la dette à l'année 2020. Nous attendons que vous fassiez le contraire de ce qui a été fait jusqu'à présent. Auparavant, la dette était cantonnée: avant 2000, on se rappelle qu'elle s'établissait à 200 milliards de francs, alors qu'elle se monte désormais à 47 milliards d'euros – vous avez rappelé la façon dont elle s'est constituée.

Il faut que vous nous apportiez des garanties formelles. Il faut « en même temps » mener la présente réforme ferroviaire et faire en sorte que l'État reprenne définitivement la dette et remette les compteurs à zéro. Dissocier la présente réforme du traitement indispensable du sujet de la dette n'a pas de sens.

M. le président. Merci de conclure, mon cher collègue.

M. Philippe Vigier. Ainsi, le rapport parlementaire proposé permettra d'apporter un éclairage à l'ensemble des collègues sur la façon dont la dette s'est constituée au fil du temps, sujet qui est très compliqué pour ceux qui n'en sont pas experts. En outre, il permettra à l'Assemblée nationale d'exercer un contrôle, mission indispensable au regard du montant de la dette.

M. le président. La parole est à Mme Valérie Rabault.

Mme Valérie Rabault. Je ne comprends pas la réaction de Mme la ministre à l'amendement de M. Bouillon. Vous nous demandez de soutenir vos propositions, au motif que le Gouvernement reprendra, en contrepartie, la dette de la SNCF. Depuis le début de l'examen de ce texte, vous faites des comparaisons avec l'Allemagne : la SNCF paie 1,5 milliard d'euros par an de frais financiers, contre 700 millions pour la Deutsche Bahn, soit moitié moins.

Par conséquent, la SNCF est lésée de manière assez injuste, car cette dette est liée aux infrastructures. Par les amendements n^{os} 131 et 101, il vous est demandé de faire un état précis des propositions qui pourraient être formulées par le Gouvernement pour reprendre la dette.

Je veux bien, madame la ministre, que vous vous refusiez à prendre quelque engagement que ce soit, mais si tel est le cas, je demande que M. Darmanin siège au banc du Gouvernement, car lui, au moins, donne des chiffres, ce qui permet d'avoir un débat éclairé.

M. Thierry Benoit. Très bien !

M. Loïc Prud'homme. Exact !

M. le président. Sur l'amendement n^o 131, je suis saisi par le groupe Nouvelle Gauche d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Madame la ministre, nous vous avons entendu admettre, à plusieurs reprises, que la dette de la SNCF a le caractère d'un boulet attaché aux pieds de l'État – un boulet, excusez du peu, de 47 milliards d'euros. Nous vous demandons d'explicitier des pistes pour l'en délivrer.

Nous ne vous demandons pas d'indiquer, à l'euro près, comment vous comptez réunir les conditions de l'extinction de la dette, mais d'ouvrir une réflexion constructive n'excluant pas nos propositions, lesquelles sont passées sous silence.

La question de la dette constitue en effet le point d'entrée dans les problèmes du transport ferroviaire que nous proposons sur ces bancs depuis l'ouverture du débat. Bien entendu, nous ne retirons pas notre amendement. Nous vous demandons à tout le moins de confirmer les propos que vous avez tenus en commission, qui au moins comportaient quelques chiffres.

M. le président. La parole est à Mme Danielle Brulebois.

Mme Danielle Brulebois. Depuis deux jours, vous agitez l'épouvantail de la dette. Nous voterons contre ces deux amendements, même si nous considérons, comme le Gouvernement, que la dette est un problème. Pour la première fois en France, un gouvernement considère que la dette est un problème. (*Exclamations sur les bancs des groupes LR, GDR et FI. – Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. Julien Aubert. Comment peut-on affirmer cela ?

M. Hubert Wulfranc. Si c'est un problème, il faut proposer une solution !

Mme Danielle Brulebois. Si vous me laissez parler, je vous rappellerai que la dette, en 1997, était évaluée à 20 milliards d'euros, et ce sous le gouvernement de Jacques Chirac,...

Mme Émilie Bonivard. De Lionel Jospin !

Mme Danielle Brulebois. ...qui n'avait pas jugé utile de reprendre le fardeau au nom de l'État, au motif que nous allions fonder la zone euro. Pour la première fois, nous avons un gouvernement décidé à prendre ses responsabilités. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et MODEM. – « Debout ! Debout ! » sur les bancs des groupes LR et UDI-Agir.*)

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Si vous ne voulez pas donner des chiffres, madame la ministre, nous allons le faire. (*« Ah ! » sur plusieurs bancs des groupes LaREM et MODEM.*) Affirmer que les gouvernements précédents n'ont pas considéré la dette comme un problème est faux. Du reste, vous étiez conseillère technique à Matignon en 1997, madame la ministre.

La dette, alors, ne s'élevait pas à 20 milliards d'euros, car vous aviez – déjà ! – dissimulé 8,7 milliards d'euros dans le service annexe d'amortissement de la dette, le SAAD, dont j'aimerais d'ailleurs que vous expliquiez la belle réussite. En effet, la dette qu'il portait s'élevait à 4 milliards d'euros le 31 décembre 1996, et à 7,95 milliards d'euros lors de sa réintégration dans la dette générale de l'État en 2007.

Vous évoquez une nouvelle structure de portage de la dette. J'aimerais savoir s'il s'agit d'une structure du même type, pour le même résultat. Il y a là un point intéressant sur lequel il nous faut des chiffres.

Vous évoquez par ailleurs le creusement de la dette. Là encore, donnons des chiffres. En 2010, l'État a demandé à la SNCF de procéder à des investissements à hauteur de 3,2 milliards mais ne les a subventionnés qu'à hauteur de 2,2 milliards d'euros. Résultat : 1 milliard d'euros de dette en plus. En 2012, les investissements demandés s'élevaient à 4,3 milliards d'euros et les subventions à 1,2 milliard ; en 2015, 5,3 milliards d'euros d'un côté et 1,1 milliard de l'autre ; enfin, en 2017 – cerise sur le gâteau ! –, 5,4 milliards d'euros d'investissements demandés et 2,2 milliards d'euros de subventions.

On voit donc que la dette ne se creuse pas toute seule : le phénomène résulte de demandes d'investissement formulées par l'État. Certes, il existe des contreparties portant sur le réseau, que nous avons déjà évoquées, mais il est également nécessaire d'ajuster les demandes d'investissement aux moyens alloués.

Enfin, la dette de la SNCF ne dérange pas tout le monde, car elle permet de servir 1,5 milliard d'euros à vos amis banquiers. Vous n'avez toujours pas répondu à la question suivante, madame la ministre : allez-vous enfin discuter avec les banquiers que nous avons sauvés en 2008 et qui se goinfrent depuis lors avec l'argent de la dette de la SNCF ? *(Applaudissements sur les bancs des groupes FI et GDR.)*

M. le président. La parole est à M. Fabien Di Filippo.

M. Fabien Di Filippo. Il me semble utile de procéder à quelques rappels, notamment à l'attention de cette majorité qui semble avoir tout inventé. En 1997, le chef du gouvernement était Lionel Jospin et il avait une très bonne conseillère technique chargée des transports. Peut-être pouvons-nous demander directement à Mme la ministre pourquoi la dette n'a pas été évoquée à l'époque.

Par ailleurs, nommer un problème ne suffit pas à le régler. Madame la ministre, afin que nous puissions mener à bien ce débat et nous prononcer sereinement, nous aimerions savoir en quoi la réforme du statut de la SNCF règle un tant soit peu le problème des 47 milliards d'euros de dette,...

M. Loïc Prud'homme. En rien !

M. Sébastien Jumel. Elle l'aggrave !

M. Fabien Di Filippo. ...et ce que vous allez en faire.

Oui ou non, comptez-vous la faire supporter *in fine* aux contribuables français ? Voilà ce qu'il serait très intéressant de savoir.

M. Sébastien Jumel. Il est bien, ce petit jeune ! *(Sourires.)*

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 101.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	96
Nombre de suffrages exprimés	96
Majorité absolue	49
Pour l'adoption	33
contre	63

(L'amendement n° 101 n'est pas adopté.)

M. Jean-Paul Lecoq. Nous ferons mieux avec le second ! *(Sourires.)*

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 131.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	94
Nombre de suffrages exprimés	92
Majorité absolue	47
Pour l'adoption	29
contre	63

(L'amendement n° 131 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 197 et 198, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à Mme Valérie Rabault, pour les soutenir.

Mme Valérie Rabault. Ils visent à garantir l'information du Parlement sur toutes les lignes ferroviaires de notre pays en matière de péages versés à SNCF Réseau par les opérateurs qui les exploitent. Il s'agit de disposer, ligne par ligne, du montant des péages.

Vous allez me répondre, madame la ministre, que l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières – l'ARAFER – est censée procéder à leur vérification. J'en suis bien consciente. Toutefois, si SNCF Réseau décide de mettre un terme à l'exploitation d'une ligne – par exemple une petite ligne –, il lui suffit de fixer un montant de péage très élevé qui dissuadera tout exploitant de la reprendre.

Nous souhaitons donc assurer la transparence des péages appliqués ligne par ligne. Si vous estimez que cela relève du secret des affaires, voire du secret fiscal, il vous suffit de transmettre cette information aux rapporteurs généraux des commissions des finances de l'Assemblée nationale et du Sénat. Vous pouvez rire, madame la ministre, je ne vous en empêche pas.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous en remercie !

Mme Valérie Rabault. Néanmoins, de temps en temps, il faut assurer un peu de transparence. Vous êtes ici à l'Assemblée nationale, afin qu'elle prenne une décision éclairée en toute transparence. Si vous vous en tenez à des considérations techniques, nous serons à nouveau obligés de demander la venue de M. Darmanin, ce qui serait tout de même fort dommageable pour lui.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. La commission fera preuve de transparence en informant Mme Rabault que les tarifs des péages sont tout à fait publics. Ils sont publiés chaque année par SNCF Réseau dans le document de référence du réseau.

Mme Valérie Rabault. Pas ligne par ligne !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Bien sûr que si !

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Ligne par ligne, chère collègue ! Au demeurant, le cœur du sujet n'est peut-être pas le montant de la redevance ligne par ligne mais bien davantage l'état des lignes.

Le rapport sur les lignes les moins fréquentées que j'ai proposé en commission permettra de faire la lumière sur ce sujet. Pour ces raisons, l'avis de la commission sur ces deux amendements est défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'ai une bonne nouvelle pour Mme Rabault : il existe un document de référence du réseau présentant le montant des péages ligne par ligne, et ce depuis un certain temps. Par ailleurs, ceux-ci sont établis sous le contrôle de l'ARAFER.

En outre, je vous fais observer, madame la députée, que le Gouvernement a fait adopter en commission un amendement à l'article 1^{er} *bis* visant à garantir qu'aucun train en mesure de couvrir son coût marginal ne soit empêché de circuler par une tarification trop élevée. L'avis du Gouvernement sur ces deux amendements est défavorable. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.)*

M. le président. La parole est à M. Philippe Vigier.

M. Philippe Vigier. Madame la ministre, vous avez raison sur un point : on peut en effet connaître le montant des péages. Toutefois, je voudrais vous rappeler ce qui s'est produit dans un passé récent et que j'ai vécu de près : une augmentation soudaine des péages de 40 %, survenue au début des années 2010. Tandis que les conseils régionaux négociaient les péages et l'usage des infrastructures avec la SNCF, celle-ci a subitement augmenté les tarifs de 40 %.

Ce que Valérie Rabault souhaite obtenir, par le biais de ses amendements, c'est simplement que le Parlement puisse exercer une sorte de contrôle, conjointement à celui de l'ARAFER bien entendu, afin d'expliquer pourquoi telle ligne – comme je l'ai indiqué tout à l'heure, la plupart des lignes régionales sont déficitaires – devient ultra-déficitaire. Cette facilité est bien connue : si à l'époque les péages ont augmenté de 40 %, c'était sur injonction de Bercy, je peux le confirmer.

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert.

M. Julien Aubert. Cette demande de rapport d'information sur le montant des péages demandés par SNCF Réseau est utile, notamment pour le maintien de certaines lignes. En effet, on comprend bien qu'il ne s'agit pas seulement d'établir la liste des péages demandés ligne par ligne. Dans le cadre de l'évolution du système ferroviaire que vous proposez, madame la ministre, un tel rapport présente un intérêt, car il est absolument essentiel de conserver un service public sur les petites dessertes.

J'y vois donc un véhicule intéressant obligeant le Gouvernement à assurer un suivi du montant des péages ainsi que de ses éventuelles évolutions, notamment des éventuelles divergences qui pourraient survenir entre certaines lignes. Il permettrait ainsi de s'assurer qu'on ne perde pas de vue, au fil des ans, l'idée essentielle de service public.

Si, par définition, la compétition sera très forte sur certaines lignes très rentables, il existe tout de même un risque non négligeable que certaines dessertes soient délaissées par certaines compagnies lors de la mise en concurrence et qu'il en résulte à terme des fermetures de lignes. Je préférerais donc qu'un tel outil de pilotage existe et soit dès maintenant fourni au Parlement.

M. le président. La parole est à Mme Valérie Rabault.

Mme Valérie Rabault. L'esprit de cet amendement est bien celui évoqué par M. Vigier. SNCF Réseau a appliqué des augmentations de péage très importantes sans qu'il s'ensuive pour autant une amélioration de la ligne. Si on peut comprendre qu'en cas d'investissement le péage suive, il importe de disposer d'une information lisible et compréhensible.

M. Philippe Vigier. Très bien !

Mme Valérie Rabault. On peut très bien adapter les formules de calcul. Un péage exprimé en euros par kilomètre, ligne par ligne, permet de procéder à une vraie comparaison, intelligible par chacun.

M. Philippe Vigier. Très bien !

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour un rappel au règlement.

M. Loïc Prud'homme. Au sujet de ces amendements comme des précédents, nous restons sans réponse – à moins que je ne sois un peu dur d'oreille, mais j'ai pris confirmation auprès de nos collègues du groupe GDR – au sujet de la dette. Nous ne disposons d'aucun chiffre sur le véhicule de portage.

Mme Valérie Rabault. Aucun !

M. Loïc Prud'homme. Nous ne savons pas de quoi il s'agit. S'agissant des péages, nous ne connaissons pas le montant estimé des recettes de la future structure.

Mme Valérie Rabault. Il faut aller chercher M. Darmanin !

M. Loïc Prud'homme. On ne sait donc rien. Nous sommes dans le brouillard le plus complet. Nous filons à grande vitesse vers le mur...

M. Fabien Di Filippo. De la dette !

M. Loïc Prud'homme. ...sans obtenir aucune réponse. On ne peut pas déceimment délibérer et faire la loi sans savoir quelle loi nous allons voter et sur quel montant nous nous engageons.

M. Fabien Di Filippo. Il a raison !

M. Loïc Prud'homme. J'aimerais que nous obtenions enfin des réponses et des chiffres, madame la ministre. Même ceux que vous avez avancés en commission, vous ne les répétez pas ici. Ainsi, notre connaissance du sujet recule chaque fois un peu plus. J'aimerais obtenir des réponses et des chiffres précis, notamment à propos de la dette. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

M. Hubert Wulfranc. Très bien !

M. Sébastien Jumel. Voilà qui nécessite une réponse !

Après l'article 1^{er} (suite)

M. le président. Je vais à présent mettre aux voix les amendements n^{os} 197 et 198.

(*Les amendements n^{os} 197 et 198, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.*)

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à M. Sébastien Jumel, pour un rappel au règlement.

M. Sébastien Jumel. Mon rappel au règlement se fonde sur l'article 58 du règlement.

Le Parlement doit prendre ses décisions en toute connaissance de cause ; il doit être éclairé. Vous ne pouvez pas, madame la ministre, mépriser les partenaires sociaux, refuser de négocier avec eux, et mépriser aussi l'opposition parlementaire.

La question de la dette est centrale ; le gouvernement auquel vous appartenez est, dites-vous, le premier à le reconnaître. Alors dites-nous comment vous allez régler ce problème déterminant.

En refusant de répondre, vous méprisez non pas seulement l'opposition, mais le Parlement tout entier – quoique votre majorité ait l'air de ne pas vous en tenir rigueur. (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. Fabien Di Filippo. Ils aiment ça !

M. Pierre Cordier. Ils en redemandent, même !

M. Sébastien Jumel. L'absence de réponse sur ce point risque d'entraîner des incidents de séance.

M. le président. Je vous rappelle, mes chers collègues, que les rappels au règlement doivent porter sur le règlement ou le déroulement de la séance. Ceux qui souhaitent interpeller le Gouvernement peuvent le faire ; je donne volontiers la parole, mais pas pour de vrais-faux rappels au règlement. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

Mme la ministre a entendu votre interpellation, mais j'aimerais qu'à l'avenir vos rappels règlement se rapportent vraiment au règlement.

Après l'article 1^{er} (suite)

M. le président. La parole est à M. Laurent Furst, pour soutenir l'amendement n° 220.

M. Laurent Furst. Madame la ministre, vous justifiez la réforme par les surcoûts de la SNCF, qui seraient de l'ordre de 30 % – dont huit points correspondant au coût du statut des cheminots. Je n'ai pas les moyens de vérifier ces affirmations.

De plus, si l'on fait une réforme, c'est pour atteindre un objectif ; or, pour le moment, je ne vois pas dans ce que vous proposez d'économies de gestion à court terme. J'aimerais donc que le Gouvernement nous expose, périodiquement, les progrès de gestion permis par cette réforme. Ce rapport remis régulièrement nous démontrera, ou pas, la pertinence de la réforme.

M. Hubert Wulfranc et M. Sébastien Jumel. Monsieur le président, nous demandons une suspension de séance !

M. le président. Je suspendrai la séance après le vote sur cet amendement.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. La commission demande le retrait ; à défaut, avis défavorable. Des informations sur les coûts figurent déjà dans le rapport annuel d'activité ; elles permettent un suivi précis. En outre, d'autres éléments de comparaison sont produits par les différents régulateurs.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Des contrats de performance sont conclus entre l'État et les entités du groupe public ferroviaire. Nous serons naturellement amenés à en revoir l'architecture et le contenu, mais, demain comme aujourd'hui, les rapports d'exécution de ces contrats seront transmis au Parlement. Je vous propose donc de retirer votre amendement ; sinon, avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Philippe Vigier.

M. Philippe Vigier. Madame la ministre, cet amendement ne vise qu'à vous aider ;...

M. Loïc Prud'homme et M. Sébastien Jumel. Ce n'est pas notre cas ? (*Sourires.*)

M. Philippe Vigier. ...ce n'est pas un obstacle, bien au contraire. En tant que ministre, vous le savez bien, il est parfois difficile d'avoir une vision très complète de tout ce qui se passe chez les opérateurs de l'État et dans les entreprises publiques. Faites-nous confiance ! Aidez-vous en soutenant cet amendement : la représentation nationale sera ainsi mieux éclairée, et nous pourrions constater ensemble les effets de votre réforme, dont on imagine qu'ils seront positifs.

M. Sébastien Jumel. N'ayez pas peur ! (*Sourires.*)

M. Philippe Vigier. Nous aurons ainsi les moyens de voir si le Gouvernement a pris ses responsabilités, notamment sur la dette. C'est un amendement qui a du sens.

(*L'amendement n° 220 n'est pas adopté.*)

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

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

M. le président. La séance est reprise.

Après l'article 1^{er} (suite)

M. le président. La parole est à M. Laurent Furst, pour soutenir l'amendement n° 221.

M. Laurent Furst. La France, madame la ministre, est un pays merveilleux de statuts spéciaux et de statuts particuliers. Certains sont maintenus, d'autres supprimés ; certains sont livrés à la vindicte populaire, d'autres pas. Je comprends les interrogations des cheminots : pourquoi eux, et pas d'autres ?

Je propose donc que le Gouvernement remette au Parlement, six mois après la promulgation de la loi, un rapport qui dresse la liste de tous les statuts particuliers actuels, et qui précise les projets du Gouvernement : lesquels entend-il réformer, lesquels entend-il supprimer, lesquels entend-il maintenir ?

Poser la question du statut des cheminots est légitime à mon sens, mais c'est toute la société qui est concernée.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Avis défavorable. Nous avons largement débattu du statut de cheminot en commission. S'agissant des autres professions, elles n'entrent pas dans le champ du projet de loi.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Avis défavorable. Nous ne nous sommes pas bien compris, monsieur le député. Cette réforme est une réforme globale. Elle prévoit un investissement sans précédent dans le réseau ; elle prépare l'ouverture à la concurrence et, dans ce cadre, engage la modernisation sociale du secteur, afin de dessiner un cadre équitable pour

l'ensemble des entreprises. Elle engage enfin la réforme de la gouvernance de l'entreprise, afin que celle-ci dispose d'atouts importants face à ses concurrentes.

Il ne s'agit pas ici de passer en revue les différents statuts qui peuvent exister. La réforme du statut prend place dans une réforme globale, dont je viens de vous redonner le sens.

M. le président. La parole est à M. Sébastien Jumel.

M. Sébastien Jumel. Pendant la suspension de séance, nos collègues Loïc Prud'homme et Hubert Wulfranc ont demandé à la ministre des explications sur la dette de la SNCF. Pouvez-vous, madame la ministre, répéter ces explications publiquement? J'ai cru comprendre que le contribuable allait payer: comment, quand, selon quelles modalités? Tout cela nous intéresse.

M. Jean-Paul Dufègne. C'est essentiel!

M. Sébastien Jumel. Nous avons fait, nous, des propositions sur ce sujet; vous en avez d'autres; expliquez-les à la représentation nationale, pour justifier votre excellente réforme.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Très volontiers, monsieur le député!

M. Sébastien Jumel. L'absence de réponse nourrit le doute et les inquiétudes. Vous avez envie de nous rassurer, j'en suis sûr, comme vous voulez rassurer les cheminots et les usagers.

M. Pierre Cordier. Il a raison!

Mme Véronique Louwagie. Oui, nous voulons savoir!

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur le député, ce que j'ai indiqué à MM. Prud'homme et Wulfranc, c'est qu'il n'y a pas de recette miracle: si la dette n'est plus payée par le système ferroviaire, elle le sera par le contribuable,...

M. Sébastien Jumel. Ah! Voilà qui est intéressant!

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...par l'intermédiaire, par exemple, d'une structure de défaillance, comme naguère le service annexe d'amortissement de la dette; cette dette-là a d'ailleurs ensuite été requalifiée, dans le cadre des règles de la comptabilité publique, comme une dette publique.

Nous n'avons pas de baguette magique: soit une dette est publique, soit elle ne l'est pas. On peut inventer des prélèvements obligatoires en plus, mais au bout du compte, c'est toujours le contribuable qui doit payer.

M. Sébastien Jumel. Certes, mais lequel?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Faire payer le contribuable, c'est un choix, qui pourra être débattu.

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert.

M. Julien Aubert. Cet amendement porte sur ce qui est vraiment au cœur de votre réforme: l'ouverture à la concurrence.

Vous parlez beaucoup du statut des cheminots, madame la ministre. Pour ma part, je ne suis pas par principe défavorable à un statut, dès lors qu'il correspond à des sujétions particulières; on retrouve dans le statut des cheminots des conditions d'embauche plus strictes, une mise à l'essai plus longue, et aussi des avantages spéciaux qui sont critiqués par

nos concitoyens – je pense en particulier au régime des retraites. Fallait-il supprimer le statut pour égaliser le régime de retraite? Je n'en suis pas persuadé.

Vous parlez aussi de gestion de l'entreprise; mais si certains cheminots portent peut-être une part de responsabilité dans la situation actuelle de la SNCF, ce sont surtout ses cadres dirigeants des dernières décennies, ayant tous bac plus sept ou bac plus huit, qui ont mené cette entreprise là où elle est. Je regrette toujours que l'on commence par fragiliser ceux qui sont déjà les plus faibles avant de tirer les conséquences pour les plus forts.

Par ailleurs, puisque vous estimez que le statut des cheminots fait obstacle à la réforme, la question de mon collègue Laurent Furst est tout à fait légitime: jusqu'où ira votre passion égalisatrice? Vous mêlez certains privilèges, qui doivent peut-être être revus ou supprimés, et la notion de statut, qui peut être justifiée par des contraintes particulières.

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour un rappel au règlement.

M. Loïc Prud'homme. Fondé sur l'article 58 du règlement, monsieur le président.

Mme la ministre nous a expliqué à M. Wulfranc et moi-même qu'il n'y avait pas de recette miracle, que les modalités et le niveau de reprise de la dette seraient discutés ultérieurement, mais qu'en tout état de cause ce serait au contribuable de payer.

Conformément à l'article 8 de la loi organique du 15 avril 2009, nous devrions disposer d'une étude d'impact comportant notamment une « évaluation des conséquences économiques, financières, sociales et environnementales, ainsi que des coûts et bénéfices financiers attendus des dispositions envisagées ».

Or, sur ce point, madame la ministre, vous n'apportez pas de réponse. Les choses sont en cours, dites-vous, mais la loi, nous la votons aujourd'hui et pas dans six mois. Nous avons besoin de ces éléments maintenant. Vous auriez dû anticiper et être en mesure de présenter une étude d'impact en bonne et due forme.

Je demande donc à nouveau une suspension de séance. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Sébastien Jumel. Elle est de droit!

Après l'article 1^{er} (suite)

M. le président. La parole est à M. Rémy Rebeyrotte.

M. Rémy Rebeyrotte. La dette, d'un montant de 47 milliards d'euros, est au cœur des débats. Avant de poser la question de celui qui va la payer, il faut commencer par empêcher que la situation ne continue de se dégrader.

M. Hubert Wulfranc. C'est une approche comptable, ce n'est pas de la politique!

M. Rémy Rebeyrotte. Cela suppose de s'intéresser au fonctionnement de la société: comment éviter de creuser la dette – donc le déficit? Comment éviter, en creusant la dette, de se priver de la capacité d'investir?

M. Hubert Wulfranc. Justement !

M. Jean-Paul Lecoq. Et les intérêts payés aux banques, qu'en faites-vous ?

M. Rémy Rebeyrotte. Comment éviter de creuser le déficit de fonctionnement puisque – vous avez raison – il faut bien payer les intérêts de la dette ?

M. Loïc Prud'homme. Non, nous ne sommes pas obligés !

M. Jean-Paul Lecoq. Vous avez sauvé les banquiers, il y a quelques années ! Ils nous doivent bien ça !

M. Rémy Rebeyrotte. Tout cela plombe le fonctionnement de la société. Ce ne sont ni les cadres ni les salariés qui sont responsables, mais la structure même de la société, son organisation.

M. Loïc Prud'homme. Non, c'est la conséquence de décisions politiques !

M. Rémy Rebeyrotte. Il faut mettre la société en situation sinon de rééquilibrer son fonctionnement – elle est et restera une société nationale –, du moins d'éviter d'aggraver la situation...

M. Loïc Prud'homme. C'est pourtant ce que vous faites !

M. Rémy Rebeyrotte. ...et d'être plombée définitivement. Il faut éviter que les 47 milliards ne deviennent demain 50, 54 ou même 60 milliards. Tel est l'enjeu premier. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. Jean-Paul Lecoq. Le transport ferroviaire est moins cher en France qu'ailleurs !

M. Loïc Prud'homme. Quelles solutions le Gouvernement propose-t-il ? Vous ne donnez aucun chiffre !

M. le président. La parole est à M. Fabien Di Filippo.

M. Fabien Di Filippo. Madame la ministre, nous sommes en droit, à ce stade de la discussion, d'être très inquiets.

M. Sébastien Jumel. En effet !

M. Fabien Di Filippo. Vous ne vous sortirez pas de ce débat avec des faux-semblants.

Aux questions que nous nous posons déjà – en quoi la suppression du statut actuel ou la juxtaposition de différents statuts permet à la SNCF de faire des économies alors qu'elle continue, et continuera, à accumuler de la dette dans les années à venir ? En quoi cela la rendra-t-elle plus compétitive dans la perspective de l'ouverture à la concurrence ? – vient désormais s'en ajouter une autre : comment la juxtaposition de statuts pourra-t-elle avoir un effet sur la dette ?

Il apparaît de plus en plus probable que la dette sera reprise par l'État, donc payée par le contribuable. À vous entendre, il n'y a pas d'autre solution : le contribuable devra payer. Or une autre solution existe : une meilleure organisation et une amélioration du service permettraient la réalisation d'un bénéfice commercial qui conduirait à résorber la dette.

M. Loïc Prud'homme. Cela n'existe nulle part, monsieur Di Filippo ! Avec le coût de l'infrastructure, le service est nécessairement déficitaire !

M. Fabien Di Filippo. Malheureusement, ce n'est pas le chemin que nous prenons.

Enfin, en quoi la réforme et la juxtaposition de différents statuts permettront-elles d'améliorer rapidement la qualité du service pour les usagers du transport ferroviaire ? Sur ce point, vous n'apportez aucune réponse pour l'instant.

Pour voter ce texte en toute connaissance de cause, il faut des réponses définitives et concrètes sur ces questions.

M. le président. La parole est à M. Philippe Vigier.

M. Philippe Vigier. L'endettement, aujourd'hui à hauteur de 47 milliards d'euros, va dériver pour atteindre 50 ou 55 milliards. Il s'agit d'arrêter l'hémorragie – nous sommes d'accord.

Cela dit, la dette d'aujourd'hui plombe l'investissement de demain. Je vous le répète, madame la ministre : nous voulons vous aider car nous connaissons les arbitrages de Bercy – nous les avons pratiqués. Certains anciens ministres de la défense s'en souviennent. Là où vous allez lutter pour 47 milliards d'euros, Jean-Yves Le Drian se battait pour 3 milliards – Bercy avait inventé une combine pour éviter d'honorer le financement promis par le Président de la République et le Premier ministre.

S'agissant de la dette, deux questions seulement méritent d'être posées. D'une part, l'État peut-il la reprendre ? La réponse est oui : il doit la reprendre puisque la SNCF est une entreprise d'État, dont les investissements ont toujours été décidés avec l'approbation des représentants de l'État. D'autre part, l'Europe peut-elle y trouver à redire ? L'Europe impose la mise en concurrence. Mais, en Angleterre et en Allemagne, les dettes n'ont-elles pas été épongées par les États ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Si !

M. Philippe Vigier. L'État allemand a épongé 50 milliards d'euros de dette.

Le Gouvernement prendra ses responsabilités, nous dites-vous, mais il faut envoyer un message plus fort. S'agissant de la reprise de la dette, tout le monde peut se ranger derrière vous.

Plusieurs députés du groupe GDR. Pas sûr ! (*Sourires.*)

M. Philippe Vigier. La dette doit être reprise par l'État. Sinon, ce sera un coup de poker menteur.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. Madame la ministre, nous cherchons à deviner ce que vous ne voulez pas avouer. La reprise de la dette est un sujet inavouable. Il faut regarder ailleurs, par exemple en Allemagne, que M. Vigier vient de citer. Les cheminots allemands étaient en grève aujourd'hui, avec les autres fonctionnaires – rendons leur hommage. Dans notre pays, on croit toujours que seuls les cheminots français font grève. Eh bien non : en Allemagne, aujourd'hui, il n'y avait ni trains ni avions. Rendez-vous compte ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe GDR.*)

Mme Caroline Fiat. Très bien !

M. Jean-Paul Lecoq. Que se passe-t-il dans ces pays ? Ce n'est pas moi qui le dis, c'est la télévision il y a quelques jours : en France, l'État, à travers la dette et, demain je l'espère, à travers une participation financière dans la SNCF, permet à l'usager du service public ferroviaire de payer un billet de train moitié moins cher que dans d'autres pays d'Europe.

À la question de savoir qui paiera la dette future, vous n'osez pas répondre aux usagers que ce seront eux. Vous n'osez pas leur dire que le prix du billet de train sera multiplié par deux, et si vous ne l'osez pas, c'est parce que vous savez que, si vous le faisiez, les usagers seraient aux côtés des cheminots. (*Applaudissements sur les bancs du groupe GDR.*)

Mme Caroline Fiat. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Laurent Furst.

M. Laurent Furst. Nous avons gaillardement mélangé des sujets très différents.

M. Hubert Wulfranc. Nous sommes gaillards ! (*Rires.*)

M. Laurent Furst. En ce qui concerne le sujet – essentiel – de la dette, le mystère reste entier. Réformer le système ferroviaire, délibérer pendant des heures sur la question sans avoir levé le voile sur l'élément principal, à savoir la dette, reste une démarche surprenante.

Pour ce qui est de l'amendement que j'ai présenté, vous avez émis un avis négatif. Or, si la réforme concerne le système ferroviaire français et l'entreprise nationale, elle a un effet sur la société tout entière. Je ne comprends pas votre refus d'étudier cet effet ainsi que de prendre en compte les interrogations d'autres professions bénéficiant d'un statut particulier. Le mutisme du Gouvernement sur sa démarche à l'égard des statuts particuliers constitue une faiblesse, même s'il est vrai que le sujet dépasse le cadre de la réforme ferroviaire. Je le répète : la réforme concerne l'ensemble de la société, et votre position de refus est profondément regrettable.

M. Hubert Wulfranc. Ça, c'est vrai !

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je le répète car j'ai l'impression de ne pas avoir été bien entendue : cette réforme vise à faire en sorte qu'il y ait moins de trains en retard, et ce grâce à un programme d'investissements sans précédent...

M. Loïc Prud'homme. Vous ne faites que reprendre ce qui avait déjà été décidé !

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...afin de remettre en état un réseau qui souffre de décennies de sous-investissement.

Cette réforme porte également sur l'ouverture à la concurrence. Je peux comprendre que la réforme soit mal comprise si personne n'écoute quand j'essaie de répondre aux questions. (*Exclamations sur les bancs des groupes LR, GDR et FI. – Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. Sébastien Jumel. Nous, nous vous écoutons, mais vous nous tournez le dos !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il y aura donc, disais-je, moins de trains en retard, mais il y aura également davantage de trains – et des trains moins chers –...

M. Jean-Paul Lecoq. C'est faux !

Mme Émilie Bonnivard. Cela dépend où !

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...grâce à une ouverture à la concurrence dont je rappelle qu'elle sera conduite sous la responsabilité des régions, autorités organisatrices.

M. Jean-Paul Lecoq. Ce sont les contribuables et les consommateurs qui vont payer !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cette réforme aboutira à un service public plus efficace grâce à la nouvelle organisation proposée pour le groupe ferroviaire.

S'agissant de la dette, depuis trente ans, personne n'a traité le sujet. Le Gouvernement a annoncé son intention de le faire. Ce n'est pas un problème simple. La dette croît de 3 milliards d'euros par an, dont 1,5 milliard sont liés aux frais financiers – ce qui signifie que, même en effaçant la totalité de ces frais, l'endettement continuerait d'augmenter d'1,5 milliard par an. Voilà qui permet de mesurer l'ampleur du problème.

Les trois quarts de l'augmentation de la dette entre 2010 et 2016 ne sont pas liés à la réalisation de lignes à grande vitesse. Les coûts d'exploitation de SNCF Réseau ont crû de 30 % entre 2010 et 2016.

M. Jean-Paul Lecoq. Pas entre Le Havre et Paris !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cela mérite de prendre un peu de temps – le moins de temps possible – pour arrêter une trajectoire équilibrée et pouvoir dire aux Français que le sujet de la dette va être traité en évitant qu'elle se reconstitue à l'avenir. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. le président. Sur l'amendement n°221, je suis saisi par le groupe Les Républicains d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Je vais suspendre la séance quelques minutes.

M. Jean-Paul Lecoq. C'est futé, monsieur le président !

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à vingt-deux heures vingt-cinq, est reprise à vingt-deux heures trente-cinq.*)

M. le président. La séance est reprise.

Je mets aux voix l'amendement n° 221.

(*Il est procédé au scrutin.*)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	126
Nombre de suffrages exprimés	125
Majorité absolue	63
Pour l'adoption	42
contre	83

(*L'amendement n° 221 n'est pas adopté.*)

Article 1^{er} bis

M. le président. Plusieurs orateurs sont inscrits sur l'article 1^{er} bis.

La parole est d'abord à Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas. (*Protestations sur les bancs du groupe FI.*)

M. Jean-Paul Lecoq. Ah, les truands !

Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas. Je suis fille de cheminot. Mon père se levait tous les jours à quatre heures du matin pour aller travailler sur les voies, été comme hiver, avec envie et engagement. Il était fier de son entreprise, comme tous les cheminots le sont encore aujourd'hui, et c'est normal.

Mme Caroline Fiat. Eh oui !

Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas. Mais la SNCF d'aujourd'hui n'est plus celle d'alors, parce que l'environnement a changé. Force est de le constater, et les Françaises et les Français doivent le comprendre. On l'a dit et redit : nous allons investir 10 millions d'euros par jour pour rénover le réseau, ouvrir le marché à la concurrence pour améliorer l'offre de services au profit des usagers tout en faisant en sorte que l'État conserve ce patrimoine, puisque seul l'État sera présent au capital de la SNCF, maintenir le statut de cheminot pour les employés actuels et nous engager pour maintenir toutes les lignes en zones rurales.

L'article 1^{er} *bis* vise précisément à ce que le niveau des redevances tienne compte du trafic, de la rentabilité et, surtout, des impérieuses nécessités que sont l'aménagement du territoire et l'égalité entre les territoires en matière de transport ferroviaire. Ainsi, nous aurons l'attractivité pour les opérateurs et la protection contre la surexploitation de certaines lignes, avec une solidarité entre les lignes pour protéger les moins rentables d'entre elles.

Tout cela contribuera à refaire de la SNCF ce que mon père a connu dans son temps : un véritable réseau ferroviaire de qualité, qui satisfera tout le monde. Nous le savons toutes et tous ici, mais certains d'entre nous préfèrent agiter des chiffons rouges. (*Exclamations sur les bancs des groupes FI et GDR.*) Critiquer est toujours aisé, proposer est plus compliqué et agir demande du courage. Le Gouvernement et nous, députés de la majorité, avons le courage de prendre nos responsabilités. Quand les générations futures regarderont nos débats de cette semaine, ils seront certainement fiers de ce que nous aurons accompli. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Loïc Prud'homme. Elles ne seront pas fières de ce que vous aurez fait, au contraire !

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. L'article 1^{er} *bis*, introduit par un amendement du Gouvernement en commission, vise à maintenir, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, le principe d'une péréquation entre les dessertes nationales rentables et celles qui le sont moins – en réalité, presque aucune d'entre elles ne l'est, à part sur quelques grandes lignes. Le choix qui a été fait est celui de la modulation du niveau des péages en fonction des caractéristiques de chaque ligne. On a introduit explicitement, parmi les éléments à prendre en compte pour le calcul des péages, la nécessité de permettre le maintien ou le développement des dessertes ferroviaires répondant aux enjeux d'aménagement du territoire.

La mesure peut sembler astucieuse. Elle soulève néanmoins de vraies difficultés, car les intérêts financiers des EPIC – établissements publics à caractère industriel et commercial – SNCF Réseau et SNCF Mobilités, qui sont censés

guider les choix stratégiques, sont souvent entrés en confrontation. Ainsi, SNCF Réseau n'a cessé de souhaiter une augmentation des recettes des péages, alors que SNCF Mobilités cherchait au contraire à réduire cette somme, y compris en diminuant l'offre ferroviaire. En ce sens, la réforme ferroviaire de 2014 a été contre-productive. Or le gouvernement actuel semble vouloir poursuivre dans la même direction.

Vous avez souligné, madame la ministre, qu'il était fallacieux de laisser croire que le problème de l'endettement de SNCF Réseau pourrait être résolu en augmentant indéfiniment les péages payés par SNCF Mobilités. Vous avez raison. C'est pourquoi nous pensons qu'il n'y a pas d'autre moyen de sortir de l'impasse que de dégager, pour le rail, des moyens financiers renouvelés. Il n'en reste pas moins que le dispositif financier que vous nous proposez laisse pendante la question de la compensation par l'État à SNCF Réseau du manque à gagner que ce dispositif causera nécessairement. Nous voudrions donc connaître votre point de vue sur cette question, qui revient régulièrement, mais vous mesurez bien que c'est tout l'enjeu du débat de ce soir.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Pour que nous vous écoutions de ce côté de l'hémicycle, madame la ministre, il faut que vous apportiez un certain nombre de réponses à nos questions. Autrement, comment voulez-vous nous captiver ? (*Sourires.*)

Je reviens sur la modulation du tarif. Celui-ci, on l'a bien compris, pourra être plus ou moins élevé pour tel segment de ligne ou tel sillon en fonction d'un certain nombre de critères. Deux questions se posent.

Premièrement, lorsqu'un bénéfice sera réalisé sur un sillon, parce que le segment sera attractif – je pense à un certain nombre de lignes à grande vitesse, notamment Paris-Lyon-Marseille et Paris-Lille –, le revenu dégagé permettra-t-il de réduire la dette ou sera-t-il utilisé pour réduire le coût des sillons sur les lignes les moins utilisées ? C'est une véritable question de stratégie. Lorsqu'une ligne sera en difficulté, est-ce cet argent qui permettra de compenser ou demandera-t-on aux régions de financer ?

Deuxièmement, s'agissant de l'organisation du système, pour obtenir un sillon, un opérateur devra adresser une demande à SNCF Réseau, laquelle devra intégrer le sillon dans son système et mettre en mesure l'opérateur de l'utiliser. Or les sociétés présentes à l'international qui adressent déjà de telles demandes à SNCF Réseau – je pense à Thello et à Lyria – nous expliquent que c'est extrêmement compliqué, parce que les capacités du système informatique Résarail, mis en place en 1993, sont dépassées depuis quinze ans. Envisagez-vous de réformer ce système informatique ?

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. L'article 1^{er} *bis*, introduit par un amendement du Gouvernement, prévoit un principe de péréquation entre les lignes rentables et les autres. Nous sommes satisfaits que vous pensiez à la sauvegarde de certaines lignes moins fréquentées – il en est question depuis hier, et je suis désolée d'avoir été absente cet après-midi, ayant été occupée par les activités de l'association d'Avenir-Transports.

Toutefois, dans cet article, vous ne donnez malheureusement aucune indication sur le calcul qui entrera en vigueur. Nous espérons, d'une part, que le Gouvernement décidera

d'épargner au maximum ce que l'on appelle les « petites lignes », lesquelles sont, vous le savez, réellement utiles aux usagers, en particulier aux Français qui habitent dans les zones rurales – nous n'avons cessé de le rappeler – et, d'autre part, que les prix n'augmenteront pas de manière déraisonnable. Une telle augmentation serait malvenue alors que notre rôle est d'encourager les usagers à utiliser le train plutôt que la voiture et reviendrait à sacrifier ces lignes à terme.

Il importe donc que vous répondiez aux questions suivantes, madame la ministre: que prévoyez-vous exactement pour ces petites lignes? Cela fait-il partie des négociations en cours? Qu'en est-il, de même, de la tarification des liaisons les plus fragiles? Pouvons-nous connaître la position exacte du Gouvernement à ce sujet? En tant que petite-fille de cheminot, j'aimerais bien obtenir des réponses. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. Sébastien Jumel. Mon grand-père était chauffeur de bus. Puis-je en faire état? (*Sourires.*)

M. le président. La parole est à M. Arnaud Viala.

M. Arnaud Viala. L'article 1^{er} bis a été ajouté afin de prévoir une péréquation afférente à l'exploitation des lignes, effectivement indispensable si l'on veut maintenir des dessertes de proximité.

Je souhaiterais vous interroger sur l'initialisation du dispositif, madame la ministre. On comprend bien que l'excédent réalisé sur les lignes les plus rentables permettra de financer le déficit qui apparaîtra sur les lignes les moins rentables, mais vous n'êtes pas sans savoir qu'un retard tel a été pris en matière de travaux d'entretien des voies sur les petites lignes que certaines d'entre elles sont menacées de fermeture pour des raisons de sécurité. Or le financement de ces travaux, indispensables à leur pérennité, n'est pas calé.

Si le financement n'est pas calé dans les prochains mois entre l'État et les régions, ces lignes ne pourront pas bénéficier du mécanisme de péréquation prévu dans l'article, puisqu'elles seront fermées.

C'est pourquoi, madame la ministre, j'aimerais savoir comment vous avez prévu, en amont de l'article, l'initialisation du dispositif. Cette information est indispensable pour discuter de l'exploitation du réseau ferroviaire.

M. le président. Avant de donner la parole à M. Loïc Prud'homme, je rappelle que la liste des orateurs inscrits est établie en fonction de leur ordre d'inscription.

Ceux qui se sont inscrits à l'avance, comme M. Mélenchon – même si, en définitive, il n'était pas présent –, figurent en tête de liste. Le président n'exerce aucune préférence en la matière, puisque ce n'est pas lui qui choisit l'ordre – très régulé – dans lequel interviennent les députés.

M. Jean-Paul Lecoq. Le tableau électronique affichait un ordre différent! Nous avons voulu faire confiance à l'intelligence artificielle...

M. le président. C'est la parole de la présidence qui fait foi.

La parole est à M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Il n'y a pas de contestation de ma part, monsieur le président. Je me suis seulement inquiété de voir que mon nom ne figurait pas sur le tableau électronique.

M. le président. Faites confiance aux hommes plutôt qu'aux tableaux électroniques! (*Sourires et applaudissements sur les bancs des groupes FI, GDR et NG, ainsi que sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. Loïc Prud'homme. Les cheminots apprécieront cette belle parole!

Je veux bien qu'on parle ici des redevances ferroviaires, notamment de la péréquation entre les lignes les plus ou les moins rentables. Mais, dans ce cas, il faut songer à des lignes excessivement rentables, qui pourraient permettre à tout notre système ferroviaire de trouver son équilibre – je pense aux autoroutes, qui bénéficient d'avantages exorbitants. Le magot sur lequel elles ont mis la main, au terme d'un véritable hold-up, permettrait largement de rembourser la dette dont nous parlons depuis des heures.

Les péages et les redevances rapporteront en effet 40 milliards d'euros d'ici à 2032 aux sociétés concessionnaires des autoroutes. Et je vous fais la grâce de ne pas mentionner les 8,5 milliards d'euros de cadeaux qu'elles recevront sous formes diverses: niches fiscales, exonération de taxe carbone et autres réjouissances accordées par le Gouvernement lors du dernier projet de loi de finances – pour le coup, les gouvernements précédents ne sont pas en cause.

Inutile, donc, d'aller chercher les méfaits de la concurrence à l'autre bout de la planète. Il suffit de regarder sous nos yeux: la plus grande concurrence que la SNCF et notre réseau ferroviaire aient à subir est celle des autoroutes, privatisées depuis des années et qui nous prélèvent largement le montant qu'il faudrait investir dans le réseau ferré. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert.

M. Julien Aubert. Avec cet article, nous voici au cœur d'un sujet très important: la péréquation opérée par SNCF Réseau sur les redevances d'accès à l'infrastructure entre les lignes les plus rentables et les petites dessertes.

Je me demande cependant pourquoi, à aucun moment, nous ne débattons du service public, alors que c'est le fond du sujet. Si nous voulons développer économiquement tous les territoires à partir du mécanisme d'hypercentralisation et d'hypermétropolisation que nous connaissons, nous avons évidemment besoin de garder ces petites dessertes et de les rentabiliser.

Or, madame la ministre, vous n'envisagez la notion de service public que sous l'angle un peu technique de la péréquation, sans garantir d'ailleurs que celle-ci fonctionnera sur le plan économique. Vous faites l'hypothèse que les lignes rentables permettront de financer les petites. N'ayant pas trouvé de justification économique de ce fonctionnement, j'aimerais que vous nous l'expliquiez.

M. Viala a pointé un autre sujet: la fermeture de certaines lignes. Dans ma circonscription, la ligne Marseille-Pertuis est fermée pour quatre ans. Or c'est la seule qui mène directement de la métropole marseillaise vers le nord, dans le département du Vaucluse. Pensez-vous véritablement qu'elle rouvrira au terme de cette période?

Je crains que certains habitants ne profitent jamais du beau mécanisme de l'article 1^{er} bis, compte tenu des retards pris sur plusieurs dessertes et de la non-rentabilité de certaines lignes

qu'on a préféré asphyxier lentement. Madame la ministre, pouvez-vous nous donner quelques engagements afin de nous rassurer ?

M. le président. La parole est à M. Laurent Furst.

M. Laurent Furst. Je vais d'abord réagir à ce que j'ai entendu. Globalement, le système ferroviaire représente 24 milliards d'euros de dépenses et 10 milliards de recettes commerciales. Dans ce contexte, la notion de ligne rentable...

M. Jean-Paul Lecoq. N'a pas de sens !

M. Laurent Furst. ...ou de ligne dégageant du bénéfice me semble relativement fragile, de sorte que la péréquation part sur de mauvaises bases.

M. Jean-Paul Lecoq. Ils ne veulent pas qu'elle fonctionne !

M. Laurent Furst. Pour le reste, madame la ministre, je voudrais revenir sur des propos que vous avez tenus en commission. Vous nous avez dit en effet que les grandes lignes paieraient pour les petites. Entre Paris et Lyon, avez-vous dit, les droits de passage seront plus élevés que sur les lignes qui feront Paris-Lyon-Annecy.

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'avais parlé de Chambéry, mais le raisonnement est le même.

M. Laurent Furst. La difficulté est la suivante : si le train s'arrête dans les deux cas à Nancy (*Sourires*) – pardon, à Lyon, il ne peut y avoir deux tarifs différents.

Pour prolonger des lignes, il faut réfléchir à la notion d'adossement. Votre ministère la connaît bien, car c'est sur cette base que l'on a étendu les réseaux routiers. Seulement, le Gouvernement s'est fait taper sur les doigts par l'Union européenne, qui a condamné cette pratique.

Financer des lignes par adossement sur des lignes existantes en créant des distorsions de tarification pour les passagers pose un petit problème de droit.

J'espère avoir été clair, même si mon GPS m'a égaré en m'obligeant à passer par Nancy !

M. Jean-Paul Dufregné. En passant par Lille, cela aurait été plus rapide !

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Je voudrais réveiller la parole autorisée du Gouvernement en me référant au rapport de M. Adam, qui, bien que rapporteur pour avis, a déserté le banc de la commission. Dans ce rapport, je lis ceci : « L'autorité organisatrice de transports pourrait ainsi associer des lignes rentables à des lignes non rentables pour organiser une péréquation interne et attirer des candidats sur tous les lots. »

Cette phase suscite de ma part une question simple : comment le privé s'accommodera-t-il du fait que l'on utilise l'excédent dégagé par une ligne pour combler le déficit d'une ligne non rentable ? D'où lui viendrait cette philanthropie, que démentent chaque jour la qualité du terrain et la pratique d'autres entreprises, notamment La Poste ? J'aimerais que la ministre nous réponde et s'explique sur cet aspect crucial.

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Madame la ministre, le calcul des redevances d'accès aux infrastructures perçues par SNCF Réseau et la modulation des péages introduisent la perspective d'une péréquation qui ne peut être accueillie que favorablement, mais qui, loin de s'établir uniquement entre les lignes de TGV plus ou moins rentables, doit profiter à l'ensemble des lignes, y compris à celles qui sont qualifiées de secondaires du fait de leur moindre rentabilité. Celles-ci doivent bénéficier d'une meilleure répartition du poids des péages, décidée en fonction de critères définis préalablement sous le contrôle du régulateur.

La notion de ligne secondaire appelle toutefois une précision. Il faut en effet distinguer le réseau capillaire, qui assure un maillage et des liaisons transversales, et les lignes qui participent aux liaisons vers la capitale, et permettent de ce fait des correspondances avec des lignes Intercités. Ces dernières ne peuvent en effet être qualifiées de secondaires.

Il faut établir une différence entre le réseau capillaire, plus diffus, et les lignes qui relient les préfectures à la capitale, en vue de la hiérarchisation et demain de la priorisation de l'investissement.

M. le président. La parole est à M. Daniel Fasquelle.

M. Daniel Fasquelle. Madame la ministre, j'ai l'impression, sans doute à tort, que vous tenez un double langage. J'espère que vous allez dissiper tout malentendu à cet égard.

À plusieurs reprises, nous vous avons entendu dire que, pour les petites lignes, les engagements inscrits dans les contrats de plan État-région seraient tenus. Or bien que je vous aie interrogée par deux fois dans cet hémicycle sur l'électrification inscrite dans le contrat de plan État-région de la ligne – sans doute bien connue de Mme Pompili – qui relie Amiens à Rang-du-Fliers,...

M. Sébastien Jumel. Non loin de la ligne Abbeville-Le Tréport !

M. Daniel Fasquelle. ...je n'ai jamais obtenu de réponse très claire ni très franche à ce sujet.

M. Sébastien Jumel. Moi non plus !

M. Daniel Fasquelle. On me renvoie au rapport Duron en m'expliquant que l'électrification n'est peut-être pas nécessaire.

Xavier Bertrand, président du conseil régional, et moi-même ne sommes absolument pas d'accord avec cette analyse. Nous souhaitons l'électrification prévue par le contrat de plan État-région. J'y insiste : les engagements de l'État seront-ils tenus ? Ma question est claire, simple et nette.

De façon plus générale, le projet de loi vous permettra-t-il de financer les engagements ? Le texte comprend une partie relative à l'ouverture à la concurrence, que nous avons longuement étudiée en commission des affaires économiques. Cette ouverture à la concurrence, dont je soutiens le principe, ne peut être la solution à tous nos problèmes – on a vu ce qu'elle produisait avec la téléphonie, le très haut débit et le fret ferroviaire. En quoi votre projet de loi vous donnera-t-il les moyens de sauver les petites lignes et mener demain une politique ambitieuse pour le rail en France ?

M. le président. La parole est à M. Sébastien Jumel.

M. Sébastien Jumel. Madame la ministre, si vous répondez à M. Fasquelle, je vous propose de faire une revue complète du contrat de plan passé entre l'État et la région Hauts-de-France.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Bien sûr! (*Sourires.*)

M. Sébastien Jumel. Ce faisant, vous pourriez non seulement rassurer la droite de l'Assemblée mais aussi me confirmer l'inscription dans le contrat de plan État-région de la ligne Abbeville-Le Tréport.

La notion de service public est constituée par la continuité, l'égalité d'accès et la péréquation. Ces trois aspects sont mis à mal par votre projet. La continuité est d'ores et déjà brisée au niveau national. L'égalité d'accès, à quelque endroit qu'on se trouve, sera compromise par l'abandon des petites lignes. La péréquation tarifaire sera dérégulée par la mise en concurrence des opérateurs.

Enfin, j'espère que notre rapporteur pour avis, Damien Adam, aura le courage de revenir au banc de la commission pour assumer son rapport et répondre à M. Wulfranc. C'est une chose d'écrire un rapport; c'en est une autre de le défendre lorsque l'Assemblée en débat.

M. le président. La parole est à M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Que M. Jumel se rassure: si je suis assis à ma place de député, c'est parce qu'au banc des commissions, il m'est impossible de voter. Or, ce soir, votre groupe demande systématiquement un scrutin public sur les amendements, ce qui est son droit. En demeurant à ma place, j'évite de me déplacer continuellement.

M. Sébastien Jumel. Il faut vous mettre en marche!

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Sur le fond, je suis ravi que vous ayez lu mon rapport. Dans un premier temps, quand les régions deviendront les autorités organisatrices pouvant lancer des appels d'offres pour attirer des acteurs du ferroviaire, il est probable que leur premier appel d'offres ne portera pas sur l'ensemble du réseau. Elles commenceront par faire des lots, comprenant des lignes rentables et d'autres qui le sont beaucoup moins.

Elles demanderont ensuite aux acteurs de formuler des propositions pour rentabiliser les lignes ou faire en sorte que celles-ci soient plus fréquentées. Tel est le sens de mon rapport. Sur certaines lignes, il y aura beaucoup de passagers et beaucoup de trains. Sur d'autres,...

M. Jean-Paul Lecoq. Il n'y en aura qu'un seul par jour, ou bien deux – un le matin, un autre le soir!

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. ...les acteurs devront se créer des marges de manœuvre, proposer une offre plus pertinente, attirer plus de passagers, faire circuler plus de trains. Les prix pourront être modulés plus facilement.

M. Jean-Paul Lecoq. C'est n'importe quoi!

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Pour clarifier le débat, je voudrais rappeler qu'il y a, d'une part, des services conventionnés, dont font partie les TER, ainsi que Transilien, en Île-de-France et, d'autre part, des services qu'on pourrait qualifier de « commerciaux », auxquels se rattachent les

TGV. Ces deux systèmes diffèrent assez largement et sont, en conséquence, traités de manière distincte dans les dispositions relatives à la concurrence figurant dans la suite du texte.

Pour répondre à M. Lecoq...

M. Jean-Paul Lecoq. J'ai valorisé vos propos!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous en remercie, monsieur le député! Les modalités d'ouverture à la concurrence des TGV présentées dans le projet de loi ne prennent pas la forme du recours à une franchise. Cela me donne l'occasion de vous redire que nous ne prenons pas pour modèle le système anglais.

M. Jean-Paul Lecoq. Nous en reparlerons dans cinq ans!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous ne souhaitons pas recourir à des franchises, comme en Angleterre, ce qui aurait constitué une forme d'ouverture à la concurrence beaucoup plus brutale pour la SNCF. En effet, notre opérateur historique aurait pu être empêché de continuer à exploiter des TGV sur des pans entiers du territoire. Ce n'est pas le modèle que nous avons suivi.

M. Jean-Paul Lecoq. C'est plutôt le modèle espagnol!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Par l'article 1^{er} bis, il est proposé que la péréquation, aujourd'hui pratiquée au sein de l'activité TGV, puisse se faire par les péages. En effet, il s'agit bien des péages: il n'est pas question ici du prix du billet.

M. Laurent Furst. Il y aura des incidences sur le prix du billet!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le voyageur, *in fine*, détermine ce qu'il peut ou non payer. (*Exclamations sur les bancs du groupe GDR.*)

M. Jean-Paul Lecoq. Le voyageur n'a pas le choix! Il subit!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je parle du TGV et du modèle, que nous souhaitons défendre, d'un TGV accessible à tous et qui dessert les villes moyennes,...

M. Jean-Paul Lecoq. Il va même jusqu'au Havre?

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...au-delà des lignes à grande vitesse, et les métropoles.

Nous entendons soutenir ce modèle par le dispositif que nous avons proposé. Dans ce cadre, le sillon Paris-Chambéry sera moins cher que le Paris-Lyon.

M. Sébastien Jumel. En passant par Nancy? (*Sourires.*)

Mme Élisabeth Borne, ministre. Voilà en quoi consiste la modulation permise par cet article.

Je vous rassure, monsieur Furst, cette mesure est tout à fait compatible avec les textes européens, qui imposent de couvrir le coût marginal – au-delà, le marché couvre ce qu'il peut. Il est donc légitime, au regard des règles européennes, de faire payer moins cher le péage d'un trajet Paris-Chambéry que celui d'un voyage Paris-Lyon.

Les petites lignes dont vous parlez ne s'inscrivent pas dans le cadre de services librement organisés ou de services commerciaux. Je voudrais dire à M. Aubert que je ne me permets pas, en effet, de m'exprimer sur les services TER, lesquels – depuis 1997 à titre expérimental, et depuis 2000 de

manière généralisée – sont décentralisés : ils sont désormais placés sous l'autorité des régions, qui définissent les prix, les fréquences et les dessertes. Le Gouvernement ne se prononce pas sur ce service public organisé par les collectivités régionales.

M. Pierre Dharréville. Cela concerne tout de même la SNCF !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je le redis également, à l'attention de Mme Valérie Lacroute, dont je suis certaine qu'elle connaît bien le mécanisme de la délégation de service public : on trouve aussi ce dispositif, qui a partie liée au service public à la française, dans le transport urbain ; le voyageur paie en effet 30 % du coût du billet, de la même façon que, dans un TER, il doit prendre en charge, en moyenne, 25 % de celui-ci.

M. Jean-Paul Lecoq. Dans le système urbain, il y a le versement transport !

Mme Élisabeth Borne, ministre. On est donc bien dans le cadre du service public, et non pas dans la recherche de la rentabilité. Il s'agit de services organisés par la puissance publique qui assurent une péréquation et continueront à le faire demain.

Tels sont les éclairages que je voulais vous apporter sur l'article 1^{er bis}.

M. Sébastien Jumel. Et les deux lignes de la Somme ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous propose que nous ne mobilisions pas l'Assemblée pour passer en revue les projets du contrat de plan des Hauts-de-France : nous pourrions le faire dans un autre cadre. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. Sébastien Jumel. Je n'ai donc toujours pas reçu de réponse !

M. le président. Je suis saisi d'un amendement, n° 272, qui vise à supprimer l'article 1^{er bis}.

La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour le soutenir.

M. Hubert Wulfranc. En toute logique, nous proposons, par cet amendement, de supprimer l'article 1^{er bis}, qui vise à inscrire explicitement, parmi les éléments à prendre en compte pour le calcul des péages, « la nécessité de permettre le maintien ou le développement de dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire ».

Vous proposez en effet que la péréquation, qui était jusqu'à présent appliquée au sein de l'activité TGV, puisse reposer sur une refonte de la tarification de l'usage du réseau ferré, afin de moduler le niveau des péages en fonction des caractéristiques de chaque ligne. On ne peut sérieusement penser que la modulation des péages conduira dans les faits à pérenniser les dessertes fines des territoires sur les plus de 230 gares aujourd'hui desservies par le TGV. Tout dépendra de l'importance de cette modulation et, surtout, du bon vouloir des actionnaires des opérateurs privés.

Lorsqu'il s'agira de décider ou non de la desserte d'une gare, le prix du péage ne sera qu'une donnée parmi d'autres pour assurer l'objectif de la maximisation du profit qui guidera le choix des opérateurs privés. On ne peut, en tout état de cause, confier au conseil d'administration d'entreprises privées, ou de sociétés disposant d'une entière autonomie de gestion, comme le sera demain la SNCF, le

soin de déterminer s'il est opportun ou non de desservir telle ou telle gare. Comment éviter, également, un chantage à la baisse des prix ? Nous sommes ici très éloignés des principes du service public.

M. Jean-Paul Lecoq. Très bien !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Monsieur Wulfranc, vouloir supprimer cet article me paraît une très mauvaise idée. En la matière, deux approches sont possibles. Une première approche, strictement budgétaire, consiste à augmenter le prix des péages pour résorber la dette de réseau, au prix de l'aménagement du territoire.

M. Hubert Wulfranc. Ce n'est pas ce que j'ai dit !

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. La seconde logique est plus accommodante avec la concurrence – ce n'est pas non plus ce que vous avez proposé, monsieur Wulfranc : elle consiste à baisser le prix des péages et à augmenter la dette.

M. Hubert Wulfranc. Sujet sur lequel vous ne nous avez pas répondu !

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Entre les deux, il y a la réalité du réseau français. Vous savez que notre réseau TGV dessert 230 gares et qu'un tiers des 1 400 liaisons TGV se font sur le réseau classique. L'objet de l'article 1^{er bis} est d'opérer une modulation du prix des péages qui ne s'inscrit ni dans le cadre de la logique budgétaire ni dans celui de l'approche accommodante mais préserve la desserte des 230 gares, autrement dit la desserte fine du territoire. Pour toutes ces raisons, l'avis est défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Comme je suis attachée au modèle du TGV accessible à tous, desservant largement notre territoire,...

M. Jean-Paul Lecoq. Même Le Havre ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...je ne peux qu'être opposée à votre amendement, qui supprimerait les possibilités de péréquation introduites pour permettre le maintien de ce modèle.

(*L'amendement n° 272 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 42.

M. Loïc Prud'homme. Par cet amendement, nous souhaitons maintenir et garantir le développement des dessertes ferroviaires pertinentes en matière de transition écologique et d'aménagement du territoire, mais également permettre le report modal sur le fret de toute marchandise qui traverse l'Hexagone, sans avoir pour destination le territoire national.

Cela n'a pas l'air d'intéresser beaucoup Mme la ministre, qui est au téléphone – sans doute avec ses conseillers –, mais je voudrais quand même lui dire que la route ne doit plus être une jungle sociale et environnementale. Tant l'urgence écologique que l'impératif social commandent de réguler le secteur des transports. Pour l'heure, les transports de marchandises, en France, représentent 328,5 milliards de tonnes-kilomètres par an. Aujourd'hui, dans notre pays, 87 % des marchandises passent par la route, et à peine 10 % par le rail. Cette politique de destruction délibérée a avancé, masquée derrière des déclarations des dirigeants de la SNCF promet-

tant un avenir radieux au fret, pour le climat – je fais référence ici aux déclarations de M. Pepy, en 2009, sur les plateaux de télévision.

Pendant ce temps, la même SNCF développait sa propre filiale de transports routiers, Géodis, principale concurrente du fret ferroviaire. Pourtant, un seul train peut remplacer à lui seul plusieurs dizaines de camions – de quoi largement décongestionner les routes. Les habitants de la métropole bordelaise, notamment, seraient grandement soulagés si l'on mettait fin au mur de camions qu'ils subissent quotidiennement – en particulier sur la rocade –, qui leur pourrit littéralement la vie. Ainsi, cet amendement vise à ce que toute marchandise qui traverse l'Hexagone sans avoir pour destination le territoire national fasse obligatoirement l'objet d'un report modal sur le fret. Cette mesure a pour objet de favoriser la sécurité, la santé publique et la préservation de l'environnement.

Mme Caroline Fiat. Très bien !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Avis défavorable. Nous avons déjà eu, cet après-midi, des discussions sur le fret ferroviaire, sur les raisons qui ont conduit à la diminution de son volume et à la réduction de la part de la SNCF dans ce marché. Par ailleurs, vous évoquez la question de la concurrence entre le rail et la route, dont nous avons également rappelé les raisons précédemment : des facteurs économiques, tenant à la baisse de 40 % du prix du carburant depuis 2008, des motifs sociaux, car le transport de marchandises est assez largement opéré par des entreprises non résidentes et, enfin, des raisons fiscales. L'intégration du coût du transport routier pour l'environnement réclamera sans doute encore un peu de travail. Nous aurons l'occasion d'en débattre et de concrétiser cette exigence lors de l'examen du prochain projet de loi de finances et du projet de loi d'orientation des mobilités. Pour ces raisons, l'avis de la commission est défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Avis également défavorable. Je rappelle que, si la tarification ne décide pas des dessertes, elle peut les permettre. Par ailleurs, je réaffirme que ce sont les autorités organisatrices qui décident des dessertes. C'est bien le sens des mots « permettre le maintien ou le développement de dessertes ferroviaires pertinentes ». S'agissant du report modal du fret vers le ferroviaire, je voudrais vous rappeler que la rédaction actuelle prévoit de tenir compte de l'harmonisation des conditions de concurrence intermodale. Sur ce point, votre demande me semble ainsi satisfaisante. Je vous propose donc de retirer l'amendement ; à défaut, j'y serais défavorable.

(L'amendement n° 42 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Florence Lasserre-David, pour soutenir l'amendement n° 245.

Mme Florence Lasserre-David. C'est un amendement rédactionnel. Pour être cohérent avec le vocabulaire utilisé à l'article 1^{er} ter, nous proposons, par cet amendement, de remplacer, à la première phrase de l'alinéa 3, les mots : « du sillon » par les mots : « de la capacité d'infrastructure ».

(L'amendement n° 245, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

M. Philippe Gosselin. On continuera malgré tout à parler de « sillon » !

M. le président. La parole est à M. Michel Larive, pour soutenir l'amendement n° 43.

M. Michel Larive. Le train doit être un service public au service de l'intérêt général. Nous refusons qu'il soit transformé en une machine à sous qui permettra au secteur privé d'engranger des bénéfices toujours plus importants sur le dos des usagers, au détriment de l'entretien des infrastructures et de la qualité du service. Le triptyque productivité-compétitivité-rentabilité doit être banni du vocabulaire de toute politique publique au service du bien commun. Ne perdons jamais de vue que nous parlons de service public. Qu'est-ce que la productivité vient faire là-dedans ? Rien. Pour rappel, cette notion désigne le rapport entre les coûts, les moyens et les résultats. Cet amendement vise à rétablir l'ordre des priorités en supprimant, à la première phrase de l'alinéa 3, les mots : « et respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires ».

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Il me semble nécessaire d'opérer une distinction. D'une part, s'agissant des services commerciaux, qui s'exercent librement, l'ouverture à la concurrence pourra conduire à une baisse des prix – en Italie, par exemple, ils ont baissé de 40 %. D'autre part, les services conventionnés – essentiellement les TER – font l'objet de délégations de service public, pour lesquelles les entreprises proposent un prix, représentatif de leurs investissements, de leurs coûts d'exploitation et d'une marge commerciale encadrée par la jurisprudence. Je ne vois donc pas, au regard de ces deux schémas, où se place votre triptyque, qui paraît assez exagéré. Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il est également défavorable. Peut-être la compréhension de cet article n'est-elle pas claire : les péages qui peuvent prendre en compte les conditions de marché, donc leur soutenabilité, ne doivent pas capter la totalité des éventuels gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires. Cela me semble de bon sens.

(L'amendement n° 43 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 187 et 133, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. François Jolivet, pour soutenir l'amendement n° 187.

M. François Jolivet. Cet amendement vise à obtenir des explications du Gouvernement sur le devenir des lignes TGV qui acheminent des voyageurs sur des lignes commerciales destinées à être mises en concurrence dans des appels d'offres en accès libre, mais qui, plus loin, desservent d'autres villes. Comme mon collègue s'était perdu vers Nice, j'aimerais éviter de me perdre : entre Paris et Nantes, il y aura une ligne commerciale avec un appel d'offres, mais le même TGV dessert ensuite Le Croisic et Le Pouliguen. Ce train est considéré comme un TER dans l'offre de services de la région Pays de la Loire, mais celle-ci ne finance pas cette partie du TGV, puisque la péréquation s'effectue sur l'ensemble de la ligne reliant Paris au Pouliguen.

Quel est le devenir des lignes de ce type ? Selon quelles modalités seront-elles mises en concurrence demain ? Il y a une problématique en ce qui concerne la qualité de service : si

la mise en concurrence faisait que la rupture de charges s'opérait à Nantes, les passagers devraient y descendre pour rejoindre les deux autres gares, ce qui ne me paraîtrait pas positif. Une autre possibilité serait de lancer un appel d'offres sur la ligne entre Paris et Le Pouliguen, mais il semblerait que l'article L. 2111-25 du code des transports ne le permette pas dans la rédaction proposée. Je souhaiterais donc obtenir des explications sur ce point. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.)*

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 133.

M. Christophe Bouillon. En permettant la mise en œuvre d'obligations de service, cet amendement vise à favoriser l'attribution de sillons sous conditions de service, en liant, par exemple, la desserte d'une métropole à l'obligation d'opérer un certain nombre de liaisons quotidiennes vers des villes voisines de taille moins importante et situées sur le même réseau. L'objectif est de maintenir des équilibres territoriaux et économiques. Je rejoins complètement les propos très concrets que vient de prononcer M. Jolivet.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Il est défavorable sur ces deux amendements.

S'agissant du I de l'amendement n° 187, nous voulons garder le caractère pluriannuel de la tarification des péages, afin d'afficher une stabilité de recettes pour SNCF Réseau et une stabilité de coûts pour les opérateurs ferroviaires. Le dispositif que vous proposez pour le II est déjà pris en compte dans l'article 1^{er} bis. Au III, votre proposition revient à mettre en place un système de franchise, qui ne correspond pas au choix opéré par le Gouvernement et soutenu par notre majorité.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Gouvernement partage la préoccupation exprimée dans ces deux amendements, qui est de maintenir le modèle de TGV à la française, accessible à tous et assurant une desserte des territoires au-delà des lignes à grande vitesse et des métropoles.

Cependant, le système que nous proposons repose sur une péréquation des péages, définie à l'article 1^{er} bis, qui assurera l'équilibre de la plupart des dessertes, et sur la possibilité pour l'État, comme pour les régions, de signer des conventions pour des dessertes complémentaires. Ce dispositif me semble plus simple car il évite le système des franchises et le caractère brutal de l'ouverture à la concurrence qui l'accompagne.

Je vous propose par conséquent de retirer ces amendements, à défaut de quoi j'émettrais un avis défavorable.

M. François Jolivet. Je retire mon amendement !

(L'amendement n° 187 est retiré.)

M. le président. Monsieur Bouillon, faites-vous de même ?

M. Christophe Bouillon. Non, je maintiens le mien.

(L'amendement n° 133 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Guy Bricout, pour soutenir l'amendement n° 31.

M. Guy Bricout. Il s'agit d'un amendement rédactionnel. La loi prévoit explicitement que les redevances tiendront compte des objectifs d'aménagement du territoire, ce qui est une très bonne chose. Vous proposez que leur niveau puisse être adapté pour irriguer des territoires sur certains sillons. Autrement dit, madame la ministre, le péage sur une ligne rentable pourrait être revu à la baisse si l'opérateur incluait également la desserte d'une ligne moins ou non rentable. Cependant, il faut en faire un principe. À la seconde phrase de l'alinéa 5 de l'article 1^{er} bis, je préférerais donc que l'on remplace les mots « ne saurait exclure » par le mot « permet ».

M. le président. Quel est l'avis du rapporteur ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Je demande le retrait de l'amendement ; à défaut, j'émettrais un avis défavorable. Nous souhaitons conserver l'expression « ne saurait exclure », qui est celle de la directive.

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Monsieur Bricout, retirez-vous votre amendement ?

M. Guy Bricout. Oui.

(L'amendement n° 31 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, pour soutenir l'amendement n° 226 rectifié.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Amendement rédactionnel.

(L'amendement n° 226 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 1^{er} bis, amendé, est adopté.)

Article 1^{er} ter

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme, premier orateur inscrit sur l'article 1^{er} ter.

M. Loïc Prud'homme. Cet article vise à préciser les conditions d'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire des voyageurs et des marchandises. Il passe à côté de son objectif car, à sa lecture, nous n'avons toujours aucune idée des modalités concrètes de l'ouverture à la concurrence à partir de 2020.

Quelles entreprises assureront les dessertes régionales en milieu rural, par essence déficitaires ? L'ARAFER aura-t-elle les moyens d'empêcher les entreprises ferroviaires de se gaver sur les lignes les plus rentables, privant ainsi la SNCF des ressources lui permettant d'assurer toutes les dessertes ? Ces questions restent sans réponses.

Pour en trouver, il suffit de regarder ailleurs, vers le fret ferroviaire, ouvert à la concurrence en 2006. Nous y voyons le futur du transport des voyageurs : des infrastructures abandonnées et un effondrement du trafic au profit du transport routier. Je vous invite, madame la ministre, à venir visiter la gare de fret d'Hourcade, située au cœur de ma circonscription. Elle est le symbole des bienfaits de la libre concurrence : des emplois supprimés, un territoire suffoquant

à cause de la pollution de l'air, des entreprises en colère qui demandent le rétablissement du fret, notamment du wagon isolé.

Nous mettons désormais les marchandises dans des camions et nous mettrons demain les voyageurs dans des cars. Qui peut défendre une telle politique, au mépris de toute considération écologique ? Vous dépossédez l'État de toute vision stratégique sur le ferroviaire, au prétexte de n'avoir d'autre choix que de transposer les directives européennes sur l'ouverture à la concurrence.

Le règlement européen relatif aux obligations de service public vous permettait pourtant de vous opposer aux directives européennes en instaurant des exceptions pour le maintien du service public. Vous le faites bien en Île-de-France, alors pourquoi pas sur tout le réseau ? Vous volez ainsi aux Français un service public auquel ils sont particulièrement attachés. Ayez au moins l'honnêteté d'assumer que c'est un choix politique !

Nous voterons contre l'adoption de cet article, qui acte la fin du service public ferroviaire sur tout le territoire national.

Mme Caroline Fiat. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. L'article 1^{er} *ter* vient modifier le code des transports pour ancrer dans la loi l'ouverture à la concurrence libre et non faussée du transport ferroviaire de voyageurs, et achever ainsi le processus d'ouverture à la concurrence. Il intègre donc le quatrième paquet ferroviaire, mettant ainsi notre droit national en conformité avec ces dispositions européennes négociées et arrêtées par d'autres avant nous,...

M. Éric Straumann. Ce sont souvent les mêmes !

Mme Laurianne Rossi. ...en 2016.

Au-delà de cette obligation de mise en conformité, nous voyons une opportunité. Le Gouvernement et notre majorité veulent faire de cette ouverture à la concurrence une réussite, en posant évidemment les garanties nécessaires.

Comme nous l'avons dit, cette ouverture n'aura que des effets positifs, aussi bien pour les usagers que pour les opérateurs et le régulateur. Elle fera augmenter l'offre et le nombre de trains, comme l'ouverture du rail en Allemagne l'a démontré : l'offre de transports publics y a crû de 30 % entre 1994 et 2016 – en Suède, ce taux a même atteint 50 à 60 %. L'ouverture à la concurrence apporte aussi plus de services ; en Italie, les usagers ont vu arriver le wi-fi dans leurs trains, ainsi que des services multimédias et d'autres services complémentaires, comme l'autopartage. Bon nombre d'exemples témoignent de ce renforcement de la qualité du service. En outre, cela fait diminuer les prix : moins 40 % en Italie entre 2011 et 2017, pour un service équivalent. Le service est également plus sûr, comme en témoigne la baisse du nombre d'accidents dans les pays voisins.

En substance, c'est un changement de paradigme qui vous est proposé : tous les acteurs du ferroviaire seront gagnants, des collectivités aux opérateurs et, bien entendu, à l'opérateur historique. Et les grands gagnants seront les usagers, les Français attendant beaucoup de cette réforme.

Nous parlions tout à l'heure de lutte contre le réchauffement climatique – je partage vos préoccupations sur ce sujet, mes chers collègues – et nous savons combien le train peut

nous permettre de nous engager plus fortement encore dans une trajectoire soutenable et écologiquement viable. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à Mme Elsa Faucillon.

Mme Elsa Faucillon. Madame la ministre, comme vous l'avez indiqué vous-même en commission, cet article est la traduction juridique de l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire aux services intérieurs de voyageurs, prévue par le quatrième paquet ferroviaire. C'est par la voie d'un simple amendement, adopté en commission, que vous mettez fin à plus de quatre-vingts ans de monopole public de la SNCF sur le transport ferroviaire de voyageurs. Mais cela ne correspond pas tout à fait, contrairement à ce que vous prétendez, à une obligation européenne, en tout cas pas au sens proprement juridique du terme. En effet, les autorités organisatrices de transport peuvent faire valoir des motifs de dérogation pour retarder l'ouverture à la concurrence ou, mieux encore, pour continuer à attribuer les contrats de service public sans procédures de marché.

Parmi les arguments que vous brandissez sur l'obligation européenne, peut-être pourriez-vous dire, pour être tout à fait transparente, qu'il s'agit plutôt d'une obligation morale vis-à-vis de l'Union européenne et de vos propres engagements. En effet, les directives et les traités sont en tous points conformes aux politiques que vous menez. Il ne s'agit pas d'une obligation juridique, mais d'une obligation morale que vous et votre Gouvernement avez vous-mêmes construite.

M. le président. La parole est à M. Jean Lassalle.

M. Jean Lassalle. Cela fait trente ans que j'entends parler des bienfaits de l'ouverture à la concurrence, et j'ai vu le résultat. On a ouvert le secteur des télécoms à la concurrence, et il n'y a qu'à voir le fonctionnement de nos portables sur l'ensemble du territoire français, en particulier chez moi. Il n'y a qu'à voir où en est le haut débit, et pourtant, Dieu sait qu'il devait arriver séance tenante à toute vitesse. Si je suis le seul à faire ce constat, dites-le moi !

L'ouverture à la concurrence de La Poste devait déjà être exceptionnelle. Au lieu de donner quelques idées, comme aurait pu le faire le service public, aux postiers qui ont toujours gardé le même esprit, on les a laissé tomber.

M. Hubert Wulfranc. Absolument !

M. Jean Lassalle. Ils remettent maintenant des prospectus divers et on ne les a pas aidés à faire évoluer leur métier.

La production hydroélectrique est ouverte à la concurrence depuis dix ans, mais on n'a plus rien car on attend que le processus aboutisse pour pouvoir redémarrer une activité économique. Je ne suis pas le seul à faire ce constat : les Alpains et tous les montagnards, je le sais, connaissent cette situation.

Et maintenant, le ferroviaire ! Que voulez-vous que je vous dise ? (« Rien ! » sur les bancs du groupe LaREM.) On sait bien comment cela va se passer : tant que les régions paieront les lignes secondaires, ça ira ; mais comme il n'y a plus d'argent dans la sphère publique, cela ne va pas durer ! Quant aux grands trains, on ne va plus en fabriquer et on va mettre en concurrence je ne sais plus quoi !

Que ce soit très bien ou pas, je laisse à ceux qui en ont pris la responsabilité le soin de voter pour cet article. Quant à moi, je ne le ferai pas.

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 44 et 116, tendant à supprimer l'article 1^{er} ter.

La parole est à Mme Caroline Fiat, pour soutenir l'amendement n^o 44.

Mme Caroline Fiat. L'article 1^{er} ter précise les conditions d'ouverture à la concurrence, à compter du 12 décembre 2020, des lignes pour les services librement organisés de transport ferroviaire. Fidèle à notre vision globale du service public ferroviaire, nous nous opposons à cette première étape calendaire de son démantèlement. Vous proposez effectivement, madame la ministre, ni plus ni moins que le quatrième paquet ferroviaire voté au Parlement européen, une directive de Bruxelles que personne n'a défendue pendant la campagne présidentielle et dont personne n'a même débattu. Vous qui vous targuez régulièrement de faire passer des demandes des Français parce qu'ils ont voté pour votre projet politique, je suis bien désolée de vous annoncer qu'en l'occurrence, ce n'était pas dedans !

Nous demandons la suppression de cet article. Si cette mesure vous tient tellement à cœur, nous vous proposons de la soumettre par référendum aux Français pour qu'ils puissent en prendre connaissance et se positionner.

M. Jean Lassalle. Et pourquoi pas ?

M. Philippe Gosselin. C'est peut-être une idée !

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Dufrègne, pour soutenir l'amendement n^o 116.

M. Jean-Paul Dufrègne. Madame la ministre, en commission, vous avez expliqué que l'article 1^{er} ter visait l'ouverture à la concurrence mais aussi à introduire des procédures d'encadrement pour ne pas compromettre les services existants. C'est la raison pour laquelle vous avez fait le choix, comme le quatrième paquet ferroviaire en donne la possibilité, d'introduire un encadrement de ces nouveaux services. Mais la seule limite que vous posez à la concurrence libre et non faussée entre entreprises ferroviaires est l'atteinte à l'équilibre économique des contrats de service public. Vous laissez ainsi entendre que les autorités de transport n'auront pas la possibilité de faire valoir les clauses du règlement européen dit « obligations de service public » qui leur permettent pourtant d'attribuer directement ces contrats lorsque c'est justifié. Il s'agit peut-être d'un oubli.

En tout état de cause, sauf démenti de votre part, nous proposons donc la suppression de cet article. Rappelons en effet que le recours au régime d'exception doit explicitement figurer dans la loi pour être opposable au principe d'attribution concurrentielle. L'enjeu n'est donc pas mineur.

Madame la ministre, malgré des propos qui se veulent rassurants, conformément à la méthode Coué – ça va marcher, ça va marcher –, notre inquiétude augmente au fur et à mesure que se déroule ce débat.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements identiques ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Il est défavorable. Cet article permet de définir la procédure que devra suivre tout nouvel entrant pour assurer que le service qu'il propose ne portera pas atteinte à l'équilibre économique des contrats de service public, notamment pour les petites lignes.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je tiens à nouveau à vous rassurer, monsieur Dufrègne : les exceptions que vous évoquez sont bien prévues par la loi, mais à l'article 2 quater. Celui-ci reprend l'ensemble des exceptions prévues par les règlements européens, qui pourront donc être mises en œuvre par les régions le souhaitant, sous réserve de vérifier qu'elles s'appliquent bien en l'espèce.

M. Jean-Paul Lecoq. On verra ça !

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'avis est donc défavorable.

M. le président. La parole est à M. Vincent Thiébaud.

M. Vincent Thiébaud. Je voudrais remettre le débat en place et qu'on arrête une certaine hypocrisie concernant l'ouverture à la concurrence. Je rappelle que la SNCF réalise 25 % de son chiffre d'affaires à l'étranger. Nous en sommes fiers, car cela met en valeur le savoir-faire de la SNCF. Mais quelle en est la raison ? Nous profitons du fait que des pays ont ouvert leur marché à la concurrence. Vous nous demandez donc d'aller faire chez les autres ce que nous leur refuserions de faire chez nous. Je ne suis pas d'accord, d'autant plus que c'est aussi l'ouverture à l'Europe qui est ainsi en jeu. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

(*Les amendements identiques n^{os} 44 et 116 ne sont pas adoptés.*)

M. le président. La parole est à M. Pierre Dharréville, pour soutenir l'amendement n^o 117.

M. Pierre Dharréville. Nous avons beaucoup entendu chanter les vertus de la concurrence – encore à l'instant d'ailleurs –, mais, pour notre part, nous ne la prônons pas, y compris entre les différentes compagnies européennes, sans parler des inconnues de la libéralisation que vous comptez mettre en œuvre sans même fournir d'étude d'impact, je le rappelle. Vous êtes donc dans l'incapacité de répondre à deux questions, essentielles à nos yeux, s'agissant des vertus supposées de cette ouverture à la concurrence.

D'abord, les usagers bénéficieront-ils d'une baisse des tarifs ? Aucune étude ne le démontre. Les simulations des chercheurs de l'école d'économie de Toulouse mettent au contraire en évidence que cela ne garantit en rien une baisse des prix.

Ensuite, cela se traduira-t-il par une amélioration de la qualité des services ? Le Gouvernement affirme que, partout où elle a eu lieu, la libéralisation a permis une hausse de la fréquentation et de la qualité des services. Mais cela est démenti par une étude du cabinet de conseil Boston Consulting Group, publiée en 2015, qui estime : « La qualité du système ferroviaire est corrélée au niveau de dépenses publiques par habitant et l'importance du fléchage des investissements publics vers les infrastructures. » Cela souligne la fragilité de vos arguments.

Vous vous retranchez derrière le droit européen. C'est pourquoi je vous citerai le 6 de l'article 5 du règlement européen sur les obligations de service public : « Sauf interdiction en vertu du droit national, les autorités compétentes peuvent décider d'attribuer directement des contrats de service public de transport par chemin de fer », selon certaines conditions, et nous en avons à vous proposer. Et il est indiqué, au 6 de l'article 4 : « Lorsque, conformément au droit national, les autorités compétentes exigent des opérateurs de service public qu'ils respectent certaines normes de qualité [et normes sociales], celles-ci figurent dans les

documents de mise en concurrence et dans les contrats de service public. » Vous pourriez donc faire jouer ces clauses du règlement pour renoncer à l'ouverture à la concurrence.

M. le président. Je vous prie de conclure.

M. Pierre Dharréville. Je conclurai en rappelant que les déséquilibres démographiques entre métropoles et territoires ruraux, une des caractéristiques frappantes de la situation de la France, la vétusté du réseau et la nécessité d'améliorer significativement la qualité du service...

M. Jean-Paul Lecoq. Et de garder le statut !

M. Pierre Dharréville. ...auraient pu également constituer des arguments.

M. Jean-Paul Lecoq et Mme Danièle Obono. Très bien !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Elle demande le retrait de cet amendement ; à défaut, son avis sera défavorable. En effet, l'article 1^{er} *ter* est important car il préservera les contrats de service public, notamment pour les petites lignes, dont l'équilibre pourrait être compromis par des services librement organisés, dits « services commerciaux ».

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je crois qu'il faut être clair, monsieur Dharréville. Nous ne sommes pas d'accord sur cet article puisque vous êtes contre le principe de l'ouverture à la concurrence alors que le Gouvernement, lui, estime que ce sera plus de trains, des trains moins chers, et que ce sera stimulant pour la SNCF. Le plus grand danger serait de laisser croire que cette ouverture à la concurrence n'aura pas lieu et de ne pas y préparer notre opérateur historique. L'avis est par conséquent défavorable. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. Roland Lescure, président de la commission des affaires économiques. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme Danièle Obono, pour une courte intervention.

Mme Caroline Fiat. Pas plus courte que le temps de deux minutes impartit !

Mme Danièle Obono. Nous appuyons bien sûr cet amendement, mais je veux répondre aussi à M. Thiébaud car son interpellation éclaire assez la logique qu'il défend avec tant d'ardeur et ses conséquences. Non, nous ne sommes pas pour la concurrence libre et non faussée entre les services publics au niveau européen ou mondial. C'est peut-être la divergence majeure de notre conception de l'Europe : pour nous, il ne doit pas s'agir d'une Europe de la compétition des services publics, mais d'une Europe de la coopération des services publics. Il n'y a pas de quoi être fier de l'interventionnisme, voire de l'impérialisme économique, de nos entreprises publiques envers d'autres services publics européens. Nous, nous avons autre chose à proposer : de la coopération, plutôt que la concurrence prétendument libre et non faussée, qui, y compris dans d'autres pays européens, contribue à détruire des infrastructures qu'on devrait aider à développer dans le cadre d'une véritable coopération internationale. Vous, mon cher collègue, vous êtes fier de cette concurrence ; nous, nous y opposerons parce que nous sommes pour la coopération entre les peuples !

Mme Caroline Fiat. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Pierre Dharréville.

M. Pierre Dharréville. Nous pouvons en effet, madame la ministre, acter notre désaccord, mais le débat doit grandir et prospérer dans le pays sur ce sujet important. Je rappelle qu'en 2005, lors de la campagne référendaire sur le traité constitutionnel européen, ce thème de la concurrence libre et non faussée avait été au cœur de la discussion et que notre peuple avait voté contre le texte qui lui était proposé. Et je ne pense pas que les thèses libérales l'aient convaincu depuis lors, y compris s'agissant de la SNCF. On voit bien que les différentes réformes libérales déjà appliquées au service ferroviaire ont fait un certain nombre de dégâts.

Vous avez dit qu'il s'agissait de stimuler la SNCF – hier, nous avons entendu qu'il fallait la challenger. Pour ma part, je m'en étonne. Une grande entreprise publique comme la SNCF a-t-elle besoin d'être stimulée ? Elle ne ferait pas son travail faute d'être soumise à certains qui feraient de la surenchère, y compris du dumping social, à ses côtés ? Je crois que ce serait une très mauvaise idée. Au contraire, on doit prendre les bonnes décisions ; si la SNCF est une entreprise publique, c'est parce que nous avons les moyens de les prendre et d'assumer le rôle de la puissance publique. Il y a donc entre nous, sur ce point, une différence de conception notable.

M. le président. La parole est à M. Rémy Rebeyrotte.

M. Rémy Rebeyrotte. Je voudrais exprimer mon accord avec M. Prud'homme (*Exclamations sur les bancs des groupes FI et GDR*)...

M. Jean-Paul Lecoq. Ça progresse !

M. Rémy Rebeyrotte. ...quand il décrit l'abandon des gares de fret. Oui, c'est la situation de nombre d'outils du fret ferroviaire aujourd'hui,...

M. Jean-Paul Lecoq. Malgré la mise en concurrence ?

M. Rémy Rebeyrotte. ...dans la logique du monopole. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM. – Exclamations sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

Mais si, chers collègues, et je suis aussi malheureux que vous de voir autant de marchandises transportées par route alors que l'on pourrait, par le développement de la concurrence, justement, créer une offre pour répondre à la demande.

M. Loïc Prud'homme. Vous n'y connaissez rien !

M. Rémy Rebeyrotte. Voyez-vous, vous ne vous êtes sans doute jamais demandé pourquoi le marché a finalement triomphé, pourquoi la concurrence s'est imposée partout dans le monde. C'est parce qu'on part de la demande du client ou de l'utilisateur. C'est un élément clé. Il s'agit d'un système décentralisé, avec des offreurs et des demandeurs.

Alors oui, vive la concurrence, demain, pour que le fret, dont Mme Obono appelle de ses vœux le développement, soit un véritable outil de développement pour nos territoires ! (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et MODEM. – Exclamations sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

M. le président. La parole est à M. Sébastien Jumel.

M. Sébastien Jumel. Il est vraiment très drôle, ce collègue. (*Exclamations.*)

M. le président. Pas d'interpellation personnelle, je vous prie!

M. Sébastien Jumel. Loin d'être une interpellation, monsieur le président, c'est un compliment: je dis qu'il est très drôle. (*Sourires.*) Le secteur du fret international est ouvert à la concurrence depuis 2003 et le secteur du fret national depuis 2006.

M. Jean-Yves Bonny. Exact!

M. Rémy Rebeyrotte. Oui, mais pas pour l'essentiel! La concurrence ne fonctionne pas, en réalité! Vous le savez très bien, monsieur Jumel!

M. Sébastien Jumel. Il vient de faire la démonstration que la main invisible du marché n'a pas fait son office pour réguler le marché du fret! (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes GDR et FI.*) L'ouverture à la concurrence à laquelle il fait allégeance a détricoté et a fini d'abîmer le fret ferroviaire: moins de 3 % de fret dans nos ports, aggravation de la dette du fret SNCF.

M. Rémy Rebeyrotte. Votre constat sur le fret ferroviaire est exact, mais ce n'est pas à cause de la mise en concurrence!

M. Sébastien Jumel. Je vois, mon cher collègue, que vous fanfaronnez quand certains vous applaudissent, y compris quand vous dites des âneries, mais, quand on consultera le peuple de France sur votre Europe libérale, je pronostique des lendemains moins joyeux, avec moins d'applaudissements. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. Merci, mon cher collègue.

M. Sébastien Jumel. Ni depuis 2003 ni depuis 2006, la concurrence n'a pas démontré son efficacité pour le fret. (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et FI.*)

M. André Chassaing. Bien sûr que non!

M. le président. La parole est à M. Benoît Simian.

M. Benoît Simian. Le fret est en effet ouvert à la concurrence depuis 2004.

M. Sébastien Jumel. Merci de le reconnaître!

M. Benoît Simian. Il y a quelque quelques heures, avec notre collègue Valérie Lacroute, nous avons auditionné le président du grand port maritime de La Rochelle. Il nous a dit que l'ouverture à la concurrence du fret a permis d'avoir un opérateur ferroviaire portuaire de proximité, l'OFP Atlantique, qui fonctionne excellentement en Nouvelle-Aquitaine. Telle est la réalité.

M. Jean-Paul Lecoq. Venez donc voir comment cela se passe au Havre!

M. Benoît Simian. Pour revenir à la polémique sur le fret, la réalité – vous avez raison sur ce point – est que nous devons savoir quel modèle de développement bâtir vis-à-vis de la route. En l'occurrence, la réalité, c'est que nous avons vécu le fiasco bien connu d'Écomouv'.

L'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs entre deux États membres de l'Union a été réalisée par la loi ORTF, relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires. Lorsque l'on est Européen et que l'on souhaite circuler partout sur le continent, on est attachés à l'interopérabilité qui fonde la politique européenne des transports. Or, comme nous l'avons dit, l'usager-contri-

buable ou le client-contribuable est également attaché à cette construction européenne parce qu'elle permet une réduction des coûts. Pour ma part, je suis très attaché à cette construction européenne avec les Allemands, mais je ne voudrais pas que, dans quelques années, parce que nous avons raté cette réforme ferroviaire, la Deutsche Bahn vienne nous tailler des croupières en France et que le monopole historique, la SNCF, ce fleuron national, perde son influence. Car oui, nous sommes fiers de la SNCF! (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

Mme Sarah El Haïry. Très bien!

(*L'amendement n° 117 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Sébastien Jumel, pour soutenir l'article n° 119.

M. Sébastien Jumel. Ce n'est pas un article mais un amendement.

M. le président. Il s'agit en effet de l'amendement n° 119, que je vous invite à présenter.

M. Sébastien Jumel. Il est vrai que le Gouvernement confond également, puisqu'il transforme ses amendements en articles.

M. Hubert Wulfranc. Voire en lois!

M. Sébastien Jumel. Effectivement! Alors on finit par s'y perdre.

M. Jean Lassalle. Les électeurs vont exploser, à la prochaine élection.

M. Sébastien Jumel. En fait, nous prolongeons le débat pour continuer à essayer de vous convaincre que vous n'avez pas exploré toutes les exceptions offertes par le règlement européen. Parmi celles-ci figure la possibilité de prendre en compte la dégradation liée aux inégalités démographiques. Cet amendement vise à prendre en compte cette spécificité territoriale en évitant, lorsque des critères démographiques le justifient, d'ouvrir le transport ferroviaire de voyageurs à la concurrence.

Tous les rapports élaborés sur la question démontrent que l'État, dans ses investissements, a privilégié la route, que 63 % des investissements des collectivités locales sont consacrés au réseau routier et qu'en outre, les DSP – les délégations de service public –, que vous présentez comme l'alpha et l'oméga, n'ont pas fait la preuve qu'elles étaient de nature à préserver les deniers desdites collectivités, donc des contribuables concernés.

Tel est le sens de cet amendement de repli par rapport aux précédents: il vise à vous permettre de prendre en compte la démographie au titre des exceptions permises par le règlement européen.

M. le président. Quel est l'avis de la commission?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. J'avoue, monsieur Jumel, que je ne comprends plus très bien votre raisonnement: vous semblez proposer qu'en région, les usagers paient 100 % du prix du billet.

M. Sébastien Jumel. Bien sûr que non!

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. C'est un peu, en définitive, ce que vous proposez ; en tout cas, cela y ressemble drôlement. Quoi qu'il en soit, les dérogations sont traitées à l'article 2 *quater*. La commission est donc défavorable à l'amendement n° 119.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Une fois de plus, je vais essayer de vous rassurer, monsieur Jumel, et j'espère vraiment y parvenir : les exceptions prévues par le règlement font bien l'objet de l'article 2 *quater* et sont donc inscrites dans le projet de loi.

M. Sébastien Jumel. Non ! Pour cela il faudrait que l'amendement soit adopté.

(L'amendement n° 119 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 45.

M. Loïc Prud'homme. L'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence en 2006 a été un naufrage industriel, nous l'avons rappelé il y a quelques instants. À lui seul, cet exemple aurait dû suffire à vous vacciner contre la libéralisation du transport de voyageurs. En France, il y a trente ans, 30 % des marchandises circulaient sur le rail ; ce taux n'est plus que de 10 % aujourd'hui. Et le nombre d'agents de la SNCF a été divisé par deux en huit ans.

Au collègue qui semble vouloir nous donner des leçons sur le fret ferroviaire, je voudrais rappeler ce qui a causé la perte de ce dernier : l'abandon du wagon isolé, décision prise par les brillants gestionnaires que sont les hauts dirigeants de Fret SNCF ; et aussi la concurrence de Geodis, qui fait rouler des camions conduits par des travailleurs détachés sans payer les sillons, puisqu'il s'agit d'autoroutes construites avec nos deniers.

On ne compte plus les gares de triage laissées à l'abandon faute d'investissements,...

M. Sébastien Jumel. Comme celle de Sotteville-lès-Rouen.

M. Loïc Prud'homme. ...alors que, dans le même temps, le poids de la dette de la SNCF imputable au fret a été multiplié par deux.

Tout cela pourrait se réduire à un accident industriel et financier ; mais celui-ci se double d'une catastrophe écologique. De 1990 à 2015, le transport routier de marchandises a crû de 40 %, alors qu'il émet dix fois plus de gaz à effet de serre que le transport ferroviaire.

Voilà ce qui arrive lorsque l'on laisse ce que vous appelez la « main invisible du marché » organiser les transports sur notre territoire. Le marché s'avère incapable de remplir ses missions et conduit à une augmentation des coûts pour le contribuable. Nous devons donc rétablir un monopole public du fret ferroviaire, afin d'en faire un service public pivot de la lutte contre le réchauffement climatique et pour l'égalité des territoires. *(Applaudissements sur les bancs du groupe FI.)*

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Il est défavorable : ni la main invisible ni la pensée magique ne font marcher le système ferroviaire, qui reste soit une activité librement organisée, s'agissant des TGV, soit une activité fortement conventionnée par le biais de contrats de service public.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je comprends, monsieur Prud'homme, que votre amendement vise à rétablir le monopole de la SNCF sur le fret ferroviaire. Je rappelle que l'ouverture à la concurrence est prévue et organisée depuis 2006.

M. Loïc Prud'homme. Avec le succès que l'on sait !

Mme Élisabeth Borne, ministre. En outre, il est extrêmement réducteur d'imputer les difficultés du fret ferroviaire, qui sont réelles et nécessitent effectivement que l'on se mobilise pour retrouver des parts de marché, comme nous l'avons fait toute la matinée à mon ministère, avec l'ensemble des acteurs concernés.

Mme Danièle Obono. Et comment comptez-vous faire ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous pourrions peut-être organiser un débat dans cet hémicycle à ce sujet, qui a l'air de vous intéresser. En tout état de cause, je ne pense pas qu'on puisse régler le problème en se focalisant sur la concurrence intramodale. Il faut effectivement considérer le transport de fret de façon intermodale et mettre à la disposition des opérateurs des infrastructures à la hauteur ; c'est bien ce que je vais m'employer à faire.

Mme Danièle Obono. Allons-y !

M. Jean-Paul Lecoq. C'est le moment !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Gouvernement est donc défavorable à cet amendement. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.)*

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson.

M. Sébastien Jumel. Voici Adam Smith ! *(Sourires.)*

M. Charles de Courson. Mes chers collègues, le fret ferroviaire est-il un service public ? Aujourd'hui, d'un point de vue juridique, il ne l'est pas.

M. Loïc Prud'homme. Il devrait l'être.

M. Sébastien Jumel. Il est au service de l'industrie !

M. Jean-Paul Lecoq. Au service de l'économie !

M. Charles de Courson. Mais l'a-t-il été ? En effet, il est possible de transporter des marchandises par d'autres moyens que le fer. Vous devriez vous interroger : pourquoi les parts de marché de la route, qui représentaient à peine 20 % du trafic de marchandises en 1945, ont complètement explosé ? pourquoi la part du fret ferroviaire est-elle, de son côté, tombée à 10 % ? En outre, lorsque vous avancez ce taux, vous évitez de préciser que la SNCF réalise 6 % seulement, 4 % étant réalisé par des transporteurs ferroviaires privés.

M. Loïc Prud'homme. Ils sont tous en faillite.

M. Charles de Courson. Pourriez-vous vous interroger sur le pourquoi des choses, et non sur leur simple apparence ?

M. Pierre Dharréville. Le pourquoi des choses ? C'est le libéralisme !

M. Charles de Courson. Mes chers collègues, tout le problème vient de la réactivité du fret ferroviaire : si vous fréquentez un peu le milieu des entreprises, vous constaterez que nombre d'entre elles ont décidé d'arrêter d'utiliser le fer pour des raisons liées à la qualité du service ainsi qu'à la réactivité des opérateurs. Beaucoup d'industriels me disent ne plus vouloir recourir au fret ferroviaire, et il ne s'agit pas uniquement d'un problème de prix, mais également d'un problème de qualité du service : ils mettent en cause l'organisation du système ferroviaire, car ce qui est vrai pour la SNCF ne l'est pas pour d'autres compagnies ferroviaires européennes.

Je vous invite donc à retirer votre amendement.

Mme Caroline Fiat. Nous allons vous répondre, plutôt !

M. Charles de Courson. Si vous croyez qu'il est écrit au ciel qu'un jour un mode de transport sera propriétaire du fret,...

Mme Danièle Obono. De toute façon, nous ne croyons pas au ciel !

M. Charles de Courson. ...cela signifie vraiment que vous ne connaissez pas l'histoire économique du monde.

M. le président. La parole est à M. Laurent Furst.

M. Laurent Furst. Je veux juste rappeler que nous n'avons pas besoin de débats théologiques opposant le public et le privé mais d'une puissance publique pour organiser le système, dans cette industrie qui nécessite tant de capital. Je rappelle que les rails, c'est-à-dire l'infrastructure, est le bien commun de la nation.

M. Jean Lassalle. C'est vrai.

M. Laurent Furst. Nous devons le dire et le répéter régulièrement.

J'ajoute simplement que nous parlons beaucoup du transport de marchandises mais que nous ne pouvons passer sous silence la question des autoroutes ferroviaires, c'est-à-dire du transport des camions sur des trains. Même si des technologies ont été développées en France, notre pays a renoncé à avoir une ambition en la matière. Là aussi, c'est fort dommage.

Pour trouver des solutions et avancer sur un dossier comme le fret ferroviaire, on a besoin d'un État stratège, qui invente et s'engage, ainsi que d'entreprises accompagnant le mouvement.

M. Jean Lassalle. Bravo !

M. Thibault Bazin. Il a raison !

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour un mot.

Mme Danièle Obono. Ou même deux !

M. Loïc Prud'homme. Je ne vois pas pourquoi je n'aurais droit qu'à un mot, alors que nos collègues se sont répandus en contrevérités.

M. le président. Vous avez la parole pour une courte intervention en réponse.

M. Loïc Prud'homme. Je suis toujours très concis.

Monsieur de Courson, la qualité de service a pâti, comme je l'ai dit tout à l'heure, de l'abandon du wagon isolé. Je fréquente également le milieu des entreprises, et leurs responsables me disent qu'ils voudraient bien mettre leurs conteneurs sur des trains, mais que le problème est que Fret SNCF a abandonné le wagon isolé pour des raisons politiques. On a sciemment jeté les entreprises dans les bras de Geodis parce que, avec des travailleurs détachés payés 300 euros par mois, la marge à réaliser était plus élevée.

M. Gérard Menuel. Pas du tout !

M. Loïc Prud'homme. Quant à la distorsion de concurrence, monsieur de Courson, vous êtes vraiment le laudateur de la main invisible du marché. Dans cet hémicycle, toutes les décisions ont été prises en faveur du camion. Vous avez voté le passage de la charge totale à 44 tonnes, soit 10 % de plus que le niveau précédent, augmentant ainsi la distorsion de concurrence. De plus, les autoroutes constituent des sillons mis gratuitement à disposition des camions, puisque les transporteurs ne paient pas le centième du coût de l'usure provoquée par leurs poids lourds sur ce réseau. Petit cours de mécanique et de ponts et chaussées : l'usure est égale au cube du poids à l'essieu ; un camion use donc 500 fois plus une autoroute qu'une voiture, mais les tarifs ne sont donc pas proportionnels à l'usure provoquée.

Monsieur de Courson, si vous voulez donner des cours, acceptez également de recevoir quelques leçons ! (*Rires et applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

(*L'amendement n° 45 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, pour soutenir l'amendement n° 227 rectifié.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Amendement rédactionnel.

(*L'amendement n° 227 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté ; en conséquence, l'amendement n° 118 tombe.*)

M. le président. La parole est à Mme Danièle Obono, pour soutenir l'amendement n° 47.

Mme Danièle Obono. Je vais à nouveau tenter de vous convaincre de l'importance de la dimension stratégique de la transition écologique dans ce projet de loi et donc dans ce débat. En effet, le désastre écologique actuel a été organisé aux plans national et international, et ses effets sont globaux. Il revient, selon nous, aux politiques publiques d'impulser de nouvelles règles du jeu pour parvenir à des sociétés humaines durables.

L'exemple des « cars Macron », comme on dit, nous semble assez symptomatique de cette logique privilégiant des transports économiquement attractifs plutôt qu'économiquement salutaires. Après avoir pris, au moyen d'une politique tarifaire agressive, des parts de marché aux trains régionaux, les cars Macron disparaissent là où le business n'est plus rentable à leurs yeux ; ils abandonnent alors les habitants de ces régions qui, après avoir vu disparaître leurs trains, voient repartir les cars. Ainsi, en Creuse, alors qu'il ne faut que trois heures de voiture pour aller de Guéret à Lyon, celles et ceux qui ne peuvent conduire n'auront pas d'autre choix que de rester chez eux, puisqu'il n'y a plus de cars Macron, le transporteur ayant supprimé l'arrêt par manque de voyageurs – à moins qu'ils ne veuillent effectuer le douloureux trajet de neuf heures trente par le train, avec trois changements.

Par cet amendement, nous souhaitons promouvoir une politique de primauté des transports les moins émetteurs de gaz à effet de serre, partout sur le territoire national. Il s'agit, chers collègues, d'une mesure de bon sens, qui permettrait de réduire ce que l'on appelle les « coûts externes », c'est-à-dire tout ce qui, faute d'être pris en compte dans les politiques de transport, reste à la charge d'autres personnes ou d'autres ministères – nous pensons notamment aux problèmes de santé publique qu'engendrent les émissions de gaz à effet de serre. Les coûts externes représentent 4 % du PIB, soit 410 milliards d'euros; voilà qui devrait vous parler! Ce montant est supérieur au PIB de la Suède.

Une telle mesure permettrait aussi d'empêcher des politiques pécuniairement désastreuses pour les usagers – je sais que vous êtes très attentifs à cela.

Le fait qu'elle n'existe pas encore dans notre arsenal juridique a notamment permis l'expérience désastreuse des cars Macron. En adoptant cet amendement, vous corrigeriez ainsi les erreurs commises par l'ancien ministre de l'économie; je sais que vous serez sensibles à cet argument. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Je ferai une remarque sur les cars Macron: 17 % des personnes qui les ont utilisés n'auraient pas voyagé s'ils n'avaient pas existé, et ces personnes sont majoritairement des jeunes. (*Exclamations sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

Mme Caroline Fiat. Donnez donc de l'argent aux jeunes!

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Arrêtons donc avec cette vision manichéenne des choses.

D'autre part, ce que vous proposez dans le II de l'amendement revient à élargir à des indicateurs non économiques la liste des critères pris en compte pour le test d'équilibre de l'ARAFER. Or cela n'entre pas dans les attributions de celle-ci.

Pour ces deux raisons, l'avis de la commission est défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je pense qu'il y a là une petite confusion: il s'agit d'évaluer des services ferroviaires entre eux, non de faire jouer à l'ARAFER un rôle d'arbitre de la politique intermodale; en l'occurrence, on parle uniquement de transport ferroviaire. Je propose donc le retrait de l'amendement; à défaut, l'avis du Gouvernement serait défavorable.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. La réponse de la ministre me surprend. Même si ce n'est pas tout à fait le sujet, il y a quand même là un vrai problème. Lorsque le Président de la République était candidat, il avait expliqué que les enjeux de la COP21 imprégneraient toute la politique qu'il allait proposer au pays. Nous sommes bien d'accord, madame la ministre ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Mais c'est le cas, monsieur le député!

M. Jean-Paul Lecoq. La question – qui n'a pas encore été posée depuis le début de la discussion – est donc la suivante: selon quelle progression et avec quels moyens, notamment

financiers, l'État envisage-t-il de mettre en adéquation la politique ferroviaire de notre pays, notamment la desserte par le chemin de fer de toutes les régions, y compris les territoires les plus éloignés, avec les objectifs de la COP21 ?

M. le président. La parole est à Mme Danièle Obono.

Mme Danièle Obono. Merci à M. Lecoq d'avoir appuyé mes propos.

Monsieur le rapporteur, les jeunes ont bon dos! Non seulement ils n'ont plus de cars Macron, mais, à partir d'un certain âge, les transports ferroviaires leur sont presque inaccessibles, tant la politique qui a été menée et qui va aboutir à l'adoption de ce pacte ferroviaire a provoqué un surenchérissement des tarifs de l'ensemble des moyens de transport.

Plus généralement, je ne comprends toujours pas que vous vous arc-boutiez contre l'introduction dans le texte de la dimension stratégique relative à la transition écologique car, pour le coup, cela donnerait une perspective d'avenir au transport ferroviaire. Au-delà des proclamations du candidat puis du Président Macron – « *Make our planet great again* » –, nous attendons de voir, dans les faits, la majorité prendre la question à bras-le-corps. Nous avons souligné à l'envi les avantages comparatifs du train en termes économiques et surtout écologiques; je ne pense pas que vous puissiez les contester, tant ils sont évidents. Vous refusez pourtant toujours d'introduire ne serait-ce qu'une phrase qui donnerait un sens, en l'occurrence écologique, à la politique ferroviaire, au-delà de la simple vision à court terme de la concurrence libre et non faussée. Vous comprendrez donc que nous doutions de votre volonté et de votre capacité politiques à envisager autre chose que ce monde fini de la concurrence sans fin.

M. le président. La parole est à Mme Danielle Brulebois.

Mme Danielle Brulebois. Même si ce n'est pas le sujet du débat, je voudrais signaler que le premier car Macron est né dans le Jura. Il a permis de transporter 280 000 voyageurs, a créé quarante emplois et a donné à des personnes éloignées de la mobilité la possibilité de se déplacer et de voyager.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. La voix de la raison!

Mme Danielle Brulebois. D'autre part, FlixBus – une entreprise de bus Macron – vient d'inaugurer, hier matin, un bus électrique qui pourra parcourir 200 kilomètres en autonomie, entre Amiens et Paris. La mobilité propre, c'est possible aussi pour les bus! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM. – Exclamations sur les bancs du groupe FI.*)

(*L'amendement n° 47 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Michel Larive, pour soutenir l'amendement n° 46.

M. Michel Larive. L'intention de l'alinéa 9 est louable: il s'agit de faire en sorte de limiter ou d'interdire l'accès à un nouvel opérateur s'il provoque une déstabilisation économique. Toutefois, nous considérons que la formule choisie n'est pas la bonne. Vous dites que l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, l'ARAFER, pourra limiter ou interdire le droit d'accès si la déstabilisation économique est avérée. Ce que je vous propose, c'est de fermer le champ des possibles, afin d'assurer une véritable régulation du rail: l'ARAFER doit interdire l'accès à tout opérateur susceptible

de déstabiliser le marché. Le présent amendement vise donc à remplacer le verbe « peut » par le verbe « doit ». (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

M. André Chassaigne. Très bien !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Il est défavorable. Ce que vous proposez revient, dans les faits, à réduire les prérogatives de l'ARAFER, puisque sa capacité d'appréciation serait réduite. Or, dans le cadre d'un environnement qui s'ouvre à la concurrence, nous avons besoin d'un régulateur fort.

(*L'amendement n° 46, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Guy Bricout, pour soutenir l'amendement n° 4.

M. Guy Bricout. L'article 1^{er} ter tend à rédiger ainsi le début du deuxième alinéa de l'article L. 2133-1 du code des transports : « L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières est saisie et se prononce dans des conditions et des délais fixés par voie réglementaire, sur la base d'une analyse économique objective et de critères préétablis. » Nous proposons de fixer dans la loi les délais dans lesquels l'ARAFER devra se prononcer sur l'exploitation d'une nouvelle desserte, sachant que la directive prévoit que la saisine doit avoir lieu dans un délai d'un mois et que la décision doit être rendue dans les six semaines suivantes.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Nous avons discuté de ce point en commission avec Bertrand Pancher. Le texte de l'amendement a été retravaillé dans le bon sens. Aussi la commission y est-elle favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Sébastien Jumel.

M. Sébastien Jumel. La fédération CGT des cheminots a produit un document de quarante-six pages très intéressant et très utile.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Oui, je l'ai lu intégralement.

M. Sébastien Jumel. Soit dit en passant, il montre que les cheminots ne sont pas seulement dans le *statu quo* mais nourrissent une analyse expertisée et formulent des propositions intelligentes.

Voici ce qu'ils disent des cars Macron : « Les cars Macron ont représenté en 2016 6,14 millions de passagers parcourant en moyenne 339 kilomètres. 37 % des utilisateurs se sont détournés du train essentiellement en raison du prix. Dans la plupart des situations, ils sont directement en concurrence avec le train, à la différence près que le temps de parcours est multiplié par deux voire trois. Aucune des entreprises de cars Macron n'a de résultats financiers à l'équilibre. Ouibus, filiale de la SNCF, c'est 45 millions d'euros de chiffre d'affaires pour 45 millions d'euros de déficit en 2016. Le déficit global cumulé est de 130 millions d'euros entièrement financé par la SNCF. Parallèlement, la part de sous-traitance est passée de 33 % en 2015 à 62,3 % en 2016. »

M. Guy Bricout. Et alors ? Cela n'a rien à voir avec mon amendement !

M. Sébastien Jumel. Comme exemple de ce qui fonctionne et de ce qu'il faudrait généraliser, excusez-moi, mais on fait mieux !

M. Jean-Paul Lecoq. Très bien !

M. Charles de Courson. Cela n'a rien à voir avec l'amendement !

M. le président. Merci, cher collègue, de nous avoir éclairés sur l'amendement n° 4 ! (*Sourires.*)

M. Sébastien Jumel. Je vous en prie, monsieur le président. Si la ministre ou le rapporteur veulent répondre, ils le peuvent.

(*L'amendement n° 4 est adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Michel Larive, pour soutenir l'amendement n° 48.

M. Michel Larive. Par cet amendement, nous vous proposons d'élargir les critères examinés par l'ARAFER pour choisir de limiter ou non le droit d'accès aux services de transport ferroviaire organisés librement. L'autorité chargée d'analyser la qualité du service ferroviaire fourni aux usagers ne peut se baser uniquement sur des critères économiques, comme c'est envisagé dans le projet de loi, faisant ainsi l'impasse sur les conditions d'utilisation. Les usagers ont le droit à un transport de qualité.

D'autre part, il convient de s'assurer que le service réalisé reste plus avantageux sur le plan écologique. Le train est le mode de transport le plus compétitif en ce qui concerne à la fois la sûreté, les aspects pratiques pour des millions d'usagers et la limitation des émissions de gaz à effet de serre.

Il nous paraît donc essentiel qu'avant d'attribuer ou non le droit d'accès à de nouveaux services, on s'assure que ceux-ci tiennent compte de l'enjeu environnemental. C'est pourquoi il faut donner à l'ARAFER les moyens de prendre en considération, dans ses analyses, les enjeux non seulement économiques, mais aussi et surtout sociaux et environnementaux.

Mme Caroline Fiat. Très bien !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Il est défavorable. Vous proposez que l'ARAFER fonde son analyse sur des critères autres qu'économiques, alors que c'est à l'autorité organisatrice des transports d'apprécier la valeur sociale et environnementale du schéma de transports qu'elle propose aux citoyens.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. Sébastien Jumel. Et les cars Macron ?

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. Vous ne pouvez pas affirmer que le rail serait par définition plus écologique que d'autres modes de transport, monsieur Larive.

M. Michel Larive. Je n'ai pas dit cela !

M. Charles de Courson. Si, vous l'avez affirmé, mon cher collègue ! Je vous renvoie aux travaux de la Cour des comptes. Pensez-vous vraiment qu'un omnibus fonctionnant au moteur diesel est fréquenté par cinq personnes, ce soit mieux, du point de vue écologique, qu'un bus qui transporte cinq personnes ? Il est évident que, dans ce cas, le bus est plus écologique.

Il y a chez vous une espèce de théologie : l'idée que l'histoire se serait arrêtée à un moment donné et que le rail serait, par définition, ce qu'il y a de mieux, dans tous les domaines. Mais c'est faux ; cela dépend des situations. (*Exclamations sur les bancs du groupe FI.*)

(*L'amendement n° 48 n'est pas adopté.*)

(*L'article 1^{er} ter, amendé, est adopté.*)

Après l'article 1^{er} ter

M. le président. Je suis saisi de deux amendements portant articles additionnels après l'article 1^{er} ter.

La parole est à M. Vincent Thiébaud, pour soutenir l'amendement n° 253.

M. Vincent Thiébaud. Nous autres, élus de ce beau territoire qu'est l'Alsace, avons en la matière de nombreux projets, notamment avec nos voisins de l'Union européenne, ainsi qu'avec nos voisins suisses. Le présent amendement a pour objectif le développement des lignes ferroviaires dans les régions transfrontalières, en laissant à un groupement territorial comme un eurodistrict la possibilité de créer ou d'exploiter des lignes ferroviaires. Cela permettrait notamment de développer de petites lignes régionales sur nos territoires et d'améliorer ainsi le transport transfrontalier, conformément au 5 de la résolution pour un nouveau traité de l'Élysée, qui invite le Gouvernement à déléguer la compétence d'organisation des transports publics entre deux pays.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Il faudrait en effet donner une dimension transfrontalière à notre politique des transports. Toutefois, il me semble que cet aspect trouvera davantage sa place dans le projet de loi d'orientation sur les mobilités ; nous pourrions en rediscuter lorsque nous l'examinerons. Pour l'heure, ce sera une demande de retrait.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur Thiébaud, je partage tout à fait votre préoccupation de développer les liaisons transfrontalières. On voit bien que, pour une même distance, les liaisons ferroviaires sont en général de qualité moindre, en tout cas moins développées, lorsqu'il y a une frontière. Cet amendement va donc dans le bon sens.

Toutefois, je vous propose que nous nous donnions jusqu'à l'examen du projet de loi d'orientation sur les mobilités pour en préciser la rédaction. Pour l'heure, je vous demanderai de le retirer.

M. le président. Monsieur Thiébaud, retirez-vous votre amendement ?

M. Vincent Thiébaud. Je le retire.

(*L'amendement n° 253 est retiré.*)

M. le président. La parole est à M. Laurent Furst, pour soutenir l'amendement n° 223.

M. Laurent Furst. Pour mémoire, une réforme ferroviaire a été votée il y a quelques années, sous la présidence de François Hollande. Nous avons par ailleurs auditionné des entreprises de transport privées qui soulignaient leur difficulté à trouver des sillons et la complexité de leurs relations avec le système intégré du chemin de fer français. Il me semble logique, dans ces conditions, d'assurer aux donneurs d'ordres privés du secteur des transports une représentation au sein du conseil d'administration du gestionnaire d'infrastructure ferroviaire. Tel est l'objet du présent amendement. Mais il est peut-être satisfait, auquel cas je le retirerai volontiers.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Il est défavorable. Il est nécessaire de maintenir la stricte indépendance du gestionnaire d'infrastructure, lequel doit offrir à ses clients, vous l'avez dit, un accès équitable et non discriminatoire au réseau.

(*L'amendement n° 223, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

Article 2

M. le président. La parole est à M. Damien Adam, premier orateur inscrit sur l'article 2.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Mes chers collègues, ça y est : nous en venons enfin aux articles qui traitent de l'ouverture du marché des services de transport ferroviaire de voyageurs. Nous verrons s'opposer, j'imagine, deux camps au sein de l'Assemblée : d'un côté, ceux qui se retrouvent dans des amendements identiques de suppression de l'article ; de l'autre, des députés prêts à discuter de l'ouverture à la concurrence.

Le fait est que, depuis la fin des années 80, le transport ferroviaire décline face à la concurrence de l'automobile et de l'avion. Contre ceux qui préconisent de ne rien faire, à savoir les idéologiques (*Exclamations sur plusieurs bancs des groupes GDR et FI*),...

M. Sébastien Jumel. On dit « idéologues » !

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. ...nous croyons, étant certainement les pragmatiques, aux vertus de l'ouverture à la concurrence, non parce que la libéralisation constituerait une fin en soi, mais parce qu'elle est la solution pour redynamiser le secteur ferroviaire.

Tout d'abord, l'ouverture à la concurrence permettra de replacer l'usager au cœur du système ferroviaire. Fort de sa situation de monopole et sans pression concurrentielle, SNCF Mobilités n'était pas contrainte par les critiques d'usagers, ceux-ci étant, pour la plupart, captifs de ses services. Avec l'ouverture, l'opérateur historique sera incité à améliorer la qualité de son service, car c'est en grande partie sur ce critère que s'effectuera la différenciation entre les entreprises.

Par ailleurs, l'ouverture à la concurrence permettra de redynamiser le secteur ferroviaire, pour qu'il retrouve des parts de marché face aux autres modes de transport. Plus de concurrence, ce sont plus de trajets, de meilleurs services

aux coûts les plus acceptables et une plus grande diversité de tarifs, afin de permettre au système ferroviaire de retrouver son attractivité.

En outre, en restaurant la part modale du transport ferroviaire, cette ouverture aidera la France à atteindre ses objectifs en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Enfin, je souhaite rappeler qu'une telle ouverture à la concurrence est déjà à l'œuvre dans des pays étrangers, en particulier dans la majorité des États européens. La réciprocity sur le marché du transport ferroviaire au sein de l'Union européenne est un gage de développement commercial à l'international pour nos entreprises et pour la France. Le groupe historique français, la SNCF, qui profite d'ailleurs déjà de cette ouverture à l'étranger, aura ainsi, dans les prochaines années, l'opportunité de gagner d'autres marchés encore à l'étranger, dans l'intérêt même des chemins et de l'entreprise.

M. le président. Merci de conclure !

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Elle aura, par là même, une occasion de rayonner dans son secteur de compétence. La France ne peut se permettre de rester en marge du mouvement en cours. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. Loïc Prud'homme. On dirait un discours de télévangéliste !

M. le président. La parole est à Mme Nathalie Sarles.

Mme Nathalie Sarles. J'irai bien évidemment dans le même sens que mon collègue. La France a en effet peu profité de la croissance des marchés de mobilité et n'a pas connu de hausse de fréquentation comparable à celle de ses voisins, avec un tassement de la fréquentation des TGV et une baisse de celle des TER depuis 2011. Il en va de même pour l'intensité de l'utilisation du réseau – en la matière, notre pays se classe au dixième rang européen – ou encore pour le remplissage des trains. Parallèlement, les coûts financiers de ces services n'ont cessé de croître.

Dans ce contexte, l'ouverture à la concurrence, c'est certes le choix – l'obligation, peut-être – de transposer une directive européenne en droit français avant décembre 2018, mais c'est surtout offrir plus de trains et de services, et à un meilleur prix. Le calendrier progressif proposé est également un gage de réussite. Les services commerciaux seront ouverts à la concurrence d'ici à fin 2020 en garantissant les dessertes et en assurant une péréquation entre les différentes lignes, grâce à une modulation des péages.

Pour les services conventionnés, les régions qui ont déjà postulé pourront, sans attendre 2023, s'engager dans l'ouverture à la concurrence. Regardons ce qu'ont fait nos voisins allemands, suédois et italiens ! Dans leurs pays, on a constaté une augmentation de l'offre de train par kilomètre, une diminution du coût pour la collectivité et pour le voyageur – à hauteur de 25 % en Allemagne, par exemple –, une amélioration de l'offre de service et parfois une régénération de petites lignes.

Cette ouverture à la concurrence se fera dans un cadre assurant l'indépendance des gestionnaires d'infrastructure par rapport aux exploitants ferroviaires. Elle se fera aussi sous le contrôle aiguisé et indépendant de l'ARAFER.

Notre groupe réaffirme ainsi son attachement à un grand service public ferroviaire, qui fait partie de notre patrimoine et reste le pilier de la mobilité de demain, durable et pour tous. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Jean Lassalle.

M. Jean Lassalle. Beaucoup de progrès restent à faire dans la pédagogie à l'adresse de nos électeurs, qui se prononceront notamment lors des prochaines élections européennes.

Je note d'abord une certaine condescendance, chez les défenseurs du secteur privé, à l'égard des partisans du secteur public. Il faudrait presque se taire lorsque l'on défend le public, ou le faire à voix basse, le murmurer.

M. Sébastien Jumel. C'est vrai !

M. Pierre Dharréville. Il a raison !

M. Jean Lassalle. Les arguments en faveur du « tout privé », au contraire, sont tonitruants, voire éblouissants. Ils éblouissent tellement, d'ailleurs, que, depuis que je les vois appliqués, il n'y a plus rien chez nous. (*Sourires.*)

Mme la ministre a parlé de la chance qu'ont certains de nos voisins, en l'occurrence les Suisses. Je me suis toujours demandé comment ils font pour faire monter les trains jusqu'en haut de leurs montagnes – qui sont tout de même élevées – alors qu'en France, tout est fermé. Et dans ces trains, voyez-vous, il y a du monde, et même une bonne ambiance. (*Sourires.*) Où trouve-t-on cela en France ? Ces trains appartiennent-ils à des sociétés publiques ou privées ? Je n'en sais strictement rien.

Enfin, puisque nous arrivons dans une période où diplomatie et pédagogie seraient bienvenues à l'égard de l'électeur, je retrouve partout l'argument selon lequel il s'agit d'assurer la transposition de la directive du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012, comme si, argument suprême, ces directives s'imposaient quoi qu'il arrive et à tout prix. Notre collègue Furst rappelait il y a quelques minutes que nous avons examiné une loi ferroviaire il y a deux ans.

M. Thibault Bazin. Et celle dont nous discutons maintenant n'est pas la dernière !

M. Jean Lassalle. Prenons garde ! Dans un an, les électeurs monteront au créneau et il y aura alors de déchirantes surprises. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe GDR.*)

Mme Christine Pires Beaune. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. L'ouverture au marché remonte pratiquement à la fin des années 90, et c'est en 1997 que furent séparées la gestion et l'exploitation du réseau ferroviaire. Tous les gouvernements successifs ont ensuite maintenu cet objectif, sans jamais le renier. En 2003, le marché a été ouvert au fret international et, en 2009, au transport international des voyageurs. En 2012, enfin, fut créé un espace ferroviaire unique européen.

Cette ouverture n'est donc pas née en juin dernier ; elle est le fruit d'une longue histoire, au cours de laquelle furent créées un certain nombre de structures pour la mettre en œuvre. Ce n'est pas là une question idéologique. Je ne partage pas, sur ce point, la position des députés d'extrême

gauche ou de gauche. (*Exclamations sur les bancs du groupe GDR.*) Pourtant, je respecte leur avis car ils défendent la SNCF avec leur sensibilité.

Cela dit, l'ouverture à la concurrence n'a rien d'idéologique à mes yeux. Elle est dans l'intérêt des Français, dans l'intérêt des usagers du train. Sur cette affaire, il faut donc la jouer modeste.

M. Jean Lassalle. Voilà ! Exactement !

M. Jean-Marie Sermier. Pour que cette ouverture réussisse, des solutions doivent être trouvées. Nous l'avons dit, nous avons des doutes quant à sa mise en œuvre. Quelle est, selon vous, la part de marché qui sera dévolue aux opérateurs autres que SNCF Mobilités en 2020, 2021 et 2022 sur les lignes TGV, madame la ministre ? En commission, vous n'aviez pas répondu à cette question ; j'aimerais bien avoir votre sentiment.

M. le président. La parole est à Mme Danièle Obono.

Mme Danièle Obono. Je ne puis m'empêcher de réagir aux propos de M. Adam, qui considère visiblement le mot « idéologie » comme une insulte. À mes yeux il n'en est rien : il me paraît tout à fait normal d'avoir une vision du monde, une grille pour l'expliquer et un certain nombre de repères. Assumez donc votre propre idéologie, jusque dans ses échecs ! Le retournement est assez spectaculaire : vous constatez vous-même que l'application de votre politique néolibérale, dictée par les instances européennes et que vous avez embrassée des deux mains depuis le début des années 90, a amené à une dégradation de ce qui était jusqu'alors un service de qualité et du degré de satisfaction qu'il suscitait. Et la conclusion que vous en tirez montre que votre idéologie, tout à fait légitime en elle-même, nous conduit droit dans le mur.

Je n'étais pas présente lorsque Mme la ministre a évoqué l'exemple suisse. J'espère qu'elle a rappelé que ce pays possède une société publique intégrée à 100 %, avec l'un des taux de satisfaction les plus élevés d'Europe. Des exemples montrent donc que l'on peut avoir de très bons transports ferroviaires sans ouverture à la concurrence, mais avec des cheminots disposant d'un statut public et protégé. De cela, nous pouvons vous donner des exemples à foison.

La question, en réalité, est la suivante : que choisissons-nous pour la France ? La transposition des directives européennes est un autre débat, que nous aurons bientôt, s'agissant de la capacité de la souveraineté nationale à décider d'autres stratégies que celles appliquées depuis dix, vingt ou trente ans, dont on connaît un certain nombre de conséquences et que le peuple français a rejetées il y a quelques années.

M. le président. Merci de conclure.

Mme Danièle Obono. Quel choix faisons-nous, disais-je ? Quels intérêts doivent primer dans notre stratégie ? Est-ce l'intérêt du service public, l'intérêt général humain et la transition énergétique, ou bien la concurrence prétendument libre et non faussée, dont on sait que les citoyens et l'environnement, en définitive, paient malheureusement le prix ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. Les questions touchant à la concurrence nous interpellent.

D'abord, ceux qui ont déjà géré – il y en a dans l'hémicycle – des autorités organisatrices de transport savent très bien qu'il ne suffit pas de décider la concurrence pour la rendre effective. Bien souvent, sur les réseaux de transport urbain, nous nous sommes retrouvés avec un seul candidat. Il a alors fallu négocier avec lui et lui faire croire à une concurrence réelle pour le conduire à baisser ses prix. La concurrence, lorsqu'elle est ouverte, ne veut pas dire que plusieurs candidats sont en lice. On est bien content, alors, d'avoir un service public pour assurer des transports sur l'ensemble du réseau, pour tous nos concitoyens.

Le deuxième aspect concerne le statut des cheminots au regard de la concurrence. Les cheminots, vous le savez, sont protégés par un statut qui les autorise à refuser tout ce qui pourrait mettre les usagers en danger.

M. Charles de Courson. C'est vrai aussi des conventions collectives !

M. Jean-Paul Lecoq. Non, ce n'est pas vrai ! Sur ce point, le statut des cheminots est similaire à celui des fonctionnaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre. M. de Courson a raison !

M. Jean-Paul Lecoq. Dans un système concurrentiel, contrairement aux cheminots, qui, transférés à d'autres opérateurs, garderont leur statut, des salariés d'entreprises privées pourront se voir contraints d'accepter de telles demandes. Vous pouvez faire « non » de la tête, madame la ministre, mais c'est ainsi ; vous pourrez vérifier ce point de droit tout à l'heure. L'ouverture à la concurrence pose donc aussi la question de la sécurité des citoyens, qui, je l'ai dit, se trouvent protégés par le statut.

M. le président. Veuillez conclure, cher collègue !

M. Jean-Paul Lecoq. Je termine, monsieur le président.

Ensuite, sur quoi portera la concurrence ? Nous savons tous – y compris le rapporteur pour avis, qui a appuyé sur le bouton mais est parti très vite pour ne pas entendre les réponses à ses propos, avant de revenir avec politesse écouter son collègue de Seine-Maritime – qu'elle ne se fera que sur les lignes très rentables.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. C'est faux !

M. le président. Il faut conclure maintenant, monsieur Lecoq !

M. Jean-Paul Lecoq. Vous n'étiez pas là quand j'ai expliqué, monsieur le rapporteur pour avis, mais vous pourrez regarder la vidéo.

Ce n'est donc pas l'alpha et l'oméga, mais au contraire ce qui mettra en danger notre réseau de transport. Nous en reparlerons !

M. le président. La parole est à M. Sébastien Jumel.

M. Sébastien Jumel. Notre collègue Adam, qui n'a pas dû rencontrer beaucoup de cheminots de Seine-Maritime...

M. Olivier Damaisin. Fait personnel !

M. Sébastien Jumel. Ce n'est pas une attaque mais un compliment !

M. le président. Je vous en prie, mes chers collègues ! Essayons de rester sur le fond du sujet et de ne pas personnaliser les débats !

M. Sébastien Jumel. J'en viens au fond, ne vous inquiétez pas ! Le rapporteur pour avis nous a expliqué qu'il fallait ouvrir à la concurrence, contrepartie du fait que la SNCF profitait de cette ouverture dans les pays voisins européens.

Il aurait dû lire, à défaut de rencontrer des cheminots, l'excellent travail d'expertise de la fédération CGT des cheminots. Il aurait alors pu mesurer que, d'abord, certaines expériences menées à l'étranger se sont traduites par des fiascos financiers. Des centaines de milliers d'euros ont été investis dans des sociétés étrangères de logistique, avec OHL, aux États-Unis, pour 717 millions d'euros, ou de bus, avec ATE, en Australie, pour 113 millions d'euros. Certes, ces entités ont fait augmenter la taille du groupe, son chiffre d'affaires...

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Ce n'est pas en Europe !

M. Sébastien Jumel. Il ne m'a pas échappé que les États-Unis ne sont pas situés en Europe. Mais peut-être le sont-ils dans votre vision de l'Europe ?

Mme Danièle Obono. Ce doit être un atlantiste !

M. Sébastien Jumel. Non seulement ces entreprises n'ont dégagé aucune marge, mais elles ont été source de pertes pour la SNCF, à hauteur de 29,3 millions pour Keolis Boston, pour ne citer que cet exemple.

Par ailleurs, monsieur le rapporteur pour avis, les personnes qui ont travaillé le sujet, qui ont pris le temps de rencontrer des cheminots, vous expliqueront que ces investissements à l'étranger, ce positionnement de la SNCF en matière d'ouverture à la concurrence à l'étranger, n'ont plus permis au groupe d'assurer sa mission de service public en France.

C'est pourquoi votre argument tombe, comme un amendement.

M. Alain Perea. N'importe quoi !

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Revenons donc aux basiques, c'est-à-dire au principe libéral de rentabilité, qui anime cette ouverture à la concurrence tant vantée. Qui dit rentabilité dit marges et profitabilité. Que vous le vouliez ou non, madame la ministre, tel sera l'objectif des entreprises qui se présenteront sur les marchés ouverts.

Pour les entreprises de flux – flux d'informations, avec l'aménagement numérique, flux de lettres et de colis, avec le service postal, flux énergétiques, avec les prestations y afférentes, flux de transport urbain, auxquels vous faites souvent référence –, on observe que l'introduction du principe de rentabilité, y compris sous la forme de DSP, alimente l'énorme ressentiment de toutes les France périphériques.

On touche là à la question politique majeure sous-jacente à ce débat. Le Gouvernement est en train de consolider toutes nos France périphériques dans leur rébellion contre les effets dévastateurs de cette concurrence.

M. Sébastien Jumel. Très bien !

M. le président. La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Je voudrais formuler trois remarques concernant la concurrence. Mais d'abord, dès qu'il est question de concurrence, chers collègues, vous vous mettez

à sauter comme des cabris, en criant « la concurrence, la concurrence ! », comme si c'était la solution à tous les problèmes. (*Sourires. – Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

Mon premier argument a pu être dit et redit : ce n'est pas la concurrence qui permettra d'améliorer le service. Absolument pas ! On pourrait citer de nombreux exemples d'établissements publics ouverts à la concurrence sans que le service ait été amélioré. Ce sont les investissements qui permettent d'améliorer le service. Certains pays européens l'ont compris : en 2016, l'Italie a décidé d'investir 100 milliards d'euros sur dix ans, dont 73 milliards dans l'infrastructure ; le Royaume-Uni investira 43 milliards d'euros sur cinq ans ; l'Allemagne, 28 milliards d'euros sur la même période, soit 20 % de plus que le plan de modernisation français. C'est lorsque des investissements ont été faits que les infrastructures ont été améliorées.

Deuxièmement, on croit que la présence de différentes entreprises concurrentes améliorera la situation. En réalité, lorsque, pour un trajet, il faudra faire appel à des opérateurs différents, il sera difficile d'acheter successivement plusieurs billets. C'est ainsi que cela se passe ! Il y a quelques années, avec d'autres, je me suis rendu aux États-Unis pour une mission d'information. Notre avion a été annulé, et nous n'avons pas pu prendre le suivant, car le service était assuré par un autre opérateur. La situation n'est pas si simple !

M. Marc Fesneau. Quand c'est la SNCF, on fait comment ?

M. André Chassaigne. Enfin, lorsque vous dites que ce plan comporte des garanties, madame la ministre, je vous réponds avec l'exemple de la téléphonie prétendument mobile ou itinérante. Dans ce secteur, les opérateurs ont été mis en concurrence, mais les habitants des zones rurales ont toujours bien du mal à capter les communications, selon l'endroit où ils se trouvent et selon leur opérateur. Il y a bien concurrence entre des opérateurs, mais ils recherchent leur profit là où ils peuvent en faire, et cela ne sert pas la qualité du service ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et FI. – Exclamations sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je précise que cet article comporte essentiellement des transpositions de dispositions techniques, puisque les autres ont été introduites en dur dans la loi.

M. André Chassaigne. Nous le savons, mais il faut bien s'exprimer !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous aurons en outre l'occasion de revenir sur les enjeux de l'ouverture à la concurrence car l'article 2 *bis* traite de ce sujet. Je n'y reviendrai donc pas maintenant.

Je voudrais tout de même réagir sur les questions de sécurité, car l'argument que nous venons d'entendre est souvent avancé. Toutes les entreprises ferroviaires, je le rappelle, doivent se conformer aux mêmes règles, c'est-à-dire disposer d'un certificat de sécurité et attribuer des habilitations individuelles aux agents. Elles sont de plus soumises au pouvoir de contrôle de l'Établissement public de sécurité ferroviaire.

L'expérience montre au demeurant qu'il n'y a pas de lien entre la sécurité ferroviaire et l'ouverture à la concurrence.

M. Loïc Prud'homme. Si ! Il y a des exemples !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les deux pays les plus sûrs en Europe, aujourd'hui, sont la Suisse, qui n'est pas ouverte à la concurrence, et la Grande-Bretagne, dont vous avez largement souligné qu'elle l'est, selon un modèle qui n'est pas le nôtre.

Je souligne enfin que, dans des secteurs comme le transport aérien ou la chimie, de nombreux salariés exercent des responsabilités en matière de sécurité sans pour autant être employés sous statut.

M. le président. Je suis saisi de trois amendements identiques, n^{os} 49, 79 et 115, tendant à supprimer l'article 2.

La parole est à Mme Caroline Fiat, pour soutenir l'amendement n^o 49.

Mme Caroline Fiat. Il s'agit en effet de supprimer l'article 2, dont les dispositions n'apporteraient aucun avantage aux usagers.

Je rappelle que la mise en concurrence d'EDF s'est traduite par 40 % d'augmentation des tarifs pour les usagers, celle de GDF par une augmentation de 36 %. Les gens paient plus cher pour un service dégradé. Et tout le territoire n'est pas traité de la même manière, selon que vous soyez rentables ou non : dans le second cas, le service est plus cher et moins fiable.

Autre exemple : La Poste. Il fut un temps où le facteur rendait un service public : il vérifiait si tout allait bien chez les gens en apportant le courrier. Désormais, pour qu'il se déplace jusqu'à un domicile, il faudra payer 19,95 euros. J'aurais aimé que mes enfants puissent bénéficier de ce service garanti minimal, dont mes grands-parents, mes parents et moi-même avons profité.

Je vous rappelle aussi, ne vous en déplaise, qu'à force de demander aux personnes de payer plus, on se retrouve à entendre : « Heureusement que les cars Macron existent, sinon les jeunes ne voyageraient pas ! » Ce n'est pas ce dont j'ai envie pour mes enfants !

M. André Chassaing et Mme Danièle Obono. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Ludovic Pajot, pour soutenir l'amendement n^o 79.

M. Ludovic Pajot. Nous contestons la méthode du recours aux ordonnances, bien connue pour museler le débat parlementaire. Notre assemblée n'a pas vocation à n'être qu'une chambre d'enregistrement – mes collègues ont rappelé que nous sommes invités ici à transposer une directive européenne. La SNCF a besoin de réformes mais nous ne sommes pas élus pour être de petits télégraphistes de Bruxelles. Parce que nous pensons que la concurrence ne doit pas nuire au service public ferroviaire, nous demandons la suppression de cet article.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Dufrègne, pour soutenir l'amendement n^o 115.

M. Jean-Paul Dufrègne. Il a été rappelé tout à l'heure, que, dans le cadre de l'application des textes de l'Union européenne, la France a déjà ouvert à la concurrence le marché du fret ferroviaire, en transposant en 2003 et 2006 le deuxième paquet ferroviaire, et celui du transport international de voyageurs, en transposant en 2009 le troisième paquet ferroviaire.

La directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012, modifiée par le quatrième paquet ferroviaire, que vous nous proposez maintenant de transposer, vient parachever cette libéralisation des marchés ferroviaires, en prévoyant l'ouverture à la concurrence de l'ensemble des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs.

Nous n'y sommes pas favorables. La concurrence libre et non faussée s'oppose en effet aux principes qui fondent les services publics. Le refus actuel d'une directive transversale sur les services publics laisse le champ libre à la logique de déréglementation, dont les effets sont malheureusement connus et toujours identiques : un accès rendu plus difficile à des services essentiels – éloignement accru, prix augmentés – ; une aggravation de la situation pour les habitants des secteurs fragiles, comme les zones rurales, les territoires frappés par la désindustrialisation et les quartiers défavorisés ; une diminution de l'emploi public, qui est utile et non délocalisable ; une fragilisation du statut des travailleurs du public et du privé ; une gestion plus opaque, moins accessible aux citoyens, sous couvert du secret des affaires et des règles de confidentialité qui accompagnent la concurrence.

La réalité est aux antipodes du tableau idyllique que vous dressez à grand renfort d'arguments mille fois entendus et mille fois démentis par les faits, qu'il s'agisse des prix de l'énergie, de l'abandon de la maintenance des lignes téléphoniques en zone rurale, de l'explosion des prix des TGV, devenus inaccessibles à la plupart des familles modestes parce qu'ils ne sont pas conventionnés et gérés, en conséquence, comme des lignes privées.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces trois amendements de suppression ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Il est défavorable. Je voudrais répondre avec quelques exemples aux arguments de notre excellent collègue Wulfranc illustrant les méfaits de la concurrence : la ligne Böblingen-Dettenhausen – pardonnez mon accent germanique –, qui accueillait 3 700 passagers par jour en 1996, est passée à 10 000 passagers en 2013 ; la ligne Augsburg-Ingolstadt, elle, a porté sa fréquentation de 4 900 passagers en 2008 à 8 500 en 2012 ; enfin, la ligne Kaarst-Mettmann ne transporte plus 500 passagers par jour comme en 1996, mais 23 000.

M. Jean-Paul Lecoq. C'est la Deutsche Bahn, donc un service public !

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Ces lignes sont opérées par Transdev, un acteur français, présent sur 7 % du trafic de TER allemand.

M. Jean-Paul Lecoq. Avec la Deutsche Bahn, les résultats auraient été identiques !

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Cela montre que des lignes peu fréquentées ont pu être régénérées et pérennisées. On voit bien que l'ouverture à la concurrence peut offrir de telles opportunités.

M. Jean-Paul Lecoq. On ne voit rien du tout !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Défavorable.

M. le président. La parole est à Mme Danièle Obono.

Mme Danièle Obono. Je n'ai pas très bien compris ce qu'étaient censés montrer vos exemples, monsieur le rapporteur.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Que l'ouverture à la concurrence, ça marche!

Mme Danièle Obono. Vous dites qu'au fil des années, il y a eu plus de voyageurs dans les trains, et qu'il se trouve que l'opérateur était français, mais un autre opérateur, y compris allemand, aurait pu faire la même chose. En quoi le fait que l'opérateur soit français a-t-il permis, comme par magie – c'est la pensée magique, comme vous dites –, qu'il y ait davantage de voyageurs?

M. Jacques Marilossian. C'est grâce à l'ouverture à la concurrence!

M. Sébastien Jumel. C'est un peu un raisonnement par l'absurde!

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Regardez les faits!

M. Bruno Millienne. Ce n'est quand même pas compliqué à comprendre!

Mme Danièle Obono. Mais ce que je voulais vous demander, parce que c'est un peu ma marotte et que vous ne m'avez toujours pas répondu, c'est en quoi la concurrence libre et non faussée permet le développement d'une stratégie de transition écologique pérenne.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Il faudrait approfondir un peu le sujet...

Mme Danièle Obono. J'aimerais comprendre en quoi la mise en concurrence d'opérateurs privés le permettrait mieux que la mise en œuvre par l'État d'une stratégie de maillage territorial et de développement d'un service public ferroviaire accessible à tous et à toutes sur l'ensemble du territoire, plutôt que des cars Macron, par exemple.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Parce qu'il y a plus de trains!

M. Bruno Millienne. Et moins de bagnoles sur les routes! Ce n'est pas compliqué!

M. le président. La parole est à M. Alain Perea.

M. Alain Perea. Depuis le début de la discussion, chers collègues, et même avant, vous manipulez le concept de service public et vous vous posez en grands défenseurs de celui-ci.

M. Jean-Paul Dufrègne. Ce que nous sommes!

M. Alain Perea. Or le service public à la française tel qu'il a été théorisé, notamment par l'école de Bordeaux, suppose un grand principe: celui de mutabilité ou d'adaptabilité. Le service public doit être capable de s'adapter,...

M. Jean-Paul Lecoq. Aux besoins des usagers!

M. Alain Perea. ...de muter, d'évoluer.

Mme Danièle Obono. Oui, et donc?

M. Alain Perea. De ce fait, dès lors qu'une entreprise privée peut fournir la même prestation, le service public à la française doit normalement s'effacer progressivement. (*Protestations sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

En outre, vous mélangez en permanence le statut des agents et le service public.

Mme Danièle Obono. Ils sont un tout petit peu liés: c'est la fonction publique!

M. Alain Perea. Or il faut distinguer statut public et service public, car ce sont deux choses complètement différentes. (*Exclamations sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

Enfin – je voudrais aller au bout de mon intervention, s'il vous plaît, car je vous ai écoutés pendant de nombreuses heures –, concernant l'évolution de ce service public, nous ne sommes pas en train de privatiser la SNCF; nous maintenons un service public. Par le passé, il y a eu en permanence soit une gauche qui s'accrochait à un service public complètement dépassé, soit une droite qui l'a libéralisé sans aucune règle.

M. Jean-Paul Lecoq. Cette droite, c'était celle d'Édouard Philippe!

M. Alain Perea. Ce que nous faisons, c'est une réforme équilibrée! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

Mme Danièle Obono. Peut mieux faire! Mais je vais vous expliquer!

M. le président. Mes chers collègues, bien que l'heure soit tardive et que le train de notre soirée s'appête à arriver en gare (*Sourires*), si chacun peut continuer d'écouter les autres, le débat y gagnera en clarté.

M. Sébastien Jumel. Quel poète, ce président!

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Après nous avoir parlé d'un territoire situé hors de nos frontières, chez nos amis allemands, la majorité nous a rappelés au respect d'un principe de l'école de Bordeaux – que je méconnaissais totalement. (*Rires.*) Moi, je pars du principe de réalité, au pied de ma porte. Et que me dit ce principe? La Poste est une SA, une société anonyme. Il y a dix ans sa direction me disait: « Écoutez, monsieur le maire, du moment que le bureau de poste est distant de 300 mètres, c'est bon pour les usagers! », et aujourd'hui, on est passés à 500 mètres. Il y a dix ans, le bureau de poste fermait à dix-huit heures; aujourd'hui c'est seize heures trente. Il y a dix ans, il y avait trois guichetiers; aujourd'hui il n'y en a plus que deux. Telle est la réalité: voilà ce que donne le modèle de la SA, appliqué hier à La Poste, demain à la SNCF. (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et FI.*)

M. Sébastien Jumel. Ça, c'est l'école de Rouen! Mieux que celle de Bordeaux! (*Rires.*)

M. le président. La parole est à M. Bruno Duvergé.

M. Bruno Duvergé. On a entendu dire, ce soir, que la téléphonie mobile fonctionnerait mieux si elle était un service public. Or, si tel était le cas, je ne pense pas que nous aurions des téléphones mobiles comme les nôtres, avec tous les services associés, et si nous les avions, je pense que ce ne serait pas au prix actuel mais pour bien plus cher. (*Exclamations sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

M. Jean-Paul Dufrègne. Ça ne marcherait pas plus mal! C'est de la pure spéculation!

M. Bruno Duvergé. Non, ce n'est pas de la spéculation! C'est la vérité!

M. Bruno Millienne. C'est le groupe GDR qui fait des spéculations !

M. Bruno Duvergé. On a entendu dire que si nous avions un service public pour le haut débit, celui-ci fonctionnerait mieux.

M. Jean-Paul Dufregne. Chez moi, c'est simple : il n'y en a pas du tout !

M. Bruno Duvergé. Il y a cinq ans, j'ai mis en concurrence notre opérateur historique avec d'autres, et c'est l'opérateur privé qui a été choisi : il fait deux fois plus rapide et deux fois moins cher.

M. Pierre Dharréville. Ils sont tous privés !

M. Sébastien Jumel. Orange aussi est privé, vous avez raté un épisode ! L'école de Bordeaux est passée par là : tout est privé ! *(Rires.)*

M. le président. S'il vous plaît, écoutez notre collègue Duvergé !

M. Bruno Duvergé. Quant à La Poste, traite-t-elle encore beaucoup de courrier papier ?

M. André Chassaigne et M. Jean-Paul Lecoq. Il y a des colis !

M. Bruno Duvergé. La Poste d'aujourd'hui est-elle toujours celle d'il y a dix, vingt ou trente ans ? Qu'a-t-on à transporter de nos jours ? On peut recevoir des colis le jour même ou le lendemain.

M. Marc Fesneau. Très bien !

M. le président. La parole est à M. André Chassaigne, pour une intervention dont je suis sûr qu'elle sera brève et synthétique. *(Sourires.)*

M. Sébastien Jumel. À votre place, monsieur le président, je ne parierais pas !

M. André Chassaigne. Je serai extrêmement bref. Je vous lirai simplement un petit extrait d'une interview récente de Gérard Lahellec, vice-président chargé des transports de la région Bretagne, qui y a très longtemps siégé au côté de notre ministre des affaires étrangères. À propos de la gestion du ferroviaire, il répond : « Prenons l'exemple de la Bretagne, qui a beaucoup investi dans l'acquisition de trains neufs – 530 millions d'euros –, dans la rénovation des lignes, des gares, haltes ferroviaires et points d'arrêt. La fréquentation a été multipliée par deux en quatorze ans et la subvention moyenne par voyage a baissé dans le même temps de 49 % ! La preuve est donc apportée que le développement du service public peut être vertueux,...

M. Marc Fesneau. Oui !

M. André Chassaigne. ...y compris pour la dépense publique elle-même. Avec un taux de régularité de 95 %, la démonstration est apportée du savoir-faire des cheminots, grâce à qui la Bretagne se hisse au premier rang des régions de France en matière de fiabilité. »

Ce que je veux vous montrer, c'est que, quand on lui en donne les moyens et quand on investit de l'argent dans les infrastructures,...

M. Mohamed Laqhila. Combien ?

M. André Chassaigne. ...un service public est en mesure de rendre un service à la hauteur de ce que l'on attend de lui. *(Exclamations sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.)*

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Mais c'est ce que nous allons faire !

M. André Chassaigne. Alors arrêtez de dire que c'est la concurrence qui résoudra le problème et de prendre vos exemples à l'étranger ! Regardons chez nous : on peut y faire la démonstration que la SNCF est capable d'être à la hauteur, pour un vrai service public ! *(Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et FI.)*

M. le président. La parole est à M. Benoit Simian.

M. Benoit Simian. Si nous accomplissons cette réforme, c'est bien parce que nous sommes attachés au service public ferroviaire et que nous voulons une SNCF performante, je le rappelle. Comme vous, j'ai le temps de lire pendant les débats – on entend tellement de choses ! J'ai justement reçu il y a quelques heures le rapport de l'ARAFER...

M. Sébastien Jumel. Par La Poste ?

M. Benoit Simian. ...intitulé : « L'ouverture à la concurrence des transports ferroviaires de voyageurs : les enseignements européens », publié en mars.

Concernant les effets sur la demande des services de transport ferroviaire de voyageurs, il y est noté que la fréquentation a augmenté de 29 % en Allemagne depuis l'ouverture à la concurrence,...

Mme Caroline Fiat. Et la qualité du service ?

M. Benoit Simian. ...doublé en Grande-Bretagne, progressé de 80 % en Suède.

Quant aux effets sur l'offre, l'offre de transports ferroviaires a augmenté de 20 % en Allemagne, de 30 % au Royaume-Uni, de 53 % en Suède, c'est cela, la réalité.

M. Pierre Dharréville. Et les dividendes, ils ont augmenté de combien ?

M. Benoit Simian. Vient ensuite un volet sur la qualité des services offerts aux voyageurs. Un exemple assez probant est l'Allemagne, où l'âge moyen du parc de la DB a été ramené de dix-sept ans à sept ans et demi.

Enfin, s'agissant de la sécurité – un sujet que vous ne cessez d'invoquer –, le Royaume-Uni et l'Allemagne sont les pays qui affichent le moins d'accidents de train en Europe, tandis que la France est sur ce point au même niveau que l'Italie et la Suède.

M. Sébastien Jumel. Je croyais que le Royaume-Uni n'était pas le modèle !

M. Benoit Simian. C'est cela, la réalité. Et il s'agit d'un rapport public, émanant de l'ARAFER, que je peux vous communiquer.

M. André Chassaigne. Mais quelle conclusion en tirez-vous, cher collègue ?

M. le président. Il faut laisser notre collègue en venir à sa conclusion.

M. Benoit Simian. La conclusion que nous pouvons tirer de ce rapport, c'est que la concurrence est stimulante, qu'elle développe la mobilité et que l'utilisateur est gagnant : c'est la réalité, bien loin de vos agitations médiatiques, ici ou là. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. Je voudrais dire à nos collègues des groupes GDR et FI que toute leur argumentation, au fond très simple, revient à ceci : il faut refuser la concurrence et le profit.

M. Jean-Paul Lecoq. Exactement : il faut réinjecter le profit !

M. Charles de Courson. C'est affreux, le profit !

Mais, mes chers collègues, quand vous faites du déficit, qui le finance ? Ce sont les impôts ! Et qui paie les impôts ?

M. Bruno Millienne. C'est nous !

M. Marc Fesneau. Ce sont les Français !

M. Charles de Courson. C'est nous ! Croyez-vous vraiment qu'il soit plus juste de le faire financer par l'impôt plutôt que par les usagers ?

M. Jean-Paul Lecoq. Ça s'appelle la solidarité !

M. Charles de Courson. Ensuite, en politique, êtes-vous pour la concurrence ou pour le monopole d'un parti ? Répondez ! (*Sourires. – Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

Alors, la concurrence, ce n'est pas bien ? Mais vous avez tous des téléphones portables, mes chers collègues. (*Exclamations sur les bancs du groupe FI.*) S'avez-vous de combien les prix des services ont baissé depuis que les opérateurs ont été mis en concurrence ? Ils se sont effondrés ! C'est que la concurrence stimule, comme en politique ! La diversité, cela stimule !

M. Jean-Paul Dufègne. Sauf que chez moi, il n'y a pas de réseau !

M. Charles de Courson. Si vous voulez supprimer la concurrence, allez jusqu'au bout : pendant que vous y êtes, il faut nationaliser tout le transport routier !

M. André Chassaigne. Comparaison imbécile !

M. Charles de Courson. On a vu ce que ça a donné : un brillant succès.

Par conséquent, nous voterons contre les trois amendements de suppression et pour l'article 2 ! (*Vifs applaudissements sur les bancs des groupes UDI-Agir, LaREM et MODEM.*)

M. Bruno Millienne. Brillante démonstration !

M. le président. Mes chers collègues, écoutez-vous les uns les autres et nous pourrions terminer à l'heure.

La parole est à M. Sébastien Jumel.

M. Sébastien Jumel. Je ne sais pas si notre collègue Adam Smith nous a convaincus. (*Sourires.*) L'école du libéralisme du XIX^e siècle a produit d'énormes dégâts humains.

M. Charles de Courson. Et pas le communisme, peut-être ?

M. Bruno Millienne. Il n'a fait que des heureux !

M. Sébastien Jumel. Voilà deux jours que la ministre – parce qu'elle a bien compris que la colère monte – nous dit que le modèle anglais n'est pas son modèle.

M. Marc Fesneau. C'est vrai !

M. Sébastien Jumel. Et notre collègue, dont j'ai oublié le nom, de citer le Royaume-Uni...

Mme Élisabeth Borne, ministre. Parmi d'autres pays !

M. Sébastien Jumel. ...dix fois (*Protestations sur les bancs du groupe LaREM*), cinq ou six fois au moins, pour dire que c'est l'exemple à suivre. (*Même mouvement.*)

M. Jacques Marilossian et M. Benoit Simian. Pas du tout !

M. Sébastien Jumel. Quel est donc l'exemple à suivre, madame la ministre ? Voulez-vous des jardins à l'anglaise ou à la française ? Un modèle anglais ou un modèle français préservé ? Il faudrait savoir ! On nous a présenté le modèle anglais comme exemplaire. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat.

Mme Caroline Fiat. Je voudrais répondre aux propos qui ont été tenus sur la concurrence. Mais évidemment ! Vous savez, nous sommes parfois un peu bêtes ! (*Rires sur les bancs du groupe LaREM.*) Bien sûr : si France Télécom n'avait pas été privatisée, nous en serions revenus au pot de yaourt avec un fil ! Nous n'aurions jamais amélioré nos téléphones, personne n'en aurait eu l'idée ! Dans tous les pays d'Europe, on aurait inventé le portable, mais pas nous, parce qu'on n'aurait pas de concurrents, dites donc ! Et puis heureusement qu'il y a des cliniques privées, parce qu'autrement, dans les hôpitaux, il n'y aurait ni IRM ni scanners ! Franchement, je veux bien rire de temps en temps, mais il y a des limites !

(*Les amendements identiques n^{os} 49, 79 et 115 ne sont pas adoptés.*)

(*L'article 2 est adopté.*)

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, cet après-midi, à quinze heures :

Questions au Gouvernement ;

Suite de la discussion du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire.

La séance est levée.

(*La séance est levée, le mercredi 11 avril 2018, à une heure.*)

La Directrice du service du compte rendu de la séance de l'Assemblée nationale

CATHERINE JOLY