

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

186^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du mercredi 11 avril 2018

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. SYLVAIN WASERMAN

1. Nouveau pacte ferroviaire (p. 2819)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 2819)

Après l'article 2 *quinquies* (p. 2819)

Amendement n° 329 et 330

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

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

Article 2 *sexies* (p. 2819)

Amendements n° 126, 125, 238

Article 2 *septies* (p. 2821)

Amendements n° 239, 214, 240

Après l'article 2 *septies* (p. 2821)

Amendement n° 325 rectifié

Article 3 (p. 2822)

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

Mme Émilie Bonnavard

M. Jean-Jacques Gaultier

M. Jean-Paul Lecoq

Amendements n° 56, 9

Amendement n° 155

Amendements n° 23, 150, 248, 275, 284, 332, 111

Amendements n° 149, 247, 283, 319

Après l'article 3 (p. 2828)

Amendements n° 168, 29, 333 (sous-amendement)

Amendements n° 323, 13 rectifié, 20 rectifié, 147 rectifié, 246, 276 rectifié, 217, 169, 30, 218, 153

Article 3 *bis* (p. 2831)

M. Cédric Roussel

Amendements n° 27, 152, 249, 286, 241, 271 rectifié

Article 3 *ter* (p. 2832)

M. Jean-Marc Zulesi

Amendements n° 176, 73

Article 3 *quater* (p. 2832)

M. Jean-Marc Zulesi

M. Gilles Lurton

M. Ugo Bernalicis

Amendements n° 256, 162 rectifié, 58

Amendement n° 209 rectifié, 205 deuxième rectification

Rappel au règlement (p. 2836)

M. Jean-Paul Lecoq

Article 3 *quater* (*suite*) (p. 2836)

Amendement n° 242

Après l'article 3 *quater* (p. 2837)

Amendements n° 24, 163 rectifié, 25, 59

Article 4 (p. 2842)

M. Damien Adam, rapporteur pour avis

M. Jean-Marie Sermier

M. Jean Lassalle

Mme Caroline Fiat

Mme Valérie Lacroute

M. Jean-Paul Lecoq

M. Pierre Dharréville

Suspension et reprise de la séance (p. 2844)

Amendements n° 83, 112

Amendements n° 114, 75, 60, 113, 250, 61

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 2849)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. SYLVAIN WASERMAN

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 l'examen des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n^o 329 portant article additionnel après l'article 2 *quinquies*.

Après l'article 2 *quinquies*

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 soutenir l'amendement n^o 329 portant article additionnel après l'article 2 *quinquies*.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Si vous le permettez, monsieur le président, je défendrai en même temps les amendements n^{os} 329 et 330.

M. le président. Je vous en prie.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Ces deux amendements visent à favoriser la mobilité professionnelle des cheminots au sein de la branche. Comme vous le savez, nous avons voté la semaine dernière la garantie de l'emploi et du régime de retraite des salariés transférés chez un autre opérateur ferroviaire. Ces amendements visent à étendre ces droits à tous les cheminots statutaires en cas de changement, y compris volontaire, d'opérateur. Nous entendons créer ici une véritable portabilité des droits, fruit de la concertation.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Effectivement, c'est une avancée importante issue de la concertation. Il est actuellement prévu que les salariés dont le contrat de travail est repris par un autre opérateur, en cas de mise en concurrence, se voient garantir le maintien de leur régime de retraite, de leur emploi et de leur rémunération. Le Gouvernement avait souhaité élargir cette possibilité aux salariés désirant effectuer une mobilité au sein de la branche ; cela ne s'appliquait qu'à ceux d'entre eux qui étaient concernés par l'ouverture à la concurrence, c'est-à-dire aux personnels de SNCF Mobilités. Par ces amendements, il s'agit de conférer cette possibilité de mobilité choisie au sein de la branche ferroviaire à l'ensemble des salariés de l'actuel groupe public ferroviaire – non seulement ceux de SNCF Mobilités, mais aussi ceux de SNCF Réseau et de l'EPIC de tête. Le Gouvernement est favorable à cette mesure importante.

M. le président. Êtes-vous favorable aux deux amendements, madame la ministre ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Oui, monsieur le président.
(Les amendements n^{os} 329 et 330 sont successivement adoptés.)

Article 2 *sexies*

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n^o 126 tendant à supprimer l'article 2 *sexies*.

M. Hubert Wulfranc. Cet article pose le principe de la poursuite des conventions qui ont été conclues avec SNCF Mobilités avant fin décembre 2023, mais surtout de leur terminaison. Il prévoit également la possibilité pour l'État de mettre en concurrence les services de tout ou partie des trains d'équilibre du territoire – TET – entre décembre 2019 et décembre 2023. On peut décréter la fin du monopole des trains Intercités au détour d'un article, mais encore faut-il en mesurer les conséquences.

Dès l'annonce du projet, l'agence de notation Fitch a placé la note de SNCF Mobilités sous surveillance négative, en vue d'une éventuelle dégradation. Nous vous avons alertés à ce sujet dans notre déclaration relative à la politique générale. Cette agence évoque le « relâchement potentiel des liens de SNCF Mobilités avec l'État ». Dans ces circonstances, et compte tenu du montant – près de 8 milliards d'euros – de la dette nette de SNCF Mobilités, on ne peut que s'inquiéter des risques qui pèsent sur l'avenir même de l'entreprise dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. Cet avenir nous paraît particulièrement compromis : il ne faudra peut-être que quelques années pour qu'on nous explique qu'il est nécessaire d'ouvrir le capital de la SNCF pour lui épargner d'autres difficultés financières. Telles sont les raisons de notre demande de suppression de l'article.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, *rapporteur*. Avis défavorable. Entre autres objectifs, la transformation des EPIC en une société nationale à capitaux publics vise à mettre un terme aux facilités de la dette.

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

Mme Élisabeth Borne, *ministre*. Il ne s'agit pas ici de décréter, monsieur Wulfranc, mais de légiférer. Nous soumettons à votre examen des dispositions analogues à celles prévues pour les régions, qui ouvrent la possibilité d'une mise en concurrence à partir de décembre 2019, mais aussi d'un renouvellement des contrats passés avec SNCF Mobilités jusqu'en décembre 2023. En l'occurrence, la convention TET – relative aux trains d'équilibre du territoire – arrive à échéance en 2020. Si la qualité de service est au niveau attendu par les voyageurs, l'État pourra, dans le cadre de cet article, renouveler la convention avec SNCF Mobilités. C'est une disposition qui permet de préparer progressivement l'ouverture à la concurrence. L'avis est donc défavorable.

(L'amendement n° 126 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Dufrègne, pour soutenir l'amendement n° 125.

M. Jean-Paul Dufrègne. L'un des objets de l'article 2 *sexies* est d'offrir la possibilité à l'État de mettre en concurrence les services de tout ou partie des trains d'équilibre du territoire entre décembre 2019 et décembre 2023. Aucune explication ne nous a été fournie quant à l'opportunité de cette dérogation.

Nous le savons, les Intercités sont, depuis des années, les parents pauvres du transport ferroviaire de voyageurs. Depuis le début des années 2000, l'offre des Intercités n'a cessé de diminuer ; elle a souffert d'un sous-investissement chronique dont l'État porte la responsabilité. Le mécanisme de financement instauré en 2010 fait reposer le financement de ces trains à 94 % sur la SNCF. C'est si vrai que la Cour des comptes a parlé, à propos de ce mécanisme de financement, d'un « habillage juridique de la péréquation interne à la SNCF ». Il n'est dès lors pas exagéré de dire que l'État a organisé la dégradation du service Intercités par un conventionnement *a minima* des lignes concernées.

L'étape suivante dans le désengagement a consisté à supprimer les trains de nuit, puis à proposer le transfert de la gouvernance aux régions. L'ultime étape que vous nous présentez, aujourd'hui, est l'ouverture à la concurrence, qui n'intéressera, au bout du compte, que les liaisons les plus rentables, celles à fort potentiel, les autres étant condamnées, à terme, à disparaître ou à être, au moins pour partie, sous-utilisées.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, *rapporteur*. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, *ministre*. Je constate qu'on ne s'est pas bien fait comprendre sur le mécanisme de la délégation de service public. L'État – nous parlons ici des services dont l'État est l'autorité organisatrice – définit le service pour répondre aux besoins des usagers. Il n'est pas question de lignes rentables ou non rentables, puisque c'est une délégation de service public compensée par l'État.

Je ne peux pas non plus laisser dire que l'on se désintéresserait de l'offre des trains d'équilibre du territoire. Je rappelle que l'État va dépenser 3,7 milliards d'euros pour renouveler les matériels concernant ces trains. Ces lignes seront reprises pour partie par les régions, dans le cadre de leur convention TER, mais, sur ces 3,7 milliards, 800 millions seront dédiés aux matériels des lignes qui resteront sous la responsabilité de l'État. C'est donc tout sauf un désengagement.

J'ai eu l'occasion de le souligner : les engagements qui ont été pris au cours du précédent quinquennat ne sont malheureusement pas financés. C'est bien pour sortir de ces promesses non financées que je vous présenterai, d'ici quelque temps, un projet de loi de programmation des infrastructures. S'il est important de prendre des engagements, il faut être sincère et expliquer comment on va les financer. Pour notre part, nous honorerons nos engagements à hauteur de 3,7 milliards d'euros pour renouveler les matériels TET. C'est donc, je le répète, tout sauf un désengagement.

M. Jean-Paul Dufrègne. On verra bien !

M. le président. La parole est à M. Ugo Bernalicis.

M. Ugo Bernalicis. Que vous disiez, madame la ministre, qu'il n'y a pas de désengagement, c'est une chose, mais la délégation de service public entretient bien un lien avec la rentabilité.

Mme Élisabeth Borne, *ministre*. Mais non !

M. Ugo Bernalicis. Bien sûr que si ! Connaissez-vous des délégations de service public qui ne soient pas rentables ? Si c'est le cas, le contribuable doit verser la différence pour assurer la rentabilité du délégataire. On confère une marge de manœuvre à un délégataire, alors qu'on pourrait gérer l'activité de manière plus économique en gestion directe, par le biais d'un service public. Cela vous semble un peu étrange que l'on défende le service public – c'est le cœur de notre discussion depuis le début –, mais souffrez que nos arguments soient valables.

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

M. Rémy Rebeyrotte. Un mot pour vous contredire quelque peu, cher collègue. Vous nous ramenez encore à la question de l'eau, que nous avons évoquée au cours de la séance précédente. *(Exclamations sur les bancs du groupe FI.)* Mais si ! Comparons, en matière de gestion de l'eau, la concession et la régie directe. Ceux qui prétendent que cette dernière solution est moins coûteuse oublient de préciser qu'une partie du financement est assurée par le budget communal.

M. Jean-Paul Lecoq. Ce n'est pas vrai !

M. Rémy Rebeyrotte. Mes chers amis, ce ne sont certainement pas ceux qui ont géré des budgets communaux qui me contrediront ! *(Exclamations sur les bancs des groupes FI et GDR.)*

M. le président. Veuillez écouter l'orateur !

M. Rémy Rebeyrotte. Dites-vous bien que la Cour des comptes l'a souligné à de nombreuses reprises.

M. Jean-Paul Lecoq. C'est interdit par la loi depuis plus de dix ans

M. Rémy Rebeyrotte. C'est normalement interdit, mais la vérité c'est qu'une partie du financement figure dans le budget général; en matière de gestion de l'eau, cela concerne, par exemple, les crédits consacrés à la lutte contre l'incendie. (*Exclamations sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

Mme Patricia Mirallès. Écoutez-le!

M. le président. S'il vous plaît, mes chers collègues!

M. Rémy Rebeyrotte. On n'apprend pas à un singe à faire la grimace, d'autant plus qu'il y a déjà eu des rappels à l'ordre: la Cour des comptes a signalé cette irrégularité à de nombreuses reprises. Je ne voudrais donc pas qu'on laisse à penser que la régie directe est beaucoup plus avantageuse que la concession, ce qui est très discutable. Ainsi, en termes de renouvellement de réseau, c'est souvent dans le cadre d'une régie directe que surviennent le plus de problèmes. Mais je laisse cette question de côté. (*Vives exclamations sur les bancs du groupe FI.*)

M. Ugo Bernalicis. Vous mentez! Cela fait des années que l'on sous-investit dans le réseau!

M. le président. S'il vous plaît, mes chers collègues! Je vous prie de ne pas engager de conversation entre vous, car cela nuit à la qualité de notre débat.

La parole est à M. Jean-Louis Bricout.

M. Jean-Louis Bricout. Je conteste en partie ce qu'a affirmé M. Rebeyrotte sur le budget communal. Comme l'a dit l'un de nos collègues, les dépenses en question font l'objet d'un budget annexe. Par ailleurs, que l'exploitation soit assurée par un syndicat intercommunal ou en régie, le prix de l'eau diffère notamment en fonction des investissements réalisés, car il dépend des frais de fonctionnement et des coûts d'investissement. Je crois donc que l'on s'égare un peu. Rappelons que les régies sont souvent le fait des plus petites communes, dans lesquelles le maire « ferme le robinet », fait lui-même le boulot.

M. Rémy Rebeyrotte. Ce ne sont pas celles qui investissent le plus!

M. Jean-Louis Bricout. Oui, mais cela existe quand même. (*L'amendement n° 125 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari pour soutenir l'amendement n° 238.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. C'est un amendement de cohérence rédactionnelle.

(*L'amendement n° 238, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

(*L'article 2 sexies, amendé, est adopté.*)

Article 2 septies

M. le président. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, pour soutenir l'amendement n° 239.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. C'est un amendement de cohérence rédactionnelle.

(*L'amendement n° 239, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 214.

M. Joël Giraud. Il s'agit de préciser dans le texte que, lors d'une ouverture à la concurrence dans une région, la continuité des déplacements et des correspondances est assurée. C'est un élément extrêmement important pour la cohérence si plusieurs opérateurs sont présents sur un territoire.

J'allais dire, presque perfidement, qu'il serait bon de rappeler parfois ce principe à la SNCF, quand elle est l'opérateur unique dans une région. Il serait bien que les correspondances et la continuité des réseaux soient assurées.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Par souci de clarté, la commission émet un avis favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Sagesse.

(*L'amendement n° 214 est adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, pour soutenir l'amendement n° 240.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

(*L'amendement n° 240, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

(*L'article 2 septies, amendé, est adopté.*)

Après l'article 2 septies

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 325 rectifié portant article additionnel après l'article 2 septies.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement fait suite au débat que nous avons eu hier sur la nécessité, pour SNCF Réseau, d'assurer un traitement transparent et non discriminatoire de toutes les entreprises ferroviaires. La nécessité de s'assurer qu'il n'y ait pas d'administrateurs communs entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités avait été évoquée. Tel est le sens de l'amendement présenté par le Gouvernement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Lors de notre discussion d'hier soir, il avait effectivement été dit que, pour assurer la nécessaire indépendance du gestionnaire d'infrastructures, des règles précises devaient s'appliquer aux membres siégeant dans les organes de gouvernance des différentes entités ferroviaires. Cet amendement est positif et clarifie l'état du droit et des exigences requises. La commission émet donc un avis favorable.

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

M. Jean-Marie Sermier. Il était effectivement important de clarifier l'indépendance entre les futures sociétés nationales. Le groupe Les Républicains vous avait d'ailleurs proposé plusieurs amendements en ce sens. Hier soir, vous nous avez dit qu'il fallait y réfléchir et étudier précisément leur rédaction, si bien que nous avons retiré nos amendements en échange d'une nouvelle proposition du Gouvernement – que nous aurions pu élaborer ensemble, mais cela est un peu

compliqué. Nous soutiendrons évidemment votre amendement et nous vous remercions d'avoir tenu parole. Nous nous affrontons sur certains sujets, mais quand cela va bien, il faut le souligner.

Il me semble essentiel de rappeler, pour que la concurrence soit libre et non faussée et que l'ouverture des marchés joue pleinement son rôle, qu'il faut être modeste et faire profil bas, comme je vous l'ai dit hier soir. En effet, on ignore si des entreprises vont s'intéresser à notre marché, mais, en tout cas, nous devons être prêts à les recevoir et donc être capables de leur proposer les sillons qu'elles vont nous demander. Pour ce faire, nous avons besoin de deux structures différentes et de règles du jeu non faussées. D'un côté, il y aura SNCF Mobilités qui utilisera les sillons et, de l'autre, SNCF Réseau qui produira les sillons et devra vérifier que tout le monde peut passer sur les lignes. C'est pourquoi il importe qu'il n'y ait pas d'administrateurs ou de dirigeants communs aux deux entités.

(L'amendement n° 325 rectifié est adopté.)

Article 3

M. le président. Plusieurs orateurs sont inscrits sur l'article 3.

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. L'article 3 traite des modalités de l'ouverture à la concurrence des services conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs. Suite à mon rapport pour avis, je voulais appeler votre attention sur plusieurs éléments.

Tout d'abord, l'article garantit l'accès effectif et non discriminatoire à du matériel roulant adapté pour les opérateurs ayant remporté un appel d'offres, ainsi que la cession à l'autorité compétente, si elle en fait la demande, du matériel roulant utilisé pour l'exécution des services mis en concurrence, en contrepartie du versement de sa valeur nette comptable à la SNCF. Il prévoit également le transfert des ateliers de maintenance, dès lors qu'ils sont totalement ou majoritairement utilisés pour la poursuite des missions prévues par un contrat TER – transport express régional –, après le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable.

Les services ferroviaires de transport de voyageurs nécessitent l'utilisation de certains biens, matériels ou immatériels, aujourd'hui détenus par l'entreprise en monopole SNCF Mobilités. Mais ces biens ont souvent fait l'objet d'un financement total ou partiel par les autorités organisatrices, par le biais de subventions d'investissement. La mise à disposition de ces biens, qui sont strictement nécessaires à l'exploitation du service, est indispensable, afin de lever une barrière à l'entrée pour les candidats aux futurs appels d'offres et de traiter les opérateurs de manière équitable.

Tel est l'objet de cet article qui me semble intéressant.

M. le président. La parole est à Mme Émilie Bonnavard.

Mme Émilie Bonnavard. L'enjeu final de l'article 3, et plus globalement du pacte ferroviaire, est de concilier l'amélioration de la qualité et de la performance des services publics de transport ferroviaire avec l'ouverture à la concurrence.

Madame la ministre, si cela doit se traduire, comme c'est le cas actuellement, par la dégradation du service pour les usagers des zones de montagne et rurales, je crains que l'objectif fixé soit déjà caduc. En témoignent les décisions unilatérales prises tout dernièrement par la SNCF de fermer au public l'accès à des guichets et à des gares, ou d'en limiter l'ouverture, dans les vallées alpines, dès septembre prochain. La raison invoquée par la SNCF est l'optimisation du coût d'exploitation pour se préparer à l'ouverture à la concurrence.

Voilà un exemple très concret de ce qui arrive déjà sur le terrain. Dans l'adaptation de la SNCF à l'ouverture à la concurrence, nous refusons le sacrifice d'une partie des territoires ruraux et de montagne et des populations qui y vivent, de même que nous ne voulons pas d'une altération de la qualité de l'accueil touristique, filière qui représente 8 % du PIB de la France et plus de 50 % de celui de certains départements comme la Savoie.

Savez-vous, madame la ministre, que de très nombreux habitants de nos vallées travaillent quotidiennement dans le bassin chambérien et s'y rendent par le train? Savez-vous quelles températures nous subissons dans nos vallées l'hiver, entre six heures et huit heures du matin? En quoi va-t-on améliorer le service aux usagers en supprimant la possibilité basique de se mettre à l'abri en hiver? Savez-vous que la Savoie compte 731 000 lits touristiques et est l'une des premières destinations mondiales pour le tourisme d'hiver? Comment accueillir correctement des millions de touristes dans des gares fantômes et fermées?

Ces fermetures ne préfigurent-elles pas la dégradation de la desserte ferroviaire dans nos vallées, déjà bien diminuée ces dernières années? Ce n'est pas l'amélioration du service aux usagers, mais bien le choix de dégrader une partie du service à certains usagers et sur certains territoires, notamment dans nos vallées, pour en sauver d'autres, qui se dessine dès maintenant dans les décisions prises par la SNCF. Comment pouvez-vous nous assurer, madame la ministre, que le résultat de cette réforme ne sera pas, demain, celui qui se dessine aujourd'hui?

M. Hubert Wulfranc. Bravo, madame Bonnavard!

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Gaultier.

M. Jean-Jacques Gaultier. Madame la ministre, vous connaissez notre attachement, largement partagé sur tous les bancs, à un aménagement du territoire équilibré et, donc, au maintien des petites lignes UIC 7 à 9. Au fronton de toutes les mairies, entre les deux termes de la devise « liberté » et « fraternité », il y a le mot « égalité », qui comprend, notamment, l'égalité d'accès aux territoires. Ces lignes sont capitales pour l'accessibilité de nos territoires et, donc, pour garantir leur attractivité et leur compétitivité.

Ces dernières semaines, différents rapports ont été présentés, et il y avait lieu d'être inquiet. Le rapport Duron avait complètement oublié ces lignes et le rapport Spinetta les avait condamnées. Or, dans un département comme celui des Vosges – et j'aurai l'occasion de le rappeler au Président de la République, qui va venir y parler de ruralité la semaine prochaine –, presque tout le territoire est concerné par ces lignes UIC 7 à 9. Si on les supprimait, il n'y aurait plus de train dans le département des Vosges.

D'où notre motivation à défendre un égal accès des territoires et ces dessertes. Je vous avais interrogée, en décembre dernier, dans une question orale sans débat, sur l'axe reliant

Nancy à Vittel, important en termes de services et d'économie. Des stations thermales consentent de lourds investissements, de l'ordre de dizaines de millions d'euros, mais encore faut-il que les curistes et les touristes puissent venir dans nos stations.

M. le rapporteur a déposé un amendement qui tente de nous rassurer, mais si on confie un nouveau rapport à M. Duron, j'ai bien peur que nous ayons un rapport Duron 2 et que nous soyons à nouveau déçus.

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

M. Jean-Paul Lecoq. Je voulais parler en présence du rapporteur pour avis, mais j'ai l'impression que les usages ont changé dans notre assemblée. La présence dans l'hémicycle des rapporteurs pour avis ne semble plus obligatoire, pas plus que celle des présidents de commission. Il y avait des usages pour travailler correctement et avoir une continuité dans les débats.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Je suis leur délégué.

M. Jean-Paul Lecoq. Non, le rapporteur n'est pas la présidente de la commission ; c'est un vice-président qui aurait pu la remplacer. J'aurais pu faire un rappel au règlement, mais j'interviens sur le sujet qui nous préoccupe.

Comme nous avons la chance d'avoir en vous, madame la ministre, une spécialiste de la SNCF, je voudrais vous parler, dans le cadre de la concurrence, des matériels motorisés. À ma connaissance, dans l'histoire de notre pays, après l'électrification des lignes, la SNCF a décidé de ne faire circuler que des locomotives électriques sur les lignes électrifiées. C'était l'usage.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Non.

M. Jean-Paul Lecoq. Peut-être que je me trompe, mais si tel était le cas, j'en parlerais au PDG de la SNCF, car c'est lui qui m'a dit que cette règle s'imposait avant l'ouverture à la concurrence du fret. Mais il ne doit pas connaître la SNCF !

Je l'ai interrogé sur la pollution des machines diesel transportant le fret, trafic que je connais très bien habitant le port du Havre. Ces locomotives diesel sont très polluantes ; lorsqu'elles sortent du Havre, elles doivent monter une pente pour arriver sur le plateau de Caux, dans laquelle elles génèrent une pollution terrible. J'ai interpellé tout le monde à ce sujet – préfets, sous-préfets, ministres, Premier ministre et président de la SNCF – pour savoir qui contrôlait la pollution de ces locomotives diesel. Personne ! Personne ! Et je vous mets au défi de me le dire. Lorsque le PDG de la SNCF est venu au Havre, je lui ai posé la question ; il m'a répondu que la SNCF avait un dispositif de contrôle de la pollution.

M. le président. Je vous demande de conclure, monsieur Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. Comment cela va se passer dans le cadre de la concurrence ? Avez-vous prévu de mettre un dispositif de contrôle antipollution de tous les matériels, y compris de ceux qui n'appartiennent pas à la SNCF ?

M. le président. Je vous remercie.

M. Jean-Paul Lecoq. C'est important, monsieur le président, on parle de choses sérieuses.

M. le président. Bien sûr, tout comme le respect des usages et des règlements.

La parole est à M. Jean-Hugues Ratenon, pour soutenir l'amendement n° 56, visant à supprimer l'article.

M. Jean-Hugues Ratenon. Cet amendement nous permet de réaffirmer notre opposition à la logique d'ouverture à la concurrence, que prévoit l'article 3.

C'est l'occasion de détailler l'exemple allemand, si souvent érigé en modèle sur la question ferroviaire. En réalité, en Allemagne, la compagnie publique est restée en situation de quasi-monopole pour les grandes lignes, qui génèrent 99 % du trafic, et possède une place prépondérante dans le transport régional, longtemps encore après l'ouverture à la concurrence qui date de 1994.

Ainsi, en Allemagne, c'est en raison de la prépondérance de l'opérateur public – sa dette ayant d'ailleurs été épongée par l'État à deux reprises – que la toute relative ouverture à la concurrence n'est pas un désastre. Le prétendu modèle allemand, à notre sens, est un contre-exemple de ce que le Gouvernement prévoit.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Vous avez tout à fait raison de dire que la Deutsche Bahn a conservé une position prépondérante s'agissant du TGV, des lignes à grande vitesse, de même que de quasiment 70 % du trafic régional. Vous auriez aussi pu dire que l'augmentation du nombre de passagers a été de 30 %. Vous auriez aussi pu dire que le coût du service ferroviaire a baissé de 20 % en dix ans. Vous auriez aussi pu préciser qu'un certain nombre de petites lignes avait été régénéré, notamment grâce à des opérateurs français qui remplissent quasiment 10 % du trafic régional en Allemagne.

Pour toutes ces raisons, avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'avis du Gouvernement est évidemment défavorable à l'adoption de cet amendement de suppression.

Je souhaite répondre au député Lecoq. Je suis, quant à moi, très attachée au développement du fret ferroviaire et je ne voudrais pas, monsieur le député, que l'on donne une mauvaise image de cette activité. Certainement faudra-t-il, à l'avenir, renouveler les locomotives afin de passer à des matériels plus propres, mais le Gouvernement, je peux vous l'assurer, travaille à la restauration de conditions de concurrence favorables au fret ferroviaire notamment, sur le plan européen, en défendant l'application de la directive sur les travailleurs détachés, y compris sa révision pour laquelle le Président de la République et le Gouvernement se sont fortement engagés. Une échéance importante aura lieu en juillet avec sa prise en compte dans le domaine du transport routier de marchandises.

J'ajoute qu'il sera fait état d'un certain nombre de décisions s'agissant des péages fret et de l'aide aux transports combinés.

Quoi qu'il en soit, je crois au fret ferroviaire.

M. Jean-Paul Lecoq. Moi aussi !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même si, parfois, les locomotives peuvent être encore polluantes. Je ne doute pas que nous pourrions faire mieux !

M. Jean-Paul Lecoq. Qui contrôle ? Vous ne répondez pas à ma question !

M. le président. La parole est à M. Ugo Bernalicis.

M. Ugo Bernalicis. La situation est tellement fantastique en Allemagne que le patron du syndicat majoritaire dans le secteur ferroviaire a déclaré qu'il y a quatre grands malheurs dans leur pays : le printemps, l'été, l'automne et l'hiver, en raison du sous-investissement affectant les réseaux – les trains n'arrivent plus à l'heure, la situation est compliquée...

Vous avez raison : le réseau public est encore largement prépondérant en Allemagne, la concurrence étant marginale.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. 30 % !

M. Ugo Bernalicis. S'il y a eu une baisse du coût, c'est en fait d'une baisse des salaires des travailleurs du ferroviaire qu'il s'est agi !

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Faux !

M. Ugo Bernalicis. Mais si ! La baisse des salaires a été très forte dans tout le secteur ferroviaire. Il en est de même partout ! Nous parlions tout à l'heure des délégations de service public : lorsque ces dernières coûtent moins cher, c'est au prix de la précarité des travailleurs.

Une député LaRem. Ce n'est pas vrai !

M. Jean-Hugues Ratenon. Il a raison !

M. Ugo Bernalicis. C'est systématiquement comme cela que ça se passe, vous le savez aussi bien que nous. Assumez que vous voulez baisser le coût du travail, y compris dans ces secteurs-là ! Assumez votre politique et faites-le à visage découvert : cela nous aidera pour les grèves !

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Vous ne connaissez pas le dossier !

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

M. Jean-Paul Lecoq. Je vous ai bien écoutée, madame la ministre, mais vous êtes tout de même un peu de mauvaise foi.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Alors là...

M. Jean-Paul Lecoq. Souvenez-vous, un jour, nous sommes sortis ensemble ! (*Exclamations et rires sur les bancs du groupe LaREM.*) Faites travailler votre mémoire, souvenez-vous de notre promenade sur le pôle multimodal du port du Havre ! Je pense que cela réveillera en vous des souvenirs... (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*) À cette occasion-là, vous avez dû mesurer combien je défendais le fret ferroviaire. Vous êtes donc de mauvaise foi pour vouloir me faire passer pour quelqu'un qui ne s'en soucie pas !

Cela dit, vous n'avez pas répondu à ma question, pourtant très précise, celle que le président ne m'a pas laissé formuler avec délicatesse. Je le fais donc maintenant puisque je dispose d'un peu plus de temps. Je sais que la SNCF contrôle son matériel, et je sais aussi qu'aujourd'hui, personne ne contrôle le matériel des autres entreprises pour évaluer la pollution. Je suis content que le rapporteur pour avis, député de la Seine-Maritime, soit revenu et puisse entendre ce que je dis : les trains qui passent chez lui passant ensuite chez moi, nous avons un intérêt commun.

Nous manquons d'un organisme de contrôle d'État anti-pollution pour les entreprises privés alors qu'il en existe pour d'autres matériels – pas sur celui-ci, étonnamment. Personne

n'a été capable de me l'indiquer, ni Guillaume Pepy ni personne d'autre. Si vous le connaissez, donnez-moi le nom de cet organisme de manière à ce que je le saisisse pour savoir à quelle fréquence les locomotives sont contrôlées dans notre pays ! (*Mme Caroline Fiat applaudit.*)

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous confirme que ce sont les services du ministère de l'écologie, donc la Direction générale de la prévention des risques...

M. Jean-Paul Lecoq. Je leur ai posé la question !

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...sur le plan national et, sur le terrain, les DIRRECTE, les directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi, ou les DREAL, les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

J'ajoute que les locomotives de fret bénéficient aujourd'hui d'une dérogation afin de ne pas fragiliser ce secteur du fret ferroviaire, objectif que, j'en suis sûre, nous pouvons partager, monsieur le député.

(*L'amendement n° 56 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 9.

M. Jean-Marie Sermier. Je suis désolé, madame la ministre, je n'ai pas d'anecdote qui nous aurait vu partir ensemble. (*Sourires.*)

M. Jean-Paul Lecoq. Jaloux !

M. Jean-Marie Sermier. Peut-être... Quoi qu'il en soit, vous le savez, nous l'avons répété pendant tout l'examen de ce texte, nous sommes favorables à l'ouverture des marchés. Non pas parce que nous croyons que la baisse des salaires entraînera une diminution du prix des billets : vous le savez bien, une meilleure organisation, une plus grande souplesse, une plus grande transparence permettent à toutes les entreprises d'être plus efficaces, plus souples, plus adaptables et, au fond, de pouvoir ainsi mieux répondre aux besoins des citoyens et, en l'occurrence, du client.

Les tarifs, de surcroît, peuvent en effet baisser – chacun pourrait donner des exemples. C'est le cas pour le Milan-Rome : le service rendu est meilleur et le nombre de dessertes a augmenté. L'ouverture des marchés a aussi des conséquences positives.

Le seul problème, c'est de disposer d'un mécanisme favorable au développement de la solidarité des territoires. Cet amendement, précisément, vise à inscrire dans la loi que partout où les lignes sont reconnues comme essentielles pour leur desserte, le maintien de ces dernières s'impose. Il importe que soient sanctuarisées nos « petites lignes », comme nous les appelons – ce sont en fait de grandes lignes pour chacun de nos territoires, gage de leur développement, pour nous de tous ceux qui ont besoin du train pour travailler, étudier, voyager. Il importe que nous leur disions clairement, ce soir, oui, la SNCF s'ouvrira, oui, le marché s'ouvrira, mais nous ne vous abandonnerons jamais !

M. le président. Je vous remercie.

M. Jean-Marie Sermier. Nous avons besoin de ces petites lignes ! C'est ce que nous voulons inscrire dans la loi !

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Je vous prie de bien vouloir retirer votre amendement.

Nous n'allons pas recommencer ce débat, mais vous savez que ce sont les régions, autorités organisatrices des transports – AOT –, qui sont chargées de déterminer ce qu'elles considèrent comme étant des lignes essentielles. Ce projet de loi n'a ni pour objet ni pour effet de remettre en cause le maintien des petites lignes.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'ai du mal à comprendre la position de votre groupe. En écoutant Mme la députée Bonnivard, j'avais plutôt l'impression que Les Républicains étaient contre l'ouverture à la concurrence...

Mme Émilie Bonnivard. Vous avez mal compris !

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...mais vous me dites maintenant que vous y êtes favorables.

M. Jean-Paul Lecoq. Ils ne peuvent pas être contre, ils ont voté pour Maastricht !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Quoi qu'il en soit, je peux vous rassurer : votre amendement est satisfait puisque l'ouverture à la concurrence ne remet absolument pas en cause le maintien des petites lignes, qui reste sous la responsabilité des régions, organisatrices d'un service public de proximité, pour répondre aux besoins de nos concitoyens.

Votre amendement étant satisfait, je vous propose de le retirer. À défaut, j'émet un avis défavorable.

M. le président. Sur l'amendement n° 9, 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.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Nous ne retirerons pas cet excellent amendement déposé par Vincent Descoeur et cosigné par nombre d'entre nous. C'est en effet l'occasion, pour vous, de reconnaître explicitement que nous souhaitons maintenir les petites lignes. Si cette loi ne dit rien d'autre, à leur propos, que toutes celles qui sont essentielles sont maintenues, cela suffira.

Lorsque ma collègue a pris la parole pour expliquer ce qu'il en était des trains en Savoie, elle n'a pas dit que nous étions opposés à l'ouverture mais, simplement, qu'une infrastructure ferroviaire est vraiment nécessaire en montagne, probablement plus qu'ailleurs.

Nous tenons à ce que notre position soit très claire : oui à l'ouverture, mais à condition de sanctuariser les petites lignes !

M. le président. La parole est à M. Ugo Bernalicis.

M. Ugo Bernalicis. Cet amendement est intéressant. Lorsqu'il s'agit d'inscrire noir sur blanc la nécessité du maintien des petites lignes, c'est plus compliqué !

Mme Émilie Bonnivard. C'est cela !

M. Ugo Bernalicis. A la radio, à la télévision, c'est facile ! « Bien que le rapport Spinetta en fasse état, aucune petite ligne ne fermera ! ». Cela, nous l'avons entendu, mais dès qu'il s'agit de l'inscrire noir sur blanc, il n'y a plus personne ! Qu'est-ce que c'est que cette histoire ?

De surcroît, cet amendement n'est même pas maximaliste ! Il évoque précautionneusement des lignes « essentielles » ! En ce qui me concerne, j'aurais mentionné « toutes les lignes » ! Voilà ce qui me semblerait intéressant !

Finalement, cette stratégie en deux temps est bien dissimulée : ni le Gouvernement ni sa majorité ne veulent fermer les petites lignes mais ce sont les opérateurs, ce qu'il restera de la SNCF, qui seront contraints de les fermer faute de pouvoir joindre économiquement les deux bouts – à moins de renchérir les coûts et à accumuler les problèmes. Voilà la réalité ! Encore une fois, vous n'assumez rien ! Vous avancez masqués...

Mme Émilie Bonnivard. Exactement !

M. Ugo Bernalicis. ...mais nous vous démasquerons, y compris dans la rue ! (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Bricout.

M. Jean-Louis Bricout. Notre groupe soutiendra cet amendement. La mise en concurrence ne doit pas nuire à nos territoires ni tendre, à terme, à la possible suppression de ces petites lignes. Il me semble nécessaire d'inscrire dans la loi leur sauvegarde, car les enjeux sont importants en termes d'aménagement du territoire, d'écologie, et pas seulement de rentabilité.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 9.

(*Il est procédé au scrutin.*)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	88
Nombre de suffrages exprimés	88
Majorité absolue	45
Pour l'adoption	23
contre	65

(*L'amendement n° 9 n'est pas adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n°s 155, 23, 150, 248, 275 et 284, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 23, 150, 248, 275 et 284 sont identiques.

La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 155.

M. Christophe Bouillon. Afin de prendre en compte au mieux les enjeux sociaux, humains et environnementaux de la mise en concurrence d'opérateurs pour l'attribution d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, il est nécessaire, me semble-t-il, que l'autorité organisatrice mette en place un processus de concertation et de dialogue social impliquant les organisations syndicales représentatives et les représentants du personnel des entreprises exploitantes existantes.

Tel est le sens de cet amendement précisant le cadre de cette concertation entre les différentes parties prenantes.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 23.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement vise à assurer la bonne transmission des informations à tout candidat à l'attribution d'un sillon. Si nous voulons instaurer une concurrence libre et non faussée, si nous voulons que des entreprises fassent des propositions nouvelles, il importe, je le répète, que le rail gagne des parts de marchés sur la route.

Tout le monde a rappelé qu'un nouvel essor du transport ferroviaire est une condition nécessaire au respect des engagements que nous avons pris dans le cadre des accords de Paris. Or, pour que le transport ferroviaire soit en mesure de gagner des parts de marché, il faut que nous soyons offensifs et que les opérateurs puissent avoir la totalité des données qui leur sont nécessaires pour faire leur offre. Tel est le sens de cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 150.

M. Christophe Bouillon. Notre collègue Jean-Marie Sermier a parfaitement raison. L'expérience nous montre que, même dans le cadre du monopole de la SNCF, les autorités organisatrices de transports ont souvent eu des difficultés à obtenir les informations qui sont nécessaires lors de la conclusion d'un contrat de service public. La question de la transmission des données est vraiment essentielle. Depuis plusieurs jours, nous entendons, sur l'ensemble de ces bancs, qu'il importe de réussir la mise en concurrence, à la fois pour les usagers et pour les territoires. Il me semble qu'une bonne transmission des données conditionnera cette réussite.

M. le président. La parole est à Mme Florence Lasserre-David, pour soutenir l'amendement n° 248.

Mme Florence Lasserre-David. Compte tenu du fait que les régions ont souvent des difficultés à obtenir de la SNCF les données nécessaires pour exercer correctement leurs prérogatives d'autorités organisatrices, notamment les données nécessaires à la préparation d'appels d'offres, nous voulons, par cet amendement, introduire un mécanisme de transmission des données pour le suivi du contrat, similaire à celui qui a été introduit par l'amendement n° 177.

M. le président. La parole est à M. Benoit Simian, pour soutenir l'amendement n° 275.

M. Benoit Simian. Cet amendement vise à garantir que les entreprises ferroviaires transmettront aux régions toutes les informations dont celles-ci ont besoin pour préparer les appels d'offres. Les régions ont déjà du mal à obtenir des informations de la part de l'opérateur historique, alors imaginez ce qu'il en sera demain, avec l'ouverture à la concurrence !

M. le président. Sur les amendements identiques n° 23, 150, 248, 275 et 284, 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.

La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 284.

Mme Sophie Auconie. Il est défendu, avec les mêmes arguments.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Je pense, monsieur Bouillon, que votre amendement n° 155 est satisfait par l'adoption de mon amendement n° 328, qui porte sur les clauses sociales. Je vous invite donc à le retirer.

J'invite également leurs auteurs à retirer les amendements n° 23 et identiques, faute de quoi je leur donnerai un avis défavorable. Il appartient en effet à l'autorité organisatrice, en tant que puissance publique délégatrice, de définir les conditions de transmission par les entreprises ferroviaires à l'autorité organisatrice, non seulement des informations en amont pour la préparation de l'appel d'offres, mais aussi des informations relatives au suivi de l'exécution du contrat.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

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

M. Benoit Simian. Pourrions-nous avoir un peu plus de précisions sur la manière dont les régions devront procéder ?

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie.

Mme Sophie Auconie. Faisant confiance au rapporteur et au Gouvernement, et convaincus par leurs arguments, nous retirons l'amendement n° 284. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

(*L'amendement n° 284 est retiré.*)

M. Frédéric Reiss. La ministre a été muette !

M. le président. Monsieur Bouillon, maintenez-vous vos amendements ?

M. Christophe Bouillon. Je retire mon amendement n° 155, mais je maintiens le n° 150.

(*L'amendement n° 155 est retiré.*)

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 23, 150, 248 et 275.

(*Il est procédé au scrutin.*)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	90
Nombre de suffrages exprimés	84
Majorité absolue	43
Pour l'adoption	25
contre	59

(*Les amendements identiques n° 23, 150, 248 et 275 ne sont pas adoptés.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 332.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vous avez adopté tout à l'heure l'article 2 *quinquies*, qui intègre de nombreuses dispositions issues de la concertation avec les organisations syndicales. Comme je l'ai indiqué, les concertations doivent se poursuivre sur un certain nombre de points. Il convient

notamment de préciser la procédure à suivre en cas de refus de transfert d'un salarié et de définir les garanties qui seront données au salarié en cas de défaillance de l'opérateur, même si cette hypothèse est assez peu crédible. Il s'agira alors, pour l'autorité organisatrice, d'assurer ce service en régie, le temps de désigner un nouvel opérateur.

Nous souhaitons donc, à travers cet amendement, nous donner la possibilité d'intégrer dans la loi les résultats des concertations à venir, par le biais d'une ordonnance. Tel est le sens de cet amendement.

(L'amendement n° 332, accepté par la commission, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n° 111.

M. Jean-Paul Lecoq. L'objet du présent article est notamment de déterminer, par voie d'ordonnance, le devenir des biens reçus, créés ou acquis par SNCF Mobilités pour l'exécution du service public, ainsi que les conditions de transfert ou de reprise de ces biens par les autorités organisatrices de transport ou, le cas échéant, d'indemnisation de SNCF Mobilités.

Le dispositif législatif actuel concernant le matériel roulant s'appliquant aux services conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs ne permet pas une mise à disposition de ce matériel à de nouveaux opérateurs, puisque celle-ci est fléchée vers SNCF Mobilités uniquement. Il en va de même des ateliers de maintenance.

Pour le Gouvernement, le fait de ne pas pouvoir bénéficier du matériel en place pourrait constituer une barrière à l'arrivée de nouveaux entrants, ce qui se comprend.

Pour nous, cependant, il apparaît pour le moins problématique de permettre à des opérateurs de bénéficier de mises à disposition et d'engranger les subventions publiques des autorités organisatrices sans réaliser d'investissements. Si SNCF Mobilités doit être indemnisée de cette dépossession que vous organisez, ce ne peut être que par les opérateurs concurrents. Au prétexte de faciliter l'entrée des entreprises ferroviaires, vous leur déroulez le tapis rouge.

Nous aimerions donc, madame la ministre, être éclairés sur vos intentions. À défaut, nous proposons la suppression de l'alinéa 5.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Avis défavorable. Nous avons déjà abordé cette question en commission et, parce qu'elle est complexe, il me semble nécessaire de préserver l'habilitation.

S'agissant des matériels roulants, la question est de savoir si ces biens qui ont souvent été subventionnés par les régions, mais dont elles ne sont pas propriétaires, sont des biens de retour ou des biens de reprise pour les autorités organisatrices. S'agissant des ateliers de maintenance, il convient de donner de la souplesse aux régions, puisque différentes solutions sont envisageables.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il convient effectivement de trouver un équilibre entre, d'une part, les exigences de continuité du service public, sachant que les biens dont il est

question ont le plus souvent été largement subventionnés par les régions, et, d'autre part, la préservation des intérêts de l'opérateur historique.

Compte tenu de la complexité de cette question, il semble important de finaliser les dispositions qui s'appliqueront, en lien avec la SNCF et les régions. Tel est l'objet de cet article d'habilitation, et de cet alinéa, qu'il me semble par conséquent important de maintenir. Avis défavorable.

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

M. Hubert Wulfranc. Madame la ministre, au sujet des deux angles morts de ce projet de loi que sont le transfert des cheminots et le transfert du matériel, vous avez souligné à chaque fois, et à juste titre, que la difficulté réside dans la continuité du service public. Or je voudrais rappeler que l'un des principes fondateurs de la SNCF est justement la continuité du service public. Vous vous exposez donc à des négociations encore longues et délicates sur ces sujets.

(L'amendement n° 111 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements identiques, n° 149, 247 et 283.

La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 149.

M. Christophe Bouillon. À travers cet amendement, nous souhaitons qu'une attention particulière soit accordée au matériel roulant amianté.

M. le président. La parole est à Mme Florence Lasserre-David, pour soutenir l'amendement n° 247.

Mme Florence Lasserre-David. Cet amendement vise à modifier l'alinéa 5 de l'article 3. Nous pensons en effet que les régions et l'État, pour les trains d'équilibre des territoires, doivent pouvoir récupérer les biens nécessaires à l'exécution des services conventionnés. Cette possibilité ne doit pas se réduire au transfert des matériels obsolètes.

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 283.

Mme Sophie Auconie. Il est défendu.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Cette série d'amendements a le même objet que la précédente, mais elle porte sur le point spécifique des matériels amiantés, qui peuvent représenter jusqu'à un quart des rames des trains Corail. La question est de savoir si ces matériels sont des biens de retour ou des biens de reprise. Pour les raisons que j'ai déjà exposées, l'habilitation me semble nécessaire, car elle permettra de poursuivre la discussion et d'arriver à un compromis satisfaisant. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je pense que ce sujet, parce qu'il est complexe, mérite qu'on y consacre un peu plus de temps. Telles que les choses sont présentées dans vos amendements, les matériels roulants amiantés seraient des biens de reprise, ce qui peut créer une certaine inquiétude chez l'opérateur historique, pour lequel le régime de biens de retour serait beaucoup plus clair. Il serait problématique de laisser à la SNCF la charge de traiter ces matériels amiantés, alors même qu'elle n'aura plus de contrat les concernant.

Ce sont des sujets importants, sur lesquels nous devons encore travailler, avec les régions et la SNCF, avant de prendre une décision. Je vous invite donc à retirer ces amendements. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Je vous remercie, madame la ministre, de reconnaître qu'il s'agit d'une question importante, mais il faudrait que, d'ici au vote définitif de la loi, nous ayons défini une solution opérante.

Depuis le début de nos débats, vous nous avez, à plusieurs reprises, renvoyés aux concertations en cours. Il est difficile, dans ces conditions, de prendre position, puisque ce projet de loi contient à la fois des angles morts et des aspects inaboutis.

Je voudrais, avant de retirer mon amendement, avoir une idée de votre calendrier. Quand pensez-vous qu'une solution satisfaisante aura été arrêtée, sur cette question tout à fait essentielle? D'ici à l'examen du texte au Sénat, ou bien d'ici à la deuxième lecture à l'Assemblée nationale? Il importe de trouver la meilleure solution si nous voulons réussir l'ouverture à la concurrence dans les régions.

M. le président. Retirez-vous votre amendement, madame Auconie?

Mme Sophie Auconie. Je le retire.

Mme Florence Lasserre-David. Je retire également le mien.
(*Les amendements identiques n° 247 et 283 sont retirés.*)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Je voudrais juste savoir si une réponse sera apportée lors de l'examen au Sénat, ou au retour du texte à l'Assemblée.

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

M. Pierre Dharréville. Je suis mal à l'aise, car ce n'est pas la première fois que nous avons du mal à obtenir une réponse sur des sujets importants. Celui-ci en est un. Cette situation témoigne de la précipitation dans laquelle nous sommes tenus de légiférer, après nous être vu présenter ce texte, dans l'urgence aussi, pour une simple raison de calendrier politique. Le problème est réel. Mieux vaudrait prendre le temps d'une vraie discussion, d'un travail en profondeur, afin de disposer de tous les éléments qui nous permettraient de nous prononcer en connaissance de cause.

(*L'amendement n° 149 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 319.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement tend à préciser que les liaisons librement organisées, qui peuvent faire l'objet d'obligations de service public, ne sont pas concernées par les dispositions relatives au matériel.

(*L'amendement n° 319, accepté par la commission, est adopté.*)

(*L'article 3, amendé, est adopté.*)

Après l'article 3

M. le président. Nous en venons aux amendements portant articles additionnels après l'article 3.

Je suis saisi de deux amendements, n° 168 et 29, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 29 fait l'objet d'un sous-amendement n° 333.

La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 168.

M. Christophe Bouillon. Les services de transport nationaux, régionaux et urbains, de tous modes, y compris les services de transport aérien ou de navigation, gérés par des autorités organisatrices sur la base du code des transports, qu'ils fassent l'objet d'un contrat pour l'exécution du service ou d'une exécution directe, doivent permettre l'association des représentants des usagers désignés par les fédérations nationales d'associations de voyageurs, en mettant en place des comités de suivis dont la composition, le fonctionnement et les missions sont régis par décret.

M. le président. La parole est à M. Guy Bricout, pour soutenir l'amendement n° 29.

M. Guy Bricout. Cet amendement tend à assurer la participation des représentants des associations d'usagers à la gouvernance des services de transport public réguliers. Les services de transport nationaux, régionaux et urbains de tous modes, y compris les services de transport aérien ou de navigation, gérés par des autorités organisatrices sur la base de l'article L. 1221-1 du code des transports, qu'ils fassent l'objet d'un contrat pour l'exécution du service ou d'une exécution directe, doivent permettre l'association des représentants des usagers désignés par les fédérations nationales d'associations de voyageurs, en mettant en place des comités de suivi dont la composition, le fonctionnement et les missions sont régis par décret.

Ces comités auraient notamment pour fonction d'être consultés sur les modalités d'attribution, la définition des appels d'offres et l'évaluation du rapport d'exécution du délégataire, les clauses du cahier des charges, la politique de desserte et l'articulation avec les dessertes du même mode en correspondance, les tarifs, l'information des voyageurs, l'intermodalité, la qualité de service et le choix des matériels affectés à la réalisation des services.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir le sous-amendement n° 333 et donner l'avis de la commission.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Avis favorable à l'amendement n° 29, sous réserve de l'adoption de mon sous-amendement qui le clarifie. J'invite par ailleurs M. Bouillon à retirer son amendement au profit de l'amendement ainsi sous-amendé de M. Bricout.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Je retire mon amendement.

(*L'amendement n° 168 est retiré.*)

(Le sous-amendement n° 333 est adopté.)

(L'amendement n° 29, sous-amendé, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n^{os} 323, 13 rectifié, 20 rectifié, 147 rectifié, 246, 276 rectifié et 217, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 13 rectifié, 20 rectifié, 147 rectifié, 246 et 276 rectifié sont identiques.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 323.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Cet amendement vise à garantir aux collectivités concernées, pour tout projet de modification de l'offre de transport, l'information s'il s'agit d'un service librement organisé – par exemple, le TGV –, et la consultation s'il s'agit d'un service d'intérêt national. Il permet de tenir compte, dans le schéma de desserte, de l'avis des régions, autorités organisatrices de transport, capables d'identifier finement les besoins des usagers.

M. le président. La parole est à M. Guy Bricout, pour soutenir l'amendement n° 13 rectifié.

M. Guy Bricout. Cet amendement vise à informer les régions de l'évolution des services de transport ferroviaire au sein de leur territoire. Leur niveau d'information ne doit pas pâtir du processus d'ouverture à la concurrence. Les dispositions actuelles du code des transports doivent donc être adaptées pour prendre en compte les nouvelles catégories de services définis par la loi, services d'intérêt national et services librement organisés.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 20 rectifié.

M. Jean-Marie Sermier. Notre amendement s'inscrit dans la lignée de ceux déposés précédemment, car nous souhaitons que les régions puissent exprimer leurs possibilités compte tenu du texte de loi qui distinguera à présent entre deux catégories.

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 147 rectifié.

M. Christophe Bouillon. Il est défendu.

M. le président. La parole est à Mme Florence Lasserre-David, pour soutenir l'amendement n° 246.

Mme Florence Lasserre-David. Défendu.

M. le président. La parole est à M. Benoit Simian, pour soutenir l'amendement n° 276 rectifié.

M. Benoit Simian. Je remercie le rapporteur de l'amendement n° 323 qui va dans notre sens et favorise l'intérêt des collectivités territoriales qui seront consultées.

M. le président. La parole est à M. Pierre Dharréville, pour soutenir l'amendement n° 217.

M. Pierre Dharréville. Madame la ministre, vous avez pu interpréter de manière erronée certains de mes propos sur la décentralisation. Je tiens par conséquent à préciser ma pensée à l'occasion de cet amendement.

Le deuxième alinéa de l'article L. 2121-2 du code des transports dispose, dans sa rédaction actuelle, que : « Toute création ou suppression par SNCF Mobilités de la desserte d'un itinéraire par un service de transport d'intérêt national ou de la desserte d'un point d'arrêt par un service national ou international est soumise pour avis aux départements et communes concernés. » Notre amendement tend à soumettre à l'avis désormais conforme des départements et communes concernés les décisions de fermeture de lignes ou de dessertes.

L'ouverture à la concurrence sur les lignes nationales risque, en effet, de se solder par une accélération de la disparition de dessertes. Cette crainte a, en tout cas, été maintes fois exprimée, ici et en dehors de cet hémicycle. La SNCF organise, d'ores et déjà, un grand réaménagement des horaires pour les adapter à l'offre et prévoit de faire passer quelques arrêts de TGV à la trappe. Nous avons déjà regretté que le Thalys, dès l'an prochain, ne s'arrête plus à Lille.

Vous avez prévu, dans cette réforme, un dispositif pour moduler les péages, afin de résoudre ce problème, mais vous ne nous avez pas convaincus. La meilleure méthode ne consiste pas à inciter les opérateurs privés mais à renforcer les pouvoirs d'intervention démocratique contre des décisions qui pourraient être guidées par de pures préoccupations de rentabilité. Donner du pouvoir aux citoyens, aux départements, aux communes, tel est le sens de notre amendement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. J'invite les auteurs de ces amendements à les retirer au profit de l'amendement n° 323. À défaut, j'y serai défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je comprends les conséquences qu'emportent la suppression ou la modification d'une desserte pour un territoire, et j'y suis sensible. L'amendement n° 323 prévoit bien la consultation et l'information des collectivités concernées, en tenant compte des différentes catégories de services nationaux. Pour toutes ces raisons, je vous invite à retirer vos amendements au profit de l'amendement n° 323, sinon j'y serai défavorable.

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

M. Hubert Wulfranc. Nous avons déjà constaté combien vous étiez rétive à la consultation démocratique, et à la mise en place, ou la reconstitution, d'un certain nombre de structures qui permettraient de débattre du fonctionnement du service public à l'échelon local. Je ne citerai qu'un exemple, celui de votre refus de restaurer les comités de ligne.

Par ailleurs, vous avez négligé à plusieurs reprises les interventions de nombreux députés sur ces bancs, qui ne font que relayer les inquiétudes d'élus locaux quant à l'avenir des lignes capillaires.

Vous refusez de prendre en considération la réalité, en particulier l'habileté dont font preuve à l'égard d'élus locaux certaines entreprises dites publiques, en particulier La Poste, qui placent devant le fait accompli les maires, voire les départements dont les commissions départementales des postes sont ni plus ni moins des chambres d'enregistrement, dans l'ordonnancement des infrastructures et des dessertes de territoires.

Voilà que, sans coup férir, vous nous dites que les régions, certes AOT, décideront quelles lignes maintenir ou non, mais que l'avis ferme, autorisé, patenté, par délibération du conseil municipal ou des conseils départementaux, n'ont aucune valeur à vos yeux.

C'est une nouvelle preuve du peu de cas que vous faites de la situation locale.

(L'amendement n° 323 est adopté et les amendements identiques n° 13 rectifié, 20 rectifié, 147 rectifié, 246, 276 rectifié, 217 tombent, de même que les amendements identiques n° 192 rectifié et 193 rectifié.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 169.

M. Christophe Bouillon. La loi prévoit aujourd'hui l'avis des communes et des départements pour toute décision prise par les opérateurs de transport ferroviaire visant à créer ou supprimer la desserte d'un itinéraire ou d'un point d'arrêt par un service national ou international.

Elle prévoit, par ailleurs, l'avis des régions concernées pour toute suppression du service d'embarquement des vélos non démontés à bord des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national. Dans un souci de gouvernance participative, la loi devrait également prévoir dans ces cas la consultation des fédérations nationales d'associations d'usagers des transports.

Derrière cette proposition se cache la question de la circulation douce, notamment l'utilisation des vélos. Nous devons nous habituer à voir de plus en plus de vélos à bord des trains. Les assises de la mobilité furent l'occasion de rappeler qu'à chaque fois que l'avenir d'une ligne est en jeu, il convient d'étudier attentivement les propositions alternatives de transport, et veiller à favoriser des modes de transport non polluants, comme le vélo.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Nous avons demandé, en commission, le retrait de votre amendement, qui traite essentiellement de l'intermodalité, afin de le réexaminer dans le cadre du projet de loi d'orientation sur les mobilités, dans lequel figurera un plan vélo.

C'est pourquoi je vous demande de bien vouloir le retirer. Faute de quoi, j'émettrai un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous confirme que les enjeux d'intermodalité et de développement des mobilités actives seront au cœur du projet de loi d'orientation sur les mobilités. Je suis donc du même avis que le rapporteur et vous propose le retrait de l'amendement, afin d'en discuter de nouveau dans le cadre du futur projet de loi.

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Madame la ministre, vous vous êtes engagée à ce que cette question figure en bonne place dans le projet de loi d'orientation sur les mobilités, qui devrait, du moins nous l'aviez-vous assuré en commission, être inscrit à l'ordre du jour de notre assemblée assez rapidement. Cet engagement pourra donc se vérifier bientôt.

Je le souhaite parce que, comme je l'ai déjà souligné à l'ouverture de nos débats, nous aurions préféré commencer par l'examen du projet de loi d'orientation sur les mobilités, car cela nous aurait permis d'acquiescer une vision d'ensemble du sujet. Nous aurions ensuite traité la question des infrastructures, dans le prolongement du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, et le projet de loi de programmation, avant d'aborder le débat sur le ferroviaire.

Nous aurions sans doute évité la situation, que ni vous ni nous n'avons désirée, d'être renvoyés systématiquement soit à des négociations en cours soit à un texte qui n'est pas encore à l'ordre du jour.

Toutefois, compte tenu de votre engagement, je retire l'amendement.

(L'amendement n° 169 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Naegelen, pour soutenir l'amendement n° 30.

M. Christophe Naegelen. Cet amendement vise à instaurer une consultation préalable à l'arrêt du trafic pour les services nationaux et régionaux.

Qu'il s'agisse d'un arrêt du trafic ferroviaire par choix – transfert sur route, par exemple – ou par contrainte – fermeture imposée par SNCF Réseau pour des raisons techniques –, une procédure préalable à l'arrêt du trafic doit s'imposer aux autorités organisatrices, aux entreprises ferroviaires concernées et à SNCF Réseau afin d'élaborer et de diffuser, sur la base d'éléments recueillis par un ou plusieurs experts indépendants, une analyse du trafic et de l'état de l'infrastructure, l'étude de repreneurs éventuels de l'exploitation et une étude d'impact du report sur l'autocar et les autres modes.

SNCF Réseau doit diffuser des informations sur le calendrier de l'arrêt du trafic préalablement à celui-ci. Ce dossier préalable à l'arrêt du trafic devra inclure des éléments d'analyse comparative des services sur des lignes similaires situées dans d'autres États membres de l'Union européenne.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. La fermeture administrative d'une ligne fait l'objet d'une procédure qui prévoit notamment la consultation de la région. En revanche, l'arrêt du trafic est une décision qui relève de la région et qui ne doit pas être placée sous l'autorité de SNCF Réseau. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous confirme que la fermeture d'une ligne fait l'objet d'une procédure d'autorisation incluant notamment l'avis de la région. Je n'imagine pas, en revanche, que les régions ferment le cas échéant un service sans concertation. Il me semble donc inutile de le faire figurer dans la loi.

Je vous demande de bien vouloir retirer l'amendement.

M. Christophe Naegelen. Il est retiré !

(L'amendement n° 30 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 218.

M. Hubert Wulfranc. Comme vous nous avez déjà prévenus que vous n'accordez aucune suite à un avis motivé des communes et des départements en matière de fermeture de gare, il nous est facile de connaître votre réponse sur les fermetures de guichets, qui se multiplient. J'en prends acte jusqu'aux prochaines manifs !

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. En attendant les manifs, avis défavorable à votre amendement qui n'est pas conforme au principe constitutionnel de non-tutelle d'une collectivité territoriale sur une autre.

(L'amendement n° 218, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Bricout, pour soutenir l'amendement n° 153.

M. Jean-Louis Bricout. Madame la ministre, votre sensibilité aux intérêts des usagers est devenue légendaire. Toutefois, la recherche de la satisfaction des usagers, si elle concerne évidemment la qualité du service, vise également la tarification et le tarif final.

Cet amendement demande au Gouvernement de remettre, dans un délai de six mois, au Parlement un rapport sur l'intérêt d'un observatoire des tarifs du transport ferroviaire. Dans les pays voisins, l'ouverture à la concurrence a pu provoquer des fluctuations de prix, les situations étant très contrastées : l'Angleterre et la Suède ont connu une forte hausse des prix des billets, l'Allemagne une stabilisation des prix, et l'Italie une forte baisse.

Compte tenu de la complexification de la tarification, qui pourrait intervenir avec l'ouverture des services conventionnés à la concurrence, et pour permettre d'analyser et d'identifier les causes interférant sur le tarif final – par exemple les péages – en dépit d'avis conformes de l'ARAFER, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, il est nécessaire de créer un observatoire indépendant, dont le collège comprendra notamment des représentants de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports, en vue de contrôler l'évolution des prix.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. L'ARAFER exerce, depuis 2016, la mission de surveillance des marchés de transports – fer, route et autocar. Elle recueille auprès des acteurs concernés de nombreux éléments, dont les prix. Votre amendement vise donc à instaurer un dispositif redondant avec celui qui existe déjà.

C'est pourquoi je vous demande de le retirer. Faute de quoi, j'émettrai un avis défavorable.

(L'amendement n° 153, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Article 3 bis

M. le président. La parole est à M. Cédric Roussel, inscrit sur l'article.

M. Cédric Roussel. L'article 3 bis vise à adapter le cadre juridique des tarifs sociaux à l'ouverture du rail à la concurrence, prévue pour 2019. Ces tarifs sociaux sont essentiels

puisqu'ils permettent aux familles nombreuses, aux blessés de guerre ou aux accompagnateurs de personnes handicapées de bénéficier d'un prix réduit lors de l'achat d'un billet de train.

Toutefois, ces tarifs sont fondés sur des bases juridiques hétérogènes et fragiles, qui risquent d'être remises en cause lors de l'ouverture du rail à la concurrence. Le présent article propose donc de donner un solide fondement législatif aux tarifs sociaux grâce à leur inscription dans un texte de loi. Il laisse également à l'exécutif la possibilité de détailler leurs modalités d'application par de futurs décrets.

Les usagers concernés pourront donc continuer de bénéficier de tarifs préférentiels pour leurs billets, qu'ils choisissent de voyager dans un train de la SNCF ou dans un train affrété par un des nouveaux opérateurs à partir de 2019. L'universalité des tarifs sociaux sera donc respectée et l'équité dans la mobilité préservée.

Parallèlement, l'article évite toute distorsion de concurrence en introduisant une compensation transparente de la part de l'État pour les opérateurs ferroviaires, qui devront appliquer ces réductions de prix à leurs billets.

C'est pour l'ensemble de ces raisons que nous voterons l'article.

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements identiques, n° 27, 152, 249 et 286.

La parole est à M. Guy Bricout, pour soutenir l'amendement n° 27.

M. Guy Bricout. Cet amendement vise à garantir que les tarifs sociaux fixés par l'État le seront en cohérence avec ceux dont décident les régions, qui ont acquis une liberté tarifaire depuis la loi du 4 août 2014.

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 152.

M. Christophe Bouillon. Il est défendu.

M. le président. La parole est à Mme Florence Lasserre-David, pour soutenir l'amendement n° 249.

Mme Florence Lasserre-David. Il est défendu.

M. le président. L'amendement n° 286 est-il défendu ?

M. Thierry Benoit. Défendu !

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Favorable.

(Les amendements identiques n° 27, 152, 249 et 286, acceptés par le Gouvernement, sont adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, pour soutenir l'amendement n° 241.

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

(L'amendement n° 241, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n° 271 rectifié.

M. Michel Castellani. Cet amendement vise à compléter l’alinéa 2 en précisant que les tarifs sociaux sont définis par décret pour certaines catégories de voyageurs, « en tenant compte notamment de leur situation familiale, économique, professionnelle, de santé ou de leur domiciliation géographique ».

Il convient de fixer dans la loi les critères d’éligibilité aux tarifs sociaux que devra respecter le pouvoir réglementaire.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Défavorable. Si la tarification sociale prend légitimement en compte la situation familiale, économique ou professionnelle, en revanche, le critère géographique ne nous paraît pas approprié.

(L’amendement n° 271 rectifié, repoussé par le Gouvernement, n’est pas adopté.)

(L’article 3 bis, amendé, est adopté.)

Article 3 ter

M. le président. La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, inscrit sur l’article.

M. Jean-Marc Zulesi. La SUGE – Surveillance générale – est la police ferroviaire de la SNCF. Ses agents accomplissent des missions importantes. Ils protègent, assistent et sécurisent, tant les voyageurs que le personnel, ainsi que les biens sur l’ensemble du réseau de la SNCF. Soulignons l’excellent travail et le dévouement de ces agents.

Cet article reconnaît la qualité du travail effectué en proposant que la SUGE garde la main en matière de sécurité et donc conserve l’ensemble de ses prérogatives.

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l’amendement n° 176.

M. Christophe Bouillon. Les agents de la SUGE, qui est la police ferroviaire, sont des cheminots avec un pouvoir de police spécifique. Ils sont assermentés, armés et en uniforme. Ils préviennent les actes de malveillance dans les gares et dans les trains, font respecter la réglementation, traitent les infractions, protègent les installations de la SNCF et contribuent à la lutte anti-fraude.

Un amendement du Gouvernement, qui vise à assurer un « haut niveau de sûreté et garantir une application homogène sur son territoire », propose d’élargir le champ des personnes susceptibles de recourir à la SUGE. Il vise à contractualiser les missions de la SUGE « à la demande » de chaque acteur du système ferroviaire.

L’amendement ici proposé retire la mention « à leur demande », en cohérence avec l’objectif affiché. Il prévoit ainsi clairement de ne pas mettre la SUGE en concurrence avec des sociétés privées et de rendre ses services obligatoires, avec une contractualisation de ses moyens.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Nous avons déjà eu le débat en commission. L’objectif est bien d’élargir la liste des acteurs qui peuvent recourir à la SUGE. Le recours à la mission régaliennne de celle-ci est obligatoire. En revanche, les acteurs peuvent décider de recourir à d’autres sociétés pour les services de gardiennage, par exemple.

Avis défavorable.

(L’amendement n° 176, repoussé par le Gouvernement, n’est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Guy Bricout, pour soutenir l’amendement n° 73.

M. Guy Bricout. La réforme ferroviaire de 2014 avait transféré le service interne de sécurité de la SNCF – la SUGE – à l’EPIC de tête SNCF. De façon logique, le présent projet de loi prévoit la possibilité pour les entreprises ferroviaires autres que la SNCF d’avoir recours à ce service si elles en formulent la demande

La sûreté ferroviaire est une prérogative quasi régaliennne et doit être assurée de façon uniforme sur l’ensemble du territoire.

La mise à disposition de la SUGE pour les entreprises ferroviaires ne se fera que dans un cadre formalisé mais, pour des raisons évidentes d’équité dans la concurrence, il faut s’assurer que la SNCF ne sera pas privilégiée, par exemple dans la tarification des prestations. Cet amendement vise donc à préciser que la SUGE remplira ses missions dans le respect des principes d’équité et de non-discrimination.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Atteint de « bricoutphilie », je donne un avis favorable à cet amendement. *(Applaudissements sur les bancs du groupe UDI-Agir.)*

M. Thierry Benoit. Bravo ! C’est un feu d’artifice ce soir !

(L’amendement n° 73, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L’article 3 ter, amendé, est adopté.)

Article 3 quater

M. le président. Plusieurs orateurs sont inscrits sur l’article 3 quater.

La parole est à M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Marc Zulesi. S’il y a une chose qui nous rassemble sur ces bancs, c’est bien notre attachement aux petites lignes, qui ne sont en rien petites, car ce sont des lignes de vie, des lignes humaines, des lignes sociales. Dans les Bouches-du-Rhône, nous les connaissons bien – je pense en particulier à la ligne Miramas-Marseille, avec sa gare de Saint-Chamas, surnommée « ligne de la Côte bleue ». Pourtant, ces lignes ont un âge moyen de trente ans. Il convient donc d’avoir une vision claire de l’état de ces lignes : c’est l’objet de l’article 3 quater, qui demande au Gouvernement de remettre au Parlement un rapport dressant un état des lieux pragmatique et clair sur ce sujet.

M. le président. La parole est à M. Gilles Lurton.

M. Gilles Lurton. La France a la particularité de bénéficier d’un maillage territorial important en matière ferroviaire. Contrairement à ce que certains pourraient penser, il ne s’agit pas uniquement d’un confort pour les usagers ; il s’agit plutôt d’un moyen de désenclaver nos territoires ruraux. C’est à cela que nous reconnaissons la qualité de ce

service public. En desservant l'ensemble du territoire français, notre service ferroviaire permet un développement économique au-delà des grandes villes.

Dans ce contexte, l'article 3 *quater* que nous venons d'aborder permet de vous alerter une nouvelle fois, madame la ministre, sur l'importance des petites lignes dans le développement territorial. Encore hier, vous avez déclaré ne pas vouloir appliquer les propositions du rapport Spinetta concernant la suppression de certaines petites lignes. Pour autant, les mesures proposées dans ce projet de loi, notamment le transfert de compétences aux régions et l'ouverture à la concurrence des lignes, font peser un risque sur ce qu'il est coutume d'appeler les petites lignes.

Le rapport prévu dans cet article nous permettra de faire le point et de veiller à ce que les mesures mises en œuvre n'entraînent pas la fermeture de ces lignes qui, je vous le rappelle, sont pour certains habitants de nos territoires les plus ruraux le seul moyen de transport.

Par ailleurs, ce rapport devra nous permettre d'analyser la pertinence du transfert de la compétence organisationnelle aux régions, et notamment son impact sur le maintien de la circulation des TGV sur des tronçons qui ne sont pas des lignes à grande vitesse. L'arrêt de la circulation sur ces tronçons enclaverait certains territoires pour lesquelles ces lignes représentent un véritable service public nécessaire aux usagers. Cette situation serait également dommageable pour les collectivités territoriales qui ont énormément investi dans ces lignes.

Le service public ferroviaire français n'a pas vocation à créer des inégalités entre nos territoires : c'est la raison pour laquelle l'ensemble des petites lignes doivent être maintenues. Le rapport prévu à l'article 3 *quater* sera donc pour nous, madame la ministre, un outil nécessaire au contrôle de la continuité du service public ferroviaire. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LR.)*

M. le président. La parole est à M. Ugo Bernalicis.

M. Ugo Bernalicis. Je m'étonne que l'on demande des rapports. *(Murmures sur quelques bancs du groupe LaREM.)*

M. Marc Fesneau. Nous nous en souviendrons, monsieur Bernalicis !

M. Ugo Bernalicis. Je pensais que cette pratique était proscrite dans notre assemblée. Je me souviens qu'un certain nombre de rapports avaient été demandés lors de précédents débats : à chaque fois, on nous avait expliqué que ce n'était pas opportun, que le Gouvernement n'était pas là pour rédiger des rapports, qu'il fallait respecter la séparation des pouvoirs...

Par ailleurs, il existe déjà un rapport sur le sujet, à savoir le rapport Spinetta. Certes, il n'a pas apporté de bons éléments à vos yeux puisqu'il préconise la fermeture des petites lignes : c'est pourquoi vous voulez un autre rapport. Cette méthode est tout de même assez étrange.

Vous pourriez aussi demander la création d'une mission d'information – je ne sais pas ce qu'en pense le Gouvernement, c'est peut-être d'ailleurs ce que proposera Mme la ministre.

Vous avez bien compris mon étonnement devant cette demande de rapport au Gouvernement alors même que cela ne se fait pas. Vous le savez bien, nous ne sommes pas là pour contrôler l'action du Gouvernement !

M. Rémi Delatte. Bien sûr que si ! C'est notre rôle de parlementaires !

M. Ugo Bernalicis. C'était une blague, monsieur Delatte.

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n^{os} 256 et 162 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Jean-Félix Acquaviva, pour soutenir l'amendement n^o 256.

M. Jean-Félix Acquaviva. À l'instar d'autres personnes ici, nous pensons qu'afin de préserver une desserte réelle et effective des territoires ruraux, de montagne ou à faible densité démographique, les autorités organisatrices de transports doivent étudier, en étroite collaboration avec les régions et les autres collectivités territoriales, tous les moyens – je dis bien tous les moyens – pour maintenir coûte que coûte des lignes de transport. Nous sommes tous d'accord pour dire que c'est le cœur même du service public que d'être là où la rentabilité n'est pas au rendez-vous.

Cela a déjà été dit, ces lignes secondaires sont petites en nombre de passagers mais grandes en termes de services pour les personnes résidant dans ces territoires parfois éloignés des centres de décision et des services de base.

L'amendement n^o 256 vise à réécrire l'article 3 *quater*, rédigé par le rapporteur, qui prévoit la remise d'un rapport sur l'état du réseau et des lignes menacées de fermeture, afin que ce dernier ne se limite pas à établir une simple description. Il s'agit bien pour nous de réfléchir aux possibilités de reprise d'exploitation, y compris par des sociétés d'économie mixte ou des sociétés d'économie mixte à opération unique associant les collectivités territoriales – je rappelle que c'est le cas en Corse.

Le rapport demandé devra aussi évaluer l'opportunité de refondre la catégorisation des petites lignes, au regard notamment des nouvelles lignes de TGV. En effet, certaines d'entre elles peuvent faire l'objet d'un regain d'intérêt ou pourront connaître un avenir meilleur, eu égard aux possibilités de correspondance qu'elles peuvent ou pourront offrir.

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n^o 162 rectifié.

M. Christophe Bouillon. Je comprends les intentions du rapporteur. D'ailleurs, cet article 3 *quater* est né d'une discussion riche et passionnante en commission du développement durable, parce que nous voyons bien l'attention que porte chacun d'entre nous, sur son territoire, à l'avenir de ce qui est sans doute appelé improprement les « petites lignes ». Cette question a été débattue suite à la publication du rapport Spinetta.

Pour autant, l'amendement n^o 162 rectifié vise à préciser la notion de « lignes les moins circulées ». Il évoque plutôt les « lignes UIC 7 à 9 ». Monsieur le rapporteur, ces lignes sont-elles incluses dans le champ de l'article 3 *quater* ? Qu'appellez-vous « lignes les moins circulées » ? Cette notion est-elle plus large ou plus restrictive que les lignes UIC 7 à 9 ? Nous cherchons tous ici à disposer de données objectives sur ce sujet, qui permettront d'avoir un débat dans les deux chambres du Parlement.

J'ai également déposé un amendement n° 163 rectifié portant article additionnel après l'article 3 *quater*, sur lequel je ne reviendrai pas, et qui vise à donner aux autorités organisatrices de transports la pleine capacité de disposer de données socio-économiques objectives sur cette question.

Telle est d'ailleurs l'intention de M. Spinetta, qui a souligné dans son rapport la nécessité de disposer de données socio-économiques relatives aux petites lignes. Il convient de vérifier à chaque fois s'il existe une alternative au maintien de ces lignes, si oui laquelle, et s'il n'y a pas, ici ou là, des zones de développement économique dont la création serait envisagée. La problématique de l'aménagement du territoire, souvent évoquée par un certain nombre de nos collègues, me paraît essentielle. Toutes ces questions devront faire l'objet d'une discussion, à un moment ou un autre. Pour cela, monsieur le rapporteur, il faut que vous précisiez vos intentions.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Nous avons déjà eu cette discussion. L'objet du rapport demandé au Gouvernement devait justement ne pas être trop précis...

Mme Caroline Fiat. Surtout pas !

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. ...dans la terminologie, de manière à englober ces lignes peu fréquentées. Les lignes UIC 7 à 9 renvoient à une classification internationale non transposée en droit français, faisant référence au tonnage et donc sans pertinence réelle.

L'idée était de pouvoir disposer d'un rapport présentant l'état du réseau et des circulations sur ces lignes moins fréquentées et, encore une fois, hétérogènes – cela sera précisé par le Gouvernement – et d'évaluer le montant des crédits nécessaires à la régénération de ces lignes. Cette question fait déjà l'objet d'un diagnostic prédictif, ligne par ligne, commencé par SNCF Réseau il y a dix-huit mois ; ce diagnostic sera finalisé d'ici à la fin de l'année pour l'ensemble des lignes et annexé au rapport demandé au Gouvernement. Ce rapport permettra d'éclairer les autorités organisatrices de la mobilité, en l'occurrence les régions, dans leur préparation des négociations de la future génération des contrats de plan État-région. Il s'agira donc d'un rapport utile.

M. le président. Monsieur le rapporteur, dois-je comprendre que vous donnez un avis défavorable aux deux amendements ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Absolument, monsieur le président.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Ugo Bernalicis.

M. Ugo Bernalicis. Je me souviens de discussions que nous avons eues sur un autre texte. Il me semble que l'ajout, à l'article 3 *quater*, de l'adverbe « notamment » permettrait de traiter tous ces sujets dans le rapport, dont l'objet ne serait pas exclusif. En effet, M. Bouillon souhaite que le rapport présente une vision large du sujet et qu'il traite plusieurs points, notamment la situation des lignes classées UIC 7 à 9. Un amendement visant à ajouter l'adverbe « notamment » avant l'objet du rapport permettrait donc peut-être de

trouver un point d'équilibre, un point d'accord, de rassurer tout le monde et de garantir le bon traitement de cette question. Il serait de bon aloi de fonctionner ainsi.

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. J'entends parfaitement ce que vient de dire M. le rapporteur, que je remercie pour ces précisions utiles qui nous assurent d'obtenir la réponse que nous attendons tous sur cette question des petites lignes. J'ai bien compris quel serait le contenu de ce rapport, qui me semble utile et qui permettra sans doute d'éclairer la représentation nationale. C'est la raison pour laquelle je retire mon amendement.

(L'amendement n° 162 rectifié est retiré.)

(L'amendement n° 256 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat, pour soutenir l'amendement n° 58.

Mme Caroline Fiat. Le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire propose, suivant les recommandations du rapport Spinetta, de faire disparaître les petites lignes par nécessité économique (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM*)...

M. Marc Fesneau. Ah bon ? À quel article ?

Mme Caroline Fiat. ...afin de se recentrer sur les zones urbaines et péri-urbaines ainsi que sur les lignes à grande vitesse. Ce projet met en péril l'accès de tous aux transports sur le territoire. Favoriser les zones urbaines, déjà largement desservies, au détriment des zones rurales, plus difficiles d'accès, accentuera d'autant plus ces fractures territoriales.

Mme Patricia Mirallès, Bis repetita !

M. Benoit Simian. C'est toujours la même chose...

Mme Caroline Fiat. En Occitanie, par exemple, les lignes de proximité représentent 50 % des lignes du territoire, contre 30 % en moyenne au niveau national. Or c'est bien le rôle du secteur ferroviaire que d'assurer une mission de service public en garantissant à tous une égalité quant à la mobilité sur le territoire.

Non, la route ne peut pas remplacer les petites lignes, comme le préconise le rapport Spinetta, pour la simple raison que nombre de personnes n'ont pas le permis, la capacité de conduire ou les moyens de s'acheter une voiture. En supprimant les petites lignes, ce sont tous ces citoyens que vous laissez de côté.

La fin du service public et la privatisation des bénéfiques, voilà donc l'esprit de ce nouveau pacte ferroviaire. On pourrait y ajouter un aspect anti-écologique puisque, en incitant les gens à prendre la voiture, la suppression des petites lignes va aussi porter préjudice à l'environnement.

M. Marc Fesneau. Vous lisez bien vos fiches !

M. Laurent Saint-Martin. Faites un effort sur la ponctuation !

Mme Caroline Fiat. C'est pourquoi nous proposons fermement le maintien des petites lignes, au nom d'une vision globale de l'aménagement du territoire dans laquelle le système ferroviaire assure une mission de service public digne de ce nom.

Plusieurs députés du groupe LaREM. Très bonne lecture ! Bravo !

Mme Caroline Fiat. J'en déduis que vous êtes d'accord avec moi !

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Nous venons de débattre de ce sujet. Avis défavorable.

Mme Caroline Fiat. C'est tout ?

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous débattons ce soir d'un sujet important, qui mérite mieux qu'une telle intervention. Madame Fiat, vous pouvez exprimer votre point de vue contre la concurrence, mais vous n'êtes pas obligée de le faire en assénant des contre-vérités sur le sens du pacte ferroviaire,...

Mme Patricia Mirallès. Exactement !

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...sans prendre en compte toutes les orientations du Gouvernement en matière de mobilité du quotidien, notamment dans les zones rurales. Je vous rappelle qu'aujourd'hui, 80 % du territoire n'est pas couvert par une autorité organisatrice de transports et que nos concitoyens n'ont donc aucune alternative à la voiture individuelle.

Mme Patricia Mirallès. Eh oui !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Voilà la politique conduite par le Gouvernement. Vous pouvez être contre l'ouverture à la concurrence, mais si vous pouviez éviter de caricaturer la politique menée par le Gouvernement, cela aiderait à la clarté des débats. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM et sur plusieurs bancs du groupe MODEM.*)

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat.

Mme Caroline Fiat. Je suis désolée, madame la ministre, que vous teniez les amendements de l'opposition pour des caricatures et que vous pensiez que nous ne prenons pas le débat au sérieux. En tout cas, je trouve très étonnant, bien que nous commençons à nous habituer à ce type d'attitude, que vous ne soyez pas choquée par le fait que d'autres députés ne le respectent pas.

Mme Patricia Mirallès. Et vous l'avez respecté cet après-midi, lors des questions au Gouvernement ?

Mme Caroline Fiat. Que cela vous plaise ou non, vous devrez encore, et pendant plus de quatre ans, supporter que nous fassions notre travail et que nous propositions d'amender vos projets de loi. De tels propos, lorsqu'ils viennent de la part de nos collègues, me dérangent déjà un peu mais lorsqu'ils viennent de vous, madame la ministre, c'est vraiment très méprisant ! (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

Mme Danièle Obono et M. Ugo Bernalicis. Tout à fait !

(*L'amendement n° 58 n'est pas adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 209 rectifié et 205 deuxième rectification, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. Jean-Jacques Gaultier, pour les soutenir.

M. Jean-Jacques Gaultier. L'amendement n° 209 rectifié tend à compléter l'article 3 *quater* par l'alinéa suivant : « Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi et avant l'élaboration des prochains contrats de plan État-région, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'exploitation des infrastructures et des investissements des lignes UIC 7-9 (...) ». Ce délai plus court, de six mois, se justifie par le fait que certaines de ces lignes ont déjà fait l'objet d'un rapport et d'un audit à la fois par SNCF Réseau et par les régions. Le travail ayant déjà été fait, les régions étant prêtes et demandeuses, je souhaiterais que nous puissions avancer plus rapidement.

L'amendement n° 205 deuxième rectification, quant à lui, est un peu plus exigeant puisque le délai en question serait réduit à trois mois, toujours au motif que le travail a déjà été fait par SNCF Réseau et par certaines régions.

L'enjeu réside dans ce que vous nous avez indiqué, madame la ministre, à savoir le maintien des engagements pris par l'État au travers des contrats de plan État-région en cours pour la période 2015-2020, soit 1,5 milliard d'euros – pas davantage ! – pour toutes les lignes, mais il s'agit aussi de trouver des moyens supplémentaires pour assurer la réouverture de certaines lignes déjà neutralisées.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. J'en demande le retrait. À défaut, la commission y serait défavorable.

Nous pourrions avoir cette discussion dans le cadre du volet programmation du projet de loi d'orientation sur les mobilités, qui permettra d'éclairer l'ensemble du débat en vue de la négociation de la future génération des contrats de plan État-région.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Ugo Bernalicis.

M. Ugo Bernalicis. Sur la forme, les deux amendements ajoutent – et c'est une bonne chose – chacun un élément complémentaire au rapport demandé dans cet article. Ils ne s'opposent pas, madame la ministre, à la rédaction initiale et ils devraient pouvoir être adoptés. Quant à choisir entre un délai de six ou de trois mois, il me semble que, dans la mesure où le travail a déjà été fait, nous pourrions aussi bien dire la semaine prochaine ! En définitive, il aurait fallu que nous puissions disposer dudit rapport à l'ouverture de ce débat. Cela nous aurait éclairés.

Madame la ministre, vous dites que nous caricaturons vos propos, mais vous ne démontrez pas en quoi nous les caricaturerions. J'attends encore vos arguments.

À nos collègues de la droite, je voudrais dire que j'ai rencontré le vice-président chargé de la sécurité et du contrôle d'accès dans les transports publics de la métropole européenne de Lille – lequel n'est autre que M. Darmanin – car l'installation de portiques de sécurité dans le métro de Lille se révèle une vraie galère. L'investissement dans ces portiques devant être amorti en dix ans, les élus et les services de la métropole avaient tablé dans leur plan prévisionnel sur une augmentation du nombre de voyageurs sur l'ensemble du réseau de transports de la métropole – métro, bus et tramways –, sauf qu'ils n'avaient pas prévu que, dans l'intervalle, certaines lignes secondaires pourraient fermer et

que des usagers seront alors obligés de prendre leur voiture pour se rendre à Lille et du coup n'emprunteront plus le métro à leur arrivée en centre-ville, risquant d'ailleurs d'encombrer les parcs relais, dits « P&R », avec leur voiture. Les élus et les services de la métropole sont en train de se demander si, en définitive, leur feuille de route pour les dix prochaines années est encore pertinente et si les évolutions ne vont pas mettre en péril tous leurs investissements. Cela m'a plutôt étonné au départ, venant de la droite, car je pensais ses représentants pro-« concurrence libre et non faussée ». Mais il y a là vraiment une réalité, une demande et une inquiétude auxquelles il faut répondre.

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Gaultier.

M. Jean-Jacques Gaultier. Les conclusions des deux études ont déjà été présentées aux élus et à tout le monde par SNCF Réseau et par les régions. Ainsi, pour la fameuse ligne 14 Nancy-Vittel, dont j'ai parlé tout à l'heure, la région est aujourd'hui dans les *starting blocks*, prête à investir, mais pas toute seule, au vu de ces conclusions.

Pour ces raisons, je maintiens mes deux amendements. Puisque le travail a été fait, je ne vois pas pourquoi il faudrait attendre à nouveau un an un rapport portant sur toutes les lignes de France, soit près de 10 000 kilomètres de lignes UIC 7-9. Sur les 67 kilomètres en question, le boulot a déjà été fait et présenté à tous, et par SNCF Réseau et par la région.

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

M. Benoît Simian. C'est un sujet extrêmement important que celui des lignes UIC 7-9 car, en réalité ce classement est totalement obsolète. Dans ma circonscription, la ligne Bordeaux-Soulac-sur-Mer est classée UIC 7-9 alors même que trente trains par jour y circulent. Pourquoi? Parce que le classement est fonction du tonnage transporté: si sur une ligne ne circulent pas de trains de marchandises, elle est considérée, même si je n'aime pas cette dénomination, comme une « petite ligne ».

Vous avez raison, chers collègues, il s'agit d'un sujet qui mérite un examen approfondi, au cas par cas. Mais faisons confiance aux territoires: je ne nous vois pas décider depuis Paris ce que les collectivités doivent faire. Soyons girondins dans l'approche: vous le savez, des négociations vont être menées dans les mois qui viennent dans le cadre des CPER. Il faut travailler avec les régions.

Enfin, un mot de réponse à madame Fiat. Quel est votre projet pour la réforme ferroviaire? En réalité, vous n'en avez pas. Votre projet se résume au *statu quo*, c'est-à-dire plus de dette et moins de parts de marché! (*Exclamations sur les bancs du groupe FI.*)

M. Ugo Bernalicis. Caricature!

M. Benoît Simian. Alors que la ministre, elle, vous affirme qu'elle veut mettre le paquet sur les transports du quotidien, c'est-à-dire sur les petites lignes qu'empruntent des millions d'usagers.

Notre réforme est, elle, synonyme de plus de mobilité durable sur tous les territoires de la République! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

(*Les amendements n° 209 rectifié et 205 deuxième rectification, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.*)

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour un rappel au règlement.

M. Jean-Paul Lecoq. Monsieur le président, mon camarade Hubert Wulfranc avait demandé la parole sur les amendements précédents. Or vous venez d'appliquer à nouveau des règles dont je connais l'existence et qui veulent que seuls deux orateurs – ici trois, le groupe majoritaire ayant eu le droit de s'exprimer, alors même que vous aviez indiqué que le débat était clos – s'expriment sur chacun des amendements. En l'espèce, un quatrième orateur aurait très bien pu s'exprimer. C'est cela même le débat: ...

Mme Marie-Christine Dalloz. Il le relance! (*Sourires.*)

M. Jean-Paul Lecoq. ...un collègue d'un autre groupe intervient et certains d'entre nous ont envie de rebondir sur ses propos. Monsieur le président, vous limitez le débat, pour des questions de rapidité, sans doute pour que la loi puisse entrer en application le plus rapidement possible. Je vois bien que vous avez envie d'aller vite, mais ce débat est important.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous avons tout notre temps!

M. Jean-Paul Lecoq. Madame la ministre, si vous n'êtes pas tombée dans le même travers, je vois bien que vous fatiguez tout de même un peu. (*Exclamations sur plusieurs bancs.*)

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Madame la présidente de la commission, je m'autorise ce que je veux: la ministre participe en effet et va encore participer à notre débat de la première à la dernière minute.

M. Jean-Paul Lecoq. Monsieur le président, ce rappel au règlement avait pour but d'indiquer que, lorsque, dans un débat, certains collègues demandent la parole, il faut la leur accorder, même si cela conduit à dépasser le temps imparti. J'en appelle à votre indulgence: il me paraît nécessaire qu'au minimum chaque groupe puisse s'exprimer sur les sujets importants.

M. le président. Monsieur Lecoq, je vous remercie de ce rappel au règlement et de vos précieux conseils.

Article 3 quater (suite)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 242.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Il est rédactionnel, monsieur le président.

(*L'amendement n° 242, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Ugo Bernalicis, au nom du groupe La France insoumise, pour une explication de vote sur l'article.

M. Ugo Bernalicis. Je constate que l'article 3 quater n'a été que très peu amendé: c'est bien dommage, car les amendements proposés comportaient des propositions intéressantes

car, oui, il existe bel et bien dans le pays des propositions sur ce qu'il conviendrait de faire pour le rail. Je vous invite d'ailleurs à vous reporter au document tout à fait remarquable édité par la fédération CGT des cheminots. Cher collègue de la majorité qui venez d'intervenir, c'est à vous que je m'adresse ! Il y a beaucoup de belles choses à faire avec le rail.

Nous vous l'avons dit à maintes reprises : il faudrait relancer et redéployer le fret ferroviaire. Cela limiterait par exemple le nombre de camions circulant sur l'autoroute A1. Et Lille serait la première ville intéressée, car nous y respirons tout un tas de cochonneries, les pics de pollution y sont permanents, et tout cela parce que la ville connaît le plus gros trafic de poids lourds d'Europe.

Je le redis, il y a de belles choses à faire avec le rail. Les propositions ne manquent pas. Ce serait par exemple une excellente idée que de renationaliser les autoroutes et affecter les bénéfices à des investissements dans le ferroviaire. Vous voulez des propositions ? Il en existe des kilomètres. Autant que de kilomètres de voies ferrées !

C'est pourquoi il est bien dommage que certains amendements n'aient pas été adoptés afin que le Parlement dispose d'un rapport circonstancié et plus précis sur ces lignes UIC 7-9. À mon avis, nous sommes passés à côté de quelque chose.

(L'article 3 quater, amendé, est adopté.)

Après l'article 3 quater

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements portant articles additionnels après l'article 3 quater.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 24.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, nous revenons sur les 9 000 kilomètres de lignes classées UIC 7-9, que vous ne voulez pas inscrire dans le projet de loi, alors même que tous les groupes parlementaires de notre assemblée ont proposé, par la voie de tel ou tel amendement, d'adresser un signal aux territoires, notamment ruraux, à cette France des territoires, laquelle souffre souvent sous ce Gouvernement. *(Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.)* Nous souhaitons leur envoyer un signal afin de les assurer que, dans ce débat sur l'ouverture du rail à la concurrence, nous ne les abandonnions pas et que nous leur donnions les moyens d'exister et de continuer d'exister. Or, madame la ministre, vous l'avez toujours refusé.

Par cet amendement, nous vous proposons tout simplement que s'ouvre et aboutisse une réflexion avant l'élaboration des prochains contrats de plan État-région. C'est une échéance pertinente, puisque les collectivités vont maintenant réfléchir avec l'État au financement des infrastructures des prochaines années. Là où les régions souhaitent redevenir propriétaires des lignes concernées, il faut que cela soit possible, notamment pour leur permettre de mettre en place des modèles un peu différents.

Nous avons eu l'occasion d'en parler en commission : il se trouve que dans le département du Jura, limitrophe de la Suisse, nous pouvons voir ce qui se passe au-delà de la frontière, au-delà de la montagne. Et nous constatons que certains modèles expérimentés là-bas sont intéressants,

notamment pour de toutes petites lignes reliant de petites communes en zone montagneuse. Un modèle intégré notamment facilite les choses.

M. le président. Merci, monsieur le député.

M. Jean-Marie Sermier. Je conclus, monsieur le président. Il faut pouvoir expérimenter de tels modèles, mais il faut que ce soit à l'initiative des régions. Sans naturellement demander le transfert des lignes concernées, il faut que les régions, là où elles le souhaitent, puissent en avoir la pleine propriété.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Depuis 2014, il est possible que le gestionnaire d'infrastructures soit conventionné : il s'agit là d'une piste de réflexion à explorer dans les mois et les années qui viennent, notamment en vue des futurs contrats de plan État-région.

Il faudra sans doute réfléchir à la question des restrictions d'exploitation : un certain nombre de lignes sont aujourd'hui encore dimensionnées pour accueillir des trains de 1 000 tonnes. N'est-ce pas excessif ? Dans le cadre du futur projet de loi d'orientation sur les mobilités, en amont des CPER, nous pourrions mener une réflexion exhaustive.

M. Jean-Marie Sermier. Il est d'accord ou pas d'accord ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. L'avis de la commission est donc défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je réaffirme à nouveau l'attachement du Gouvernement à ces lignes qui irriguent nos territoires. Je pense que cet amendement n° 24 serait de nature à susciter des inquiétudes en accreditant l'idée que l'État pourrait vouloir se délester de ces lignes au détriment des régions – ou à leur profit, je ne sais ce qu'il faut dire.

Comme l'a dit M. le rapporteur, il est déjà possible que les gestionnaires d'infrastructures soient conventionnés. Je pense qu'il ne faut pas aller au-delà, car, ce faisant, nous enverrions un très mauvais signal sur l'intérêt que nous portons à ces lignes, vitales pour beaucoup de nos territoires. Avis défavorable donc.

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat.

Mme Caroline Fiat. Nous partageons l'inquiétude de nos collègues de l'autre côté de l'hémicycle concernant les petites lignes, et je suis contente, chers collègues, que votre inquiétude n'ait pas été perçue comme caricaturale !

À la demande générale, je vais répondre au député de la majorité qui m'a interrogée tout à l'heure. Effectivement, nous n'avons pas de projet, mais un programme, *L'avenir en commun* : vous trouverez tout dedans, il est en vente pour 3 euros dans toutes les bonnes librairies. Je vous invite à le lire : venez ensuite nous dire que nous n'avons pas de projet !

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

M. Hubert Wulfranc. Il faut rassurer et éclairer – mais ne le sommes-nous pas déjà ? – sur les intentions du Gouvernement. L'intention, qui a d'ailleurs été quasiment avouée dans les couloirs, est de clore au plus tôt le débat sur le pacte ferroviaire, et il y a une échéance : le journal télévisé de Jean-Pierre Pernaut demain à midi ! Eh oui ! *(Applaudissements sur*

les bancs du groupe FI.) Le Président de la République pourra ainsi dire que l'Assemblée nationale a adopté le pacte ferroviaire.

C'est pour cela que nous vivons maintenant une accélération du débat démocratique et que nous entendons des accusations à l'emporte-pièce – de part et d'autre, d'ailleurs. Un député de la majorité, au demeurant cheminot, donc sans doute averti de la vie de l'entreprise et de la force de proposition des partenaires sociaux, a affirmé qu'il n'existait à ce jour, dans ce pays, aucune proposition alternative pour la SNCF : je crois qu'il a peu eu affaire au dialogue social dans son entreprise, excusez-moi de le dire ! Si vous n'avez pas vécu le dialogue social dans votre entreprise, vous allez vivre le dialogue politique ici, et aussi longtemps qu'il le faudra ! *(Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et FI. – Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.)*

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

M. Jean-Marie Sermier. M. le rapporteur vient de m'expliquer à l'instant que nous n'avons pas tort sur cet amendement, que nous avons même raison et que le tonnage peut être revu sur un certain nombre de lignes. Ensuite, madame la ministre, vous nous expliquez qu'il n'est pas envisagé de supprimer les petites lignes. Mais, voyez-vous, l'aménagement du territoire, c'est comme en amour : il faut des preuves ! Nous souhaitons que vous nous apportiez certaines preuves ; or nous n'en avons toujours pas à cet instant. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LR.)*

(L'amendement n° 24 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 163 rectifié.

M. Christophe Bouillon. Il faut savoir lire entre les petites lignes ! *(Sourires.)* Cet amendement, comme beaucoup d'autres, vise à en savoir un peu plus sur les intentions. À ce propos, j'ai entendu, dans la bouche de M. le rapporteur, un point qui me semble essentiel : comme indiqué dans le rapport, il doit y avoir des éléments indiquant le niveau d'investissement nécessaire pour régénérer les lignes en l'espèce mises à l'étude, les lignes les moins circulées. Cela me semble essentiel parce qu'il faut mettre dans la balance non seulement les réalités de la ligne mais aussi les conditions lui permettant de continuer à desservir un territoire au nom même de l'aménagement du territoire.

Le présent amendement est le fruit d'une inquiétude : si votre rapport est destiné à la représentation nationale – c'est déjà important –, comme cela se passe-t-il avec les régions, avec les autorités organisatrices de transports ? À plusieurs reprises, vous-même ou Mme la ministre avez indiqué que le rendez-vous important était celui du contrat de plan État-région, qui doit fixer l'engagement de l'État sur ces questions englobant notamment les petites lignes et l'entretien du réseau existant. J'aimerais savoir, concrètement, de quelle façon ces données seront mises à disposition des AOT. Tel est l'objet de l'amendement soumis à votre examen.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Ce document de SNCF Réseau sur le diagnostic prédictif, indiquant le montant de la régénération nécessaire pour ces lignes, est remis aux autorités organisatrices de transport. Cela répond à une partie de votre question.

Concernant votre amendement, qui portait sur un rapport présentant un diagnostic environnemental et socio-économique, c'est bien à l'autorité organisatrice de déterminer, au travers de son plan de desserte, la valeur socio-économique et environnementale de ses besoins. Le rapport dont je parlais donnerait des détails sur l'aspect financier, l'état réel de l'infrastructure et permettrait donc bien d'éclairer la région dans sa décision. Je vous demande de bien vouloir retirer votre amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage l'avis du rapporteur : autant on peut mettre à plat le diagnostic sur ces lignes, autant le bilan socio-économique dépend du projet de territoire. Pour le coup, l'aspect socio-économique et environnemental relève vraiment du projet de territoire de la région et, demain, des nouvelles autorités organisatrices de la mobilité. Je vous propose donc de retirer votre amendement pour en rester à la version adoptée à la suite de la proposition du rapporteur.

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

M. Christophe Bouillon. Je le retire. Je souhaite toutefois insister sur la question, déjà évoquée à propos d'autres amendements, des données mises à disposition des AOT. Parfois, je suis d'accord avec vous, certaines données dépendent de la collectivité, notamment sur certains aspects relatifs au développement économique et à l'aménagement du territoire. Cela étant, beaucoup de régions en ont souvent fait l'amère expérience, il leur est difficile d'avoir accès à des données relevant de l'opérateur ferroviaire. Voilà ce qu'il faut veiller à améliorer : ce travail peut être fait au service des territoires à condition que tout soit mis sur la table, notamment ces questions essentielles pour que les régions puissent bâtir des schémas cohérents.

(L'amendement n° 163 rectifié est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz, pour soutenir l'amendement n° 25.

Mme Marie-Christine Dalloz. Madame la ministre, depuis hier soir, j'écoute ce débat. Il me paraît légèrement surréaliste sur un sujet essentiellement : les petites lignes. Vous avez l'air désabusée et même un peu excédée par le principe du débat sur les petites lignes, mais vous avez compris que pour les territoires, notamment ruraux, il est fondamental.

J'ai entendu notre collègue Benoit Simian évoquer une petite ligne chez lui où circulent trente trains par jour : je suis désolée mais nous voudrions tous avoir trente trains par jour sur certaines lignes, même s'il n'y a pas de fret ! Quand une ligne compte autant de trains par jour, pour les députés ruraux que nous sommes, ce n'est pas une petite ligne !

M. Benoit Simian. Ce n'est pas ce que j'ai dit !

Mme Marie-Christine Dalloz. Nous vous parlons, nous, de lignes où il n'y a que trois ou quatre trains par jour !

M. Jean-Paul Lecoq. Exact !

Mme Marie-Christine Dalloz. En revanche, nous faisons le constat que certains lignes à grande vitesse et certains gares aménagées pour des trains à grande vitesse ont bénéficié de financements de la part des collectivités territoriales – régions, départements, voire communautés d'agglomération. Je citerai un exemple qui n'est pas dans mon département, mais dans

l'Ain, sur la ligne Paris-Genève : la gare TGV de Nurieux-Volognat est une toute petite gare qui a été financée par des collectivités territoriales, et pas seulement par la région.

Quand le Premier ministre nous dit ne pas vouloir légiférer sur le transfert des petites lignes aux régions, nous l'entendons mais la réalité est que l'ambiguïté reste terrible. Dans quelques mois auront lieu le renouvellement et la révision des CPER. Comment avoir la vision nécessaire pour signer ces contrats entre l'État et les régions sans disposer, individuellement et collectivement, d'un état précis de la situation des petites lignes sur l'ensemble du réseau ? Il faut un rapport après le vote de cette loi et avant la signature des CPER.

M. Jean-Baptiste Djebbari, *rapporteur*. Avis défavorable car le rapport que vous demandez a été voté en commission et sera présenté par le Gouvernement selon les modalités que vous avez décrites.

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

Mme Élisabeth Borne, *ministre*. Même avis.

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

Mme Danielle Brulebois. Depuis deux jours, nous entendons marteler des contre-vérités...

M. Pierre Dharréville. Par vous !

Mme Danielle Brulebois. ...qui voudraient faire croire que le pacte ferroviaire supprimera des petites lignes. Répéter des contre-vérités dix fois, vingt fois, cent fois, n'en fera jamais une vérité !

M. Jean-Paul Dufègne. C'est pourtant la vérité !

Mme Danielle Brulebois. Madame la ministre a expliqué que le sujet des petites lignes serait traité dans le futur projet de loi sur les mobilités, qui sera examinée prochainement.

M. Pierre Dharréville. On en reparlera !

Mme Danielle Brulebois. Madame la ministre a expliqué que la ligne des Hironnelles n'est pas du tout menacée et qu'elle serait maintenue : elle a rencontré Mme la présidente de région qui, elle aussi, partage la volonté de Mme la ministre de maintenir un service public de transport dans nos territoires ruraux pour l'accessibilité et la mobilité de tous.

Mme Marie-Christine Dalloz. Ce n'est pas ce qu'elle a dit !

Mme Danielle Brulebois. Or je suis étonnée que Mme Dalloz défende aujourd'hui les petites lignes : il y a très peu de temps, la ligne Oyonnax-Saint-Claude a été supprimée par M. Laurent Wauquiez et je ne l'ai pas entendue protester ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Jean-Marie Sermier. C'est un débat entre Jurassiens !

Mme Danielle Brulebois. L'ouverture à la concurrence, c'est justement ce que veulent les régions parce qu'elle leur permettra de dynamiser leurs petites lignes. C'est la vérité ! Chez nos voisins, l'ouverture à la concurrence a redynamisé les petites lignes, qui sont parfois passées de quelques dizaines à des centaines de passagers. Alors arrêtez d'agiter les peurs : c'est un artifice politique ! Soyez raisonnables et faites confiance à ce que vous dit Mme la ministre depuis deux jours ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Antoine Herth.

M. Antoine Herth. La question des petites lignes mérite un éclairage, qui peut paraître technique. M. Waserman connaît bien la région Grand Est ; je me suis renseigné pour savoir ce que font les régions face lorsqu'elles sont confrontées à une ligne en difficulté. Lorsqu'il faut la rénover, si l'on applique les normes de SNCF Réseau, cela coûte une somme donnée. S'il est possible d'utiliser des techniques innovantes, de remplacer un soubassement ballast par du béton bitumineux, ou d'expérimenter des systèmes de signalisation et de contrôle innovants, le coût de rénovation de la ligne peut baisser de 30 % : cela change totalement l'équation !

Ma question est donc simple, madame la ministre : allez-vous peser dans les discussions avec les régions pour leur permettre d'innover par rapport aux règles aujourd'hui coulées dans le bronze au sein de SNCF Réseau concernant l'entretien et la rénovation de ces lignes ? Cela peut en effet complètement changer la donne pour les régions.

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

M. Jean-Paul Lecoq. La question est de conserver nos lignes ferroviaires, qu'elles soient petites ou grandes, et éventuellement d'en rouvrir : comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, si l'on veut respecter nos engagements de la COP21, il faudra rouvrir des lignes ferroviaires. C'est un combat : la ligne qui dessert Fécamp représente des années de combat. Aujourd'hui, dans l'agglomération havraise, on aimerait bien pouvoir aller du Havre à Étretat en train. C'est un défi que les croisiéristes qui arrivent au Havre puissent prendre le train à la gare du Havre pour Étretat ! Le défi est touristique, écologique, etc.

Nous devons pouvoir assurer un service public qui ne se limite pas à l'existant mais soit en plein développement. Je ne suis pas sûr que la concurrence permettra le développement de ce service public, au contraire ! C'est déjà difficile quand il faut contraindre l'opérateur historique – je l'appellerai ainsi – d'ouvrir de telles lignes ; je ne vois pas en quoi la concurrence le permettra mieux.

Le principe du maintien des petites lignes doit être inscrit dans le marbre de la loi de manière explicite, et non pas comme on l'a fait pour La Poste, exemple cher à Hubert Wulfranc, pour laquelle chaque année, on nous explique qu'il est nécessaire pour des raisons budgétaires de réduire les horaires, les personnels, le nombre de bureaux, etc.

Si on n'inscrit pas cette obligation dans la loi, on n'obtiendra pas le maintien des petites lignes.

M. Ugo Bernalicis. Très bien !

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

Mme Danièle Obono. Il ne s'agit ni de fantasmes ni de contre-vérités mais de points de vue, d'analyses et de stratégies différentes. Excusez-nous, chers collègues de la majorité, de ne pas croire béatement dans tout ce que disent les ministres et de ne pas être un groupe de godillots mais de poser des questions à partir des réalités que nous connaissons toutes et tous. La réalité que connaissent les Françaises et les Français, ce sont des dizaines de petites lignes déjà fermées dans des petites villes et des villages et dont l'ouverture à la concurrence ne permettra pas la réouverture. En effet, les nouveaux opérateurs n'ont aucun intérêt – ce n'est même pas une question de morale – à investir pour rouvrir ces petites

lignes puisque leur intérêt est d'abord de faire du profit. Tant mieux pour eux, mais ne nous dites pas que l'ouverture à la concurrence va inciter à la réouverture de ces lignes !

Et puis qui va penser le développement territorial ? Il ne s'agit pas seulement de rouvrir des petites lignes pour rouvrir des petites lignes mais de le faire dans le cadre d'une stratégie globale de maillage du territoire. Le service public n'a pas pour finalité la rentabilité mais l'égalité républicaine. Même si une ligne n'est pas rentable, si elle est nécessaire en termes d'aménagement du territoire et d'accessibilité, elle doit être ouverte.

C'est une autre vision, une autre stratégie. Nous ne sommes pas là pour recracher le mantra et les si bien nommés « éléments de langage » du Gouvernement. Notre responsabilité en tant que parlementaires est d'avoir un débat politique : libre à vous de vous défaisser mais ne comptez pas sur nous pour le faire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz.

Mme Marie-Christine Dalloz. Vous nous dites qu'un rapport est prévu, monsieur le rapporteur. Fort bien, mais un rapport n'est pas une fin en soi. Quels éléments seront documentés ? Les difficultés rencontrées sur les lignes ? Les travaux à réaliser ? La durée d'amortissement ? Le montant des péages ? Ce sont ces éléments qu'il serait intéressant de connaître pour éclairer la signature des futurs contrats de plan État-régions.

Mme Brulebois a évoqué le cas de deux lignes qui traversent toutes deux ma circonscription du Jura, dont la ligne des Hirondelles, déjà citée tout à l'heure par M. Sermier. Vous avez répondu, madame la ministre, qu'avec la présidente de région, le Gouvernement était attentif à cette ligne mais une attention n'est pas un démarrage, ni même une programmation de travaux ! Nous ne pouvons pas dire en rentrant demain en circonscription que ça y est, la ligne des Hirondelles est opérationnelle !

Enfin, Mme Brulebois dit que c'est M. Wauquiez qui a fermé la ligne Saint-Claude-Oyonnax. Je voudrais rappeler que cette ligne traverse deux régions, pour trois quarts en Bourgogne-Franche-Comté et un quart en Auvergne-Rhône-Alpes. Ne mélangez pas tout !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. On peut débattre pendant des heures du contenu du rapport pour savoir s'il s'agira de l'analyse de l'état du réseau ou des conditions financières du maintien des lignes, mais je ne suis pas sûre que cela fasse beaucoup avancer le débat alors même que j'ai eu l'occasion de vous dire que la lutte contre les fractures territoriales et l'assignation à résidence vécue par certains de nos concitoyens était au cœur de ma politique des mobilités. Oui, nous nous préoccupons de ces lignes et elles méritent mieux qu'un débat visant à déterminer s'il faut parler des conditions financières ou de l'état du réseau.

Oui, monsieur Lecoq, avec les conseils régionaux nous nous préoccupons de trouver les modalités optimales d'exploitation de ces lignes. Un travail très sérieux s'est engagé sur ce sujet entre l'État, SNCF Réseau, les représentants des régions et l'établissement public de sécurité ferroviaire. En effet, une adaptation des modalités de gestion ne peut pas remettre en cause des enjeux de sécurité.

Une gestion différente par des opérateurs nouveaux peut permettre le maintien ou la réouverture de certaines lignes, impossible dans le cadre peut-être un peu trop standardisé de notre groupe public ferroviaire. Je peux vous citer l'exemple de la ligne Carhaix-Guingamp, que vous connaissez bien, exploitée selon des modalités adaptées, à la satisfaction des usagers. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

(*L'amendement n° 25 n'est pas adopté.*)

M. le président. Sur l'amendement n° 59, je suis saisi par le groupe La France insoumise d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à Mme Danièle Obono, pour soutenir l'amendement n° 59.

Mme Danièle Obono. Il s'agit d'une demande de rapport. Je reviens à ma marotte, et je suis sûre que cette fois le rapporteur et la ministre donneront suite à cette interpellation sur l'enjeu écologique et la nécessité de redéployer dans cette direction de transition les moyens du service public ferroviaire.

Les trains de nuit restent le mode de transport le plus économe en émissions de CO₂ : 5,8 grammes d'équivalent pétrole par kilomètre et par passager contre 27,1 pour la voiture et 39,4 pour l'avion. Une vraie politique de transition écologique doit donc intégrer les trains de nuit.

Pourtant ceux-ci ont été supprimés du fait de leur faible fréquentation. Mais la réduction de la fréquentation a reflété davantage l'effort inédit de sabotage de ce service – rareté des promotions commerciales visant à inciter à voyager de nuit, suppression d'arrêts, et manque de visibilité sur les réservations possibles, au profit du TGV.

Cet amendement vise à ce que nous disposions d'un bilan des avantages et inconvénients des trains de nuit. Le coût ne peut pas être le seul argument. En France, les routes coûtent 16 milliards d'euros par an aux contribuables, et les liaisons aériennes bénéficient de plus de 1 milliard d'euros par an d'exemptions fiscales et d'aides.

Donnons à notre pays les moyens d'une véritable transition écologique. Débattons sur la base d'un rapport des moyens de redéployer ces trains de nuit qui en ont fait rêver plus d'un et qui permettraient de redéployer une stratégie sur tout le territoire en lien avec nos objectifs écologiques. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Je vous suggère de lire le rapport de Philippe Duron sur l'avenir des trains d'équilibre du territoire, publié en 2015 et qui me semble encore tout à fait d'actualité sur le sujet du redéploiement des trains de nuit. Avis défavorable et bonne lecture !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

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

M. Jean-Paul Lecoq. Merci, monsieur le rapporteur, pour cette invitation à lire le rapport d'un Normand mais nous en avons déjà beaucoup discuté avec lui !

La question des trains de nuit est directement liée à la préoccupation écologique. Ma collègue et camarade Obono se place de ce point de vue depuis le débat des débats, et elle a bien raison !

Parmi les suppressions récentes, il y a eu les lignes Auto/Train, ces trains de nuit derrière lesquels on pouvait mettre sa voiture pour traverser le pays.

Le Gouvernement va-t-il insister dans la loi pour que l'on incite par des tarifs spécifiques les familles à mettre leur voiture derrière le train ? Il serait conforme aux objectifs de la COP21 de favoriser ce moyen combiné de transport, moderne, moins polluant, plus sûr pour les familles et leur permettant une autonomie une fois arrivées à leur destination.

Il y a aussi les trains spécifiques de transit du pays, où on peut embarquer les camions, comme cela se pratique en Suisse. Cela aussi relève du service public et d'une démarche volontariste. Je ne suis pas sûr que la mise en concurrence facilite les choses.

M. le président. La parole est à Mme Jeanine Dubié.

Mme Jeanine Dubié. Cet amendement tombe à pic et il est bon d'évoquer la situation des trains de nuit au cours de cette discussion.

Le département des Hautes-Pyrénées dont je suis élue a vécu hélas la suppression du train de nuit La Palombe bleue, le Paris-Hendaye, qui desservait le piémont pyrénéen et permettait à des personnes travaillant à Paris de rentrer chez elles le week-end. Il permettait aussi une irrigation touristique.

Ces trains de nuit ont été supprimés pour des raisons purement économiques, sans tenir compte de l'aménagement du territoire. (*M. Jean Lassalle applaudit.*)

Mme Danièle Obono. Exactement !

Mme Jeanine Dubié. L'État n'a pas donné aux sociétés susceptibles de répondre à l'appel à manifestation d'intérêt les éléments qui leur auraient permis d'y répondre correctement.

Je pense donc que le rapport demandé dans cet amendement est nécessaire pour les territoires montagnards et ruraux. Nous sommes déjà suffisamment isolés : inutile d'en rajouter ! C'est pourquoi je soutiendrai cet amendement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

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

Mme Danièle Obono. On voit que nous ne sommes pas seuls à tenir un tel rapport pour nécessaire.

Nous avons lu le rapport de 2015, monsieur le rapporteur : nous ne nous contentons pas, contrairement à vous, de recopier la feuille de route de la commission ! (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

Vous l'avez peut-être lu mais vous n'en avez pas compris tous les tenants et les aboutissants. C'est pour cela que nous demandons le présent rapport, prouvant ainsi notre esprit constructif. Posons des actes forts. Discutons-en sur la base d'un rapport parce qu'il s'agit d'un enjeu de politique ferroviaire.

Merci pour vos conseils de lecture. Comme vous le voyez, nous avons fait notre travail et nous pensons que le rapport que nous demandons pourrait vous éclairer encore mieux.

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

Mme Valérie Lacroute. Le groupe Les Républicains votera lui aussi cet amendement.

Faites donc preuve d'un peu de modestie, monsieur le rapporteur.

M. Éric Diard. Cela ne lui ferait pas de mal !

Mme Valérie Lacroute. Nos collègues n'étaient pas là en 2015 et je pense qu'il n'était pas indispensable de leur souhaiter une bonne lecture.

Il serait par ailleurs intéressant, madame la ministre, de relire les préconisations du rapport de 2015 dans la perspective de l'ouverture à la concurrence. Comme on le dit depuis quelque temps, celle-ci permettra à de nouveaux opérateurs d'arriver sur le marché : ceux-ci exploiteront peut-être ce type de ligne selon une organisation, un mode de fonctionnement différent de l'opérateur classique. Cela permettrait de rouvrir certaines de ces lignes, avec des services de transport de véhicules – ce que la SNCF appelle actuellement « Auto/Train » – et de transport de marchandises.

Il est important de revisiter le rapport remis en 2015 par Philippe Duron. Nous voterons donc cet amendement. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LR, FI et GDR.*)

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

M. Hubert Wulfranc. J'aimerais quelque peu me décaler par rapport à l'axe de ce débat. Oui, les Françaises et les Français circulent la nuit.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du Développement durable et de l'aménagement du territoire. Comme nous, après la fin des débats !

M. Hubert Wulfranc. Je parlerai uniquement, sous ce rapport, du transport urbain opéré par délégation de service public. Que constate-t-on dans nos villes de première et de deuxième couronne ? Les salariés sont désormais astreints à un travail séquencé de telle sorte qu'ils doivent se rendre sur leur lieu de travail très tôt. Par exemple, de nombreuses personnes doivent nettoyer, tôt le matin, des bureaux, de l'autre côté de l'agglomération où elles vivent : pour cela, elles prennent le bus dès quatre, cinq ou six heures du matin.

Or les opérateurs en délégation de service public estiment, de plus en plus, que les bus qui circulent très tôt le matin ne sont pas rentables, et les suppriment. C'est ainsi que les dames dont je parle, qui doivent rejoindre leur lieu de travail de l'autre côté de la Seine – c'est le cas chez nous, à Saint-Étienne-du-Rouvray, par rapport à Rouen –, sont obligées de faire 800 mètres pour prendre un bus qui passe une demi-heure plus tard. Voilà la réalité ! Ce travail de nuit rend nécessaire des déplacements de nuit, à la fois à l'échelle des agglomérations et à l'échelle du pays.

C'est ainsi que l'enchaînement des temps de travail, de loisir, de vie sociale, fait naître des besoins de transports que vous semblez méconnaître. (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et FI.*)

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

M. Rémy Rebeyrotte. Je vais refroidir quelque peu l'enthousiasme de Mme Obono. Nous sommes plus favorables au développement durable qu'à la planification écologique, qui lui est chère. Le développement durable tient compte non seulement de l'écologie, mais aussi du social et de l'économique. Il permet donc de prendre en compte l'intérêt de desservir tel ou tel territoire.

M. Éric Diard. Vous l'avez déjà dit ! Le disque est rayé !

M. Rémy Rebeyrotte. Je ne suis pas certain que faire circuler sur nos petites lignes, lesquelles sont rarement électrifiées, des locomotives diesel BB 67000 tirant des wagons avec très peu de voyageurs dans certains cas, soit très intéressant du point de vue écologique, environnemental. (*Exclamations sur les bancs des groupes FI et LR.*)

Mme Valérie Lacroute. C'est le rapport qui dira si cela vaut la peine !

M. Rémy Rebeyrotte. Pour autant, madame Obono, il peut être intéressant de maintenir les lignes en question, pour des raisons relatives à la desserte des territoires. C'est pour cela que je nuancerai votre enthousiasme : il faut prendre en considération l'ensemble des éléments. On ne peut pas figer le schéma ancien, en faire une loi générale : l'adaptation, c'est ce qui fait la force d'une entreprise de service public. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Antoine Herth.

M. Antoine Herth. Sur la question des trains de nuit, je voudrais m'inscrire en faux contre un mythe. Dites-vous bien que les rails ne sont pas au chômage lorsqu'aucun train ne circule dessus ! C'est aussi la nuit que se font tous les travaux de rénovation. Notre réseau ferroviaire est en piteux état, et les services qui entretiennent les équipements ont besoin que, la nuit, il ne circule pas de train, afin de pouvoir entretenir les voies ferrées françaises. C'est nécessaire pour qu'elles soient opérationnelles le matin.

Nous avons donc besoin de blancs « travaux », c'est-à-dire de périodes réservées exclusivement à la maintenance. Je suis désolé, mais on ne peut pas multiplier la circulation de trains la nuit !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. S'il y a bien un domaine dans lequel on ne peut pas se satisfaire du *statu quo*, c'est celui des services de type Auto/Train et des trains de nuit. Dans le cadre que nous mettons en place par ce projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire, de nouveaux opérateurs viendront avec de nouvelles idées, proposeront de nouveaux services aux voyageurs. SNCF Mobilités n'a pas réellement démontré sa capacité – voire sa volonté – à répondre aux problèmes de ces segments. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Jean-Paul Lecoq et Mme Danièle Obono. C'est normal, c'est vous qui les avez supprimés !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 59.

(*Il est procédé au scrutin.*)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	106
Nombre de suffrages exprimés	103
Majorité absolue	52
Pour l'adoption	32
contre	71

(*L'amendement n° 59 n'est pas adopté.*)

Article 4

M. le président. La parole est à M. Damien Adam.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. L'article 4 prévoit l'évolution du cadre de tarification des billets aux voyageurs. Il précise notamment les règles en matière de vente, d'information, d'assistance, d'indemnisation des voyageurs et de prestations dans le cadre d'un trajet en correspondance.

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, ces questions sont primordiales pour garantir la qualité de service, notamment dans le cas de trajets en correspondance pouvant impliquer plusieurs opérateurs. Cette question soulève des inquiétudes chez les usagers : l'Association de défense des usagers du rail normand m'a notamment alerté sur ce point.

J'appelle votre attention sur deux points. Premièrement, il conviendrait d'étudier la possibilité d'abonnements sur un trajet. Prenons l'exemple, bien connu en Normandie, de la ligne Paris-Rouen-Le Havre...

M. Jean-Paul Lecoq. Un Paris-Le Havre qui s'arrête à Rouen !

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. ...qui serait valable auprès de tous les transporteurs opérant sur cette ligne, de manière à ne pas limiter les abonnés à un seul horaire ou à un seul opérateur, et à leur permettre d'ajuster leurs trajets en cas de modification de leurs contraintes horaires.

En conséquence – c'est le deuxième point –, les droits et obligations des voyageurs doivent bien être pris en compte, notamment sur des trajets en correspondance. Comment répartir entre les différents opérateurs la charge résultant de ces droits, par exemple les indemnités versées aux usagers en cas de retard ou d'annulation d'un train ? À ce sujet, je rappelle que l'ouverture à la concurrence doit avoir un effet vertueux sur la ponctualité et la fiabilité du service ferroviaire. En *open access*, les différents opérateurs en concurrence seront incités à fournir le meilleur service possible pour séduire les usagers.

Pour les trains régionaux, les régions pourront contrôler l'opérateur désigné, davantage qu'à l'heure actuelle, sur son offre de services, sa ponctualité, sa fiabilité et son niveau de sécurité. Elles pourront ensuite décider, le cas échéant, de ne pas renouveler le contrat de l'opérateur, ou de lui infliger des sanctions. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM. – Murmures sur les bancs des groupes GDR et FI.*)

M. Jean Lassalle. Quel bordel !

M. le président. Il est minuit dix : il nous reste cinquante minutes de débats. Je vous demande de faire en sorte qu'elles se déroulent dans la sérénité : écoutons chaque orateur.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Pour vous rassurer, monsieur le président, notre groupe restera serein.

Cet article concerne les règles en matière de vente des titres de transport et d'information. Or vous savez qu'il se vend de plus en plus de titres de transport sur internet, par le biais de différents sites. Il importe donc que l'ouverture à la concurrence de l'ensemble du marché ferroviaire coïncide avec une concurrence accrue sur les sites de vente.

Cela existe déjà : un certain nombre de petites *start-up* réussissent à vendre des billets. Il ne s'agit pas forcément de billets de la SNCF *stricto sensu*, mais de billets d'autres opérateurs, comme Thello ou Lyria, sur des lignes internationales. Ces petites entreprises se développent.

Si nous voulons réussir l'ouverture des marchés, si nous voulons que règne, entre les différents opérateurs, une concurrence libre et non faussée, il faudra que tous les utilisateurs potentiels, tous les clients, disposent des informations sur les prix. Les sites internet sont très importants pour cela. Pouvez-vous nous assurer, madame la ministre, que votre ministère fera tout ce qui est nécessaire pour que ces entreprises puissent participer activement à l'ouverture à la concurrence par l'intermédiaire de la vente et de l'information des clients ?

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

M. Jean Lassalle. Je m'efforcerai de participer à ces débats avec le calme des vieilles troupes. Je regrette la suppression des trains de nuit, dont a remarquablement parlé ma collègue Jeanine Dubié. Les trains de nuit, c'est la France. Les trains de nuit, c'est les trains de nuit, quoi ! (*Rires et applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Je voudrais faire remarquer à M. Herth que depuis les temps que les trains de nuit sont arrêtés, les rails ont eu le temps de refroidir ! Et la SNCF a eu le temps de faire tous les travaux qu'elle veut !

Chez nous, le train de nuit s'appelait La Palombe bleue. Elle était pleine, cette Palombe bleue : c'est pour cela qu'il est dommage d'y avoir mis fin. De temps en temps, on y entendait même roucouler. (*Sourires.*) Le nombre de couples qui se sont formés dans ce train, le nombre d'enfants qui y ont été conçus...

M. Éric Diard. Il nous faut un rapport !

M. Jean Lassalle. Bref, il est bien dommage d'avoir fermé cette ligne de trains de nuits.

Pour être complet, après avoir parlé du train, il faut que je vous dise un mot, madame la ministre, d'un tout autre sujet. Si vous pouviez donner un mot d'encouragement au vieillard sans défense que je suis devenu, (*Rires*) cela me toucherait beaucoup.

J'ai une vieille route, qui débouche sur un tunnel tout neuf, dans lequel je n'ai jamais pu passer, car l'État a oublié de mettre tout à jour après que je l'eus fait, et que j'eus fait face à une contestation bien supérieure à celle de Notre-Dame-des-Landes – et ce, tout seul ! Par la suite, je n'ai pu obtenir les déviations que je demandais, même en chantant sur Sarkozy.

Si vous acceptiez de me recevoir, avec une délégation de maires, je pourrais vous présenter l'affaire. Il y a ici Josy Poueyto et d'autres amis des Pyrénées-Atlantiques, qui voudraient aussi m'accompagner. Si vous réglez ce problème, j'offre à boire : tournée générale ! (*Rires et applaudissements sur tous les bancs.*)

M. le président. Quel succès, monsieur Lassalle !

La parole est à Mme Caroline Fiat.

Mme Caroline Fiat. Les modalités de l'ouverture à la concurrence en matière de tarifs, de conditions de vente et de gestion des gares, seront définies ultérieurement par ordonnances. Des questions aussi importantes que la qualité du service aux usagers et l'égalité d'accès au service public ne seront donc pas discutées au Parlement. Une certitude tout de même : l'ouverture à la concurrence va dégrader davantage le service rendu aux usagers, et faire du train un moyen de transport définitivement réservé aux plus favorisés.

La multiplication des entreprises ferroviaires sur le réseau va achever de déréguler les tarifs, qui sont déjà élevés et incompréhensibles. La seule conséquence sera d'éloigner davantage les citoyens du transport ferroviaire. Les tarifs ne doivent pas être fixés par l'offre et la demande mais par un juste prix au kilomètre, le même pour tous : c'est la garantie du service public.

Non contents de faire exploser les tarifs, vous faites que les classes populaires et les plus vulnérables n'auront plus aucun accès au train. L'ouverture à la concurrence remettra en effet en cause les tarifs sociaux dont bénéficient 75 % des passagers de la SNCF. De même, vous accélérez sciemment la fermeture des points de vente et le passage au tout-numérique – déjà bien entamé –, excluant des catégories entières de la population.

Enfin, parce qu'aucune part du gâteau ne doit être oubliée, les gares pourront désormais être gérées par des opérateurs privés – délicat euphémisme pour désigner la privatisation de lieux qui sont parfois, notamment dans des petites villes, un véritable poumon économique. Je suis impatiente de savoir quelles entreprises sont prêtes à assurer l'entretien et la modernisation des gares de Pauillac et de Morsang. Nous voterons donc contre cet article qui enterre définitivement toute idée de service public dans le transport ferroviaire.

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

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit d'un article important, prévoyant des dispositions relatives à la vente de titres de transport, l'information et l'assistance des voyageurs, le cadre d'exécution des prestations de services ferroviaires et les modalités de régulation, de gestion et d'exploitation des installations de service, notamment les gares.

Tout cela ressortit au cœur de l'activité ferroviaire, qui connaît localement une dégradation, comme en témoignent les fermetures de guichets d'information aux voyageurs, y compris en Île-de-France. Il y a là un vrai sujet, particulièrement complexe, notamment pour les voyageurs.

Pouvez-vous livrer quelques informations à ce propos, madame la ministre ? En effet, les dispositions de l'article 4 seront malheureusement adoptées par voie d'ordonnance, ce qui ne permet pas au Parlement de débattre avec précision des modalités d'ouverture à la concurrence permettant aux opérateurs d'offrir à nos administrés un service de qualité. Pouvez-vous fournir quelques précisions ?

À défaut de nous laisser débattre du niveau de service, vous avez probablement quelques idées sur le degré d'ouverture à la concurrence des gares de voyageurs ainsi que sur leurs modalités d'exploitation. Il serait utile que la représentation nationale dispose de quelques informations sur ce cœur de métier, dont j'espère que l'évolution permettra à la SNCF

ainsi qu'à quelques autres opérateurs de progresser en qualité et d'offrir à nos administrés un service de qualité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

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

M. Jean-Paul Lecoq. Légiférer par voie d'ordonnance ne nous permet pas d'entrer dans le détail des mesures, ni à nos concitoyens de savoir, par le biais d'un débat tenu ici, ce qui sera fait, et donc de savoir s'ils doivent descendre dans la rue, aux côtés des cheminots, ou rester chez eux en considérant que ceux-ci ont tort de se battre.

Pour ma part, je tâche de me placer dans la situation – que je n'espère pas – d'adoption du projet de loi. J'aurai donc affaire demain, sur la ligne Le Havre-Paris, à plusieurs opérateurs.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. C'est faux ! Il n'y aura qu'un seul opérateur !

M. Jean-Paul Lecoq. Il n'y aura qu'un seul opérateur, pour plusieurs trains, sans forcément qu'il y ait plus de voyageurs ?

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Il y aura un train Intercités cédé à la région Normandie.

Mme Élisabeth Borne, ministre. On l'espère, monsieur le député ! Nous souhaitons tous qu'il y ait davantage de trains pour davantage de voyageurs !

M. Jean-Paul Lecoq. Il y aura donc plusieurs opérateurs sur la ligne Le Havre-Paris, contrairement à ce qu'affirme M. le rapporteur pour avis. Il n'y aura qu'une seule compagnie – c'est-à-dire un seul opérateur – par ligne, soit un opérateur privé, soit la SNCF ?

Nous avons pris pour exemple de nombreux pays. En Espagne, pour aller de Tarragone à Barcelone, trois trains partant sur le même sillon – pas à la même heure, évidemment – relèvent de trois compagnies distinctes.

C'est donc possible ! Il peut donc exister plusieurs compagnies sur une même ligne ! Le voyageur que je suis – André Chassaigne a abordé ce sujet hier soir – prend un billet pour le train de 10 h 10 et le rate. Aujourd'hui, il se rend au guichet de la SNCF et, comme il est presque dans les temps, peut échanger son billet et prendre le train suivant.

Mme Valérie Lacroute. Encore faut-il qu'il puisse prendre son billet !

M. Éric Diard. Et qu'il reste un guichet !

M. Jean-Paul Lecoq. Si demain le train de 10 h 30 relève d'une autre compagnie, pourra-t-il le prendre ? Je pense que non, quel que soit le prix du billet. Par conséquent, la privatisation de la SNCF induit une dégradation avérée du service public aux usagers.

M. Ugo Bernalicis. Bravo !

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

M. Pierre Dharréville. Je m'associe aux demandes de précision sur l'article, dont chacun ici peut convenir qu'il a une certaine importance. Il s'agit d'autoriser le Gouvernement à légiférer par voie d'ordonnance sur plusieurs sujets majeurs : définir et harmoniser les contraintes d'exploitation des services de transport ferroviaire, préciser les règles en matière de vente de titres de transport, déterminer le cadre d'exécution des prestations de services ferroviaires, compléter

et renforcer les modalités de régulation, de gestion et d'exploitation des installations de service, modifier les modalités de gestion et d'exploitation des gares de voyageurs et définir les conditions de fourniture ainsi que les principes et le cadre de régulation de prestations rendues par les entités du groupe public ferroviaire au bénéfice des acteurs du système de transport ferroviaire national.

Tout cela appelle de nombreuses précisions dont, pour l'heure, nous ne disposons pas. Nous qui votons les lois, nous devons des comptes aux habitants de nos circonscriptions – et plus généralement de ce pays – sur les lois que nous votons. Avant de m'engager sur une telle liste de courses, si je puis dire, j'aimerais savoir exactement ce qu'il y aura dans le panier.

Je suis donc preneur de précisions, tout comme les citoyens de ce pays, ne serait-ce que pour intervenir dans le débat, qui ne concerne pas seulement les députés siégeant dans cet hémicycle mais tout le pays, comme on a pu le constater dans les rues récemment.

Il est nécessaire, me semble-t-il, de clarifier les dispositions proposées. Les ordonnances, hélas, vous permettront de faire à peu près ce que vous voulez, madame la ministre, une fois que nous aurons voté le texte. Pouvez-vous donc nous dire où vous en êtes de vos réflexions ? Quelles sont les propositions réelles que vous mettez sur la table et où vous comptez aller ?

M. le président. La parole est à Mme la présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Je demande une suspension de séance.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue le jeudi 12 avril 2018 à zéro heure vingt, est reprise à zéro heure trente.)

M. le président. La séance est reprise.

Nous en venons à l'examen des amendements à l'article 4.

Je suis saisi de deux amendements de suppression, n^{os} 83 et 112.

La parole est à M. Ludovic Pajot, pour soutenir l'amendement n^o 83.

M. Ludovic Pajot. Avec cet article, nous sommes au cœur de la philosophie de votre projet : l'ouverture à la concurrence du système ferroviaire français. C'est d'ailleurs aussi la philosophie du marché européen. Si elle peut s'entendre dans un système économique composé exclusivement de sociétés privées, elle ne peut toutefois s'appliquer de façon automatique à ce qui relève du service public. Non, l'ouverture à la concurrence n'est pas un remède miracle aux difficultés multiples rencontrées par la SNCF ! C'est en réalité la première étape d'une privatisation pure et simple de nos chemins de fer, qui ne sera pas sans conséquences pour les usagers.

Je vous ai écoutée, madame la ministre, il y a quelque temps, dans une grande émission politique : vous affirmiez que la concurrence ferait diminuer les coûts pour les usagers

des transports ferroviaires. Mais regardez la situation des Britanniques ! Ils ont subi une hausse vertigineuse du prix des billets, décidée par des opérateurs de franchises privées.

La privatisation rampante de la SNCF sera un fiasco, dont seront victimes les Français les plus modestes.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n° 112.

M. Jean-Paul Lecoq. L'article 4 nous permet de prendre la mesure de ce que vous êtes en train de mettre en place. Vous demandez une habilitation pour définir et harmoniser les contraintes d'exploitation, mais aussi pour fixer les règles générales applicables à toutes les entreprises de transport ferroviaire et leurs obligations de service public en matière de tarifs maximaux ; ces ordonnances pourront préciser les règles applicables en matière de ventes de titres de transport, d'information, d'assistance et de réacheminement des voyageurs, déterminer le cadre d'exécution des prestations de services ferroviaires successifs par une ou plusieurs entreprises de transport ferroviaire, etc, etc.

Multiplier les exploitants, c'est désorganiser le système ferroviaire et créer une usine à gaz qui impose des contraintes supplémentaires. La multiplication de contrats entre exploitants, autorités organisatrices et gestionnaires engendrera complexités, retards, coûts de transaction, manque de réactivité, voire impossibilité de rétablir une situation perturbée.

Selon le rapport déjà cité du cabinet de conseil Boston Consulting Group, notre système ferroviaire est le troisième plus performant d'Europe, derrière le système suisse, qui est public, et le système suédois. Vous prenez le risque inutile de le désorganiser, ce qui ne fait que souligner le caractère purement idéologique de votre démarche.

Nous proposons donc de supprimer cet article. *(Mme Caroline Fiat applaudit.)*

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Avis défavorable. Cet article important propose notamment une mesure d'équité : l'extension des tarifs sociaux à toutes les entreprises ferroviaires qui opéreront en concurrence. Je rappelle qu'aujourd'hui, Eurostar ou Thalys ne proposent pas de tarif social.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'aurais souhaité répondre d'abord aux questions posées par le groupe Les Républicains, mais je constate qu'ils ne sont plus là.

M. Fabien Di Filippo et M. Alain Ramadier. Oh ! S'il vous plaît !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vais malgré tout répondre, car ces sujets sont importants et doivent être abordés dans une approche résolument multimodale.

S'agissant de la billettique, les assises nationales de la mobilité ont permis, après des échanges avec toutes les associations de collectivités territoriales, de proposer de confier aux régions d'accroître leurs responsabilités en matière de politique multimodale ; elles se verront confier la mise en place de systèmes d'information et de billettique multimodales. Ces systèmes font l'objet de discussions avec Régions de France, France urbaine, l'Assemblée des communautés de France, l'Association des maires de France, l'Asso-

ciation des petites villes de France – dont je salue d'ailleurs le président. Nous aurons ainsi un bien meilleur service pour les voyageurs.

Il en va de même pour les gares : j'ai affirmé la volonté du Gouvernement de sortir de la séparation artificielle qui prévaut au sein des gares, avec des actifs gérés en partie par SNCF Réseau et en partie par SNCF Mobilités. Cette organisation ne simplifie pas la gestion des gares par les agents du groupe public ferroviaire. Nous souhaitons donc une réunification de ces gares. Régions de France, l'AdCF, France urbaine... plaident pour une telle intégration, afin que les gares deviennent de véritables pôles d'échange multimodaux, grâce à une réflexion globale, non seulement sur les enjeux du transport ferroviaire lui-même, mais aussi plus largement sur l'inscription de ces gares dans le tissu urbain.

C'est toute la réflexion des assises de la mobilité ; elle enrichira notre vision d'une telle politique multimodale qui répondra mieux, j'en suis sûre, aux besoins des Français.

Les habilitations prévues par cet article nous permettront d'intégrer toutes ces perspectives. Nous pourrions également reprendre ces sujets lorsque nous débattons du projet de loi d'orientation des mobilités.

Avis défavorable, évidemment, aux amendements de suppression.

(Les amendements identiques n° 83 et 112 ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 114 et 75, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n° 114.

M. Jean-Paul Lecoq. Madame la ministre, nous vous avons – plus tôt dans ce débat – proposé d'interdire les techniques de vente agressives développées par la SNCF, *via* la collecte de données personnelles lors d'une connexion aux réseaux de communication électronique ; nous avons également demandé qu'il soit mis fin à la tarification en temps réel en fonction des capacités disponibles.

Ce mode de tarification est contraire à l'esprit du service public, c'est-à-dire l'égalité d'accès de tous à des billets à prix juste.

On ne peut que constater que la compensation à la SNCF des dépenses liées à la mise en place d'une tarification sociale sur les liaisons nationales prévue dans le budget de l'État a régulièrement diminué : elle est passée de 115 millions d'euros en 2004 à 25 millions en 2016. Nous estimons qu'il y a lieu de craindre qu'à l'occasion de l'ouverture à la concurrence, les obligations tarifaires imposées à toutes les entreprises de transport ferroviaire ne manquent d'ambition.

Nous jugeons au contraire nécessaire la relance d'une politique nationale de tarification sociale : attribution de la carte « famille nombreuse » à partir de deux enfants et réduction de 50 % par carte, création d'une véritable carte « jeune et étudiant », en lieu et place d'une offre commerciale à destination des jeunes, revalorisation des prestations de la carte des seniors, extension aux personnes privées d'emploi...

Une telle évolution contribuerait efficacement à relancer le trafic ferroviaire, particulièrement celui des Intercités et des TGV.

M. le président. La parole est à M. Christophe Naegelen, pour soutenir l'amendement n° 75.

M. Christophe Naegelen. Il s'agit d'un amendement d'appel : pourquoi l'habilitation à procéder par ordonnances est-elle maintenue alors que l'article 3 *bis* a déjà prévu les modalités de compensation des tarifs sociaux ?

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Cette habilitation demeure nécessaire, ne serait-ce que pour distinguer ce qui relève du tarif social de ce qui relève d'offres commerciales. Les tarifs sociaux sont aujourd'hui définis de façon très hétérogène, et une harmonisation apparaît nécessaire. Il faut également veiller à la compensation, donc à l'équilibre budgétaire.

Avis défavorable à ces deux amendements.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'article 3 *bis* est issu d'un amendement proposé par le Gouvernement et visant à étendre les tarifs sociaux à l'ensemble des opérateurs. Mais aujourd'hui, les tarifs sociaux reposent sur des bases qui vont de la disposition législative à la simple lettre ministérielle. Une mise en cohérence est donc nécessaire et implique d'intervenir non seulement dans le code des transports, comme l'a fait l'amendement voté en commission, mais aussi dans d'autres codes. Je vous propose donc de retirer l'amendement n° 75.

Quant à l'amendement n° 114, j'y suis défavorable.

(L'amendement n° 75 est retiré.)

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

M. Jean-Paul Lecoq. Je ne suis pas sûr d'avoir compris, madame la ministre. Il me semble que la loi oblige les autorités organisatrices de transport de nos intercommunalités à mettre en place des tarifs sociaux. Il faut que cette loi s'impose à tous !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le principe d'une tarification sociale applicable à tous les opérateurs a été voté en commission ; il est donc maintenant inscrit dans le texte.

M. Jean-Paul Lecoq. Le principe, oui, mais les modalités concrètes ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les modalités précises sont renvoyées à un décret. Aujourd'hui, je le redis, les tarifs à destination des familles nombreuses par exemple relèvent de dispositions législatives, quand les tarifs qui permettent l'accompagnement des personnes handicapées ne reposent que sur une lettre ministérielle.

L'hétérogénéité actuelle des dispositions législatives, qui ne figurent pas toutes, en outre, dans le code des transports, impose une mise en cohérence. D'où cette demande d'habilitation.

(L'amendement n° 114 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Danièle Obono, pour soutenir l'amendement n° 60.

Mme Danièle Obono. Cet amendement vise à mettre fin à la tarification flexible sur la vente des produits et services. Présentée comme une bonne nouvelle pour les usagères et les usagers, censée leur permettre de bénéficier des meilleurs tarifs, cette tarification n'a en réalité pour effet qu'un désordre général. La majorité des usagers n'ont pas accès à ces tarifs tant vantés.

C'est un non-sens qui dure depuis des années : les tarifs sont tout simplement incohérents. Pour un même trajet, on peut payer du simple au quadruple sans qu'il y ait à cela la moindre explication rationnelle – sauf bien sûr que les opérateurs en tirent profit. Or, pour nous, le train n'a pas vocation à procurer des profits ; il doit être un service public.

Il y a des produits d'appel, qui font croire régulièrement à nos concitoyens qu'ils peuvent acheter un Paris-Marseille à 25 euros. Bien sûr, c'est possible, pour les quelques heureux élus qui auront réussi, à minuit pile, trois mois avant la date du voyage et pendant les cinq minutes fatidiques, à cliquer au bon endroit – sans qu'ils puissent d'ailleurs ensuite ni échanger, ni annuler leur billet. Pour la très grande majorité des autres, le billet sera deux, trois ou quatre fois plus cher. Il faut donc payer plus cher, trop cher, ou renoncer à se déplacer.

Le prix n'a plus rien à voir avec les kilomètres parcourus ; la notion même de « tarif normal » a disparu ! Il devient presque impossible pour les plus modestes de prendre le train, puisqu'il faut avoir les moyens de partir, de planifier ses congés... Dans la multitude des offres, on ne sait comment choisir, ni comment avoir accès aux quelques miettes abordables qui demeurent. Celles et ceux qui le peuvent se rabattent sur la voiture, moyen de transport plus lent, plus polluant, et moins commode – il y a des bouchons.

Le droit aux vacances pour les plus modestes s'en trouve amoindri. Il faut donc selon nous revenir à une grille tarifaire cohérente et compréhensible, afin que toutes et tous puissent planifier leurs déplacements et avoir accès au train, qui demeure l'un des meilleurs moyens de déplacement. *(Mme Caroline Fiat applaudit.)*

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Avis défavorable. Les tarifs sont encadrés ; le plein tarif existe. La politique de tarifs variables permet de proposer des billets adaptés aux capacités contributives de chacun. La SNCF vise 25 % de « petits prix ». Cette politique permet par ailleurs d'améliorer le taux de remplissage des TGV, et vous devriez, d'un point de vue environnemental, vous en féliciter. Dans les faits, le prix moyen du billet SNCF a diminué de 1 % par an, notamment pour les publics les plus jeunes.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

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

Mme Danièle Obono. En effet, c'est une bonne chose que de remplir les TGV, mais on devrait pouvoir le faire avec une grille tarifaire normale, qui ne s'adresse pas seulement aux plus jeunes.

Comment les personnes qui ont difficilement accès à internet ou qui ne maîtrisent pas cet outil peuvent-elles profiter des offres à des tarifs modestes qui supposent de jongler entre les différents sites ? Une grille tarifaire

normale serait plus simple et plus égalitaire. Tandis qu'une petite minorité réussit à jongler sur les différents sites et à trouver ici ou là un tarif un tantinet moins cher, pour la grande majorité, c'est le casse-tête pour obtenir des tarifs avantageux, faute de places à ces tarifs en nombre suffisant. À cela s'ajoute la moindre flexibilité des billets. Il y a quelques années, avec le tarif normal, il était possible de changer facilement un billet de train.

Le système profite peut-être aux plus ingénieux, ou aux plus chanceux, mais certainement pas à la majorité. Un retour au tarif normal pour tous serait bénéfique, y compris pour remplir les trains et permettre le développement d'un service public écologique.

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

M. Jean-Marie Sermier. Je partage l'objectif de Mme Obono, à savoir permettre à chacun de pouvoir prendre le TGV. Mais je dois avouer que je ne vis sans doute pas sur la même planète qu'elle : je rencontre tous les jours des jeunes, mais aussi des moins jeunes, qui prennent le temps de surfer sur internet et de vérifier le prix des billets ; je rencontre tous les jours des personnes qui bénéficient de tarifs bien moins élevés en réservant les billets plus tôt et en faisant attention.

Je ne comprends pas, j'imaginai que vous défendiez les plus modestes et plaidez pour des tarifs plus élevés pour ceux qui voyagent en première classe.

Mme Danièle Obono. La première classe pour tous !

M. Jean-Marie Sermier. Or, vous nous expliquez que le cadre qui voyage en première classe et qui prend son billet à la dernière minute devrait payer le même tarif que la personne plus modeste qui fait l'effort de consulter internet longtemps à l'avance. (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

J'apprécie mais je ne suis pas membre de La République en marche !

M. Marc Fesneau. Il ne faut pas rejeter les gestes d'ouverture !

M. Jean-Marie Sermier. Faisons attention ! Ce qui importe aujourd'hui, c'est de permettre à chacun de voyager. La concurrence ne se résume pas pour nous à une ouverture au secteur privé. Elle doit aboutir à une meilleure efficacité, à des prix plus intéressants et, parfois, à une plus grande qualité de service. Faisons en sorte que la modulation des prix soit un atout pour la SNCF dans la reconquête des parts de marché gagnées par la voiture. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Mme Caroline Fiat. Monsieur le président...

M. le président. Votre groupe s'est déjà exprimé à deux reprises. Donc je ne peux pas vous donner de nouveau la parole.

(*L'amendement n° 60 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Dufrègne, pour soutenir l'amendement n° 113.

M. Jean-Paul Dufrègne. Dans le contexte de l'ouverture à la concurrence, qui aboutira à la coexistence de plusieurs opérateurs, le sujet des droits et obligations des voyageurs, notamment sur des trajets en correspondance, revêt, comme le

reconnaît l'étude d'impact, une dimension particulière. Selon cette étude, il appartiendra au Gouvernement d'examiner si des dispositions doivent être prises pour prévenir une dégradation du service – le Gouvernement pourrait ainsi décider de ne pas prévoir de mesures particulières concernant l'assistance, l'indemnisation ou le réacheminement des voyageurs.

En l'absence de mesures de protection des droits des voyageurs, l'ouverture à la concurrence ne manquerait pas de se traduire par un grave recul de la qualité de service. Il importe donc que le Gouvernement nous précise ses intentions en la matière.

Après les déserts médicaux, nous voyons poindre les déserts ferroviaires.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Avis défavorable. L'article 4 permettra de définir les obligations à l'égard des voyageurs, qu'il s'agisse de l'acheminement en cas d'irrégularité d'exploitation ou de l'indemnisation qui, jusqu'à présent, fonctionne très mal.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(*L'amendement n° 113 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à Mme Florence Lasserre-David, pour soutenir l'amendement n° 250.

Mme Florence Lasserre-David. Cet amendement vise à demander aux différentes entreprises de transport ferroviaire, qui opéreront demain sur notre territoire dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, de collaborer à la mise en place d'un système commun d'information et de vente de billets aux usagers. (*Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM.*)

M. Bruno Millienne. Très bon amendement !

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Nous avons déjà abordé le sujet en commission. La discussion sur la mise en place d'un système intermodal de billettique et de paiement trouvera davantage sa place dans le cadre de l'examen du futur projet de loi d'orientation sur les mobilités. Je vous demande donc de retirer votre amendement. À défaut, j'y serai défavorable.

M. Fabrice Brun. Pourquoi toujours reporter ?

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Effectivement, le règlement donne la possibilité d'imposer la mise en place d'un système commun d'information et de billettique pour les voyageurs. Mais, pour améliorer le service offert aux voyageurs, il importe de se placer dans une approche intermodale. C'est le sens des débats qui ont eu lieu lors des assises nationales de la mobilité. Il est donc préférable de traiter ce sujet dans le cadre du futur projet de loi d'orientation des mobilités et de l'élargir au-delà du seul système ferroviaire. Je vous invite donc à retirer l'amendement. À défaut, mon avis sera défavorable.

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

M. Bruno Duvergé. Sur cet amendement, nous recueillons certainement le soutien de M. Lecoq et de ses collègues puisqu'il répond à la demande qu'ils ont formulée précédemment d'un seul billet pour plusieurs compagnies.

M. Marc Fesneau. Cela vous permettra de rater un train !

M. Bruno Duvergé. Vous pourrez rater votre train et prendre le suivant !

M. Jean-Paul Lecoq. Merci !

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

M. Fabien Di Filippo. Je ne sais pas si la mise en place d'une plate-forme intermodale suffit à garantir l'existence d'un seul billet quelles que soient les compagnies et l'unification des conditions commerciales – je n'y crois guère. Cependant, puisque nous examinons l'ouverture à la concurrence du système ferroviaire, la décision que réclame cet amendement doit être prise dès maintenant.

Vous faites référence à l'intermodalité. Vous souhaitez donc que figurent sur un même site toutes les informations, qu'elles concernent les avions, les trains, ou les bus. Mais ce serait fait plus tard. Or, il existe déjà des sites privés, pour les billets d'avion notamment, qui comparent les tarifs, et parfois vous aident à trouver le meilleur.

Si cet amendement n'est pas adopté, des plates-formes privées verront le jour immédiatement pour proposer des billets aux tarifs les moins chers. Soit vous poursuivez dans cette voie-là, avec tous les risques de dérives qu'elle comporte, et vous l'assumez...

M. Fabrice Brun. La privatisation rampante !

M. Fabien Di Filippo. ...soit vous entérinez tout de suite la création d'une plate-forme unique, reconnue et homologuée – je n'irai pas jusqu'à dire publique –, pour le train car l'intermodalité n'a pas forcément de sens en la matière.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vous n'avez sans doute pas eu l'occasion de suivre les débats des assises nationales de la mobilité. Je précise donc que nous souhaitons confier une telle responsabilité aux régions, qui ont déjà, au titre de la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République une compétence en matière d'intermodalité. Il n'est pas question de laisser les GAFAs – Google, Apple, Facebook, Amazon – s'emparer du sujet.

Mme Lacroute, qui présidait le groupe de travail sur ce sujet, peut vous confirmer notre intention de confier à l'autorité publique la responsabilité de garantir une vision intermodale.

M. Fabrice Brun. Avec quels moyens ?

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 250.

Qui est pour ? Qui est contre ? (*Exclamations sur plusieurs bancs des groupes LR, GDR et FI.*)

M. Fabien Di Filippo. Il faut recompter !

M. le président. Qui est pour ? Qui est contre ? Je demande à chacun de lever distinctement la main pour exprimer son vote. L'amendement n'est pas adopté. (*Mêmes mouvements.*)

M. Fabien Di Filippo. Ce n'est pas possible !

(*L'amendement n° 250 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat, pour soutenir l'amendement n° 61.

Mme Caroline Fiat. Pour développer le transport ferroviaire, il est nécessaire de penser la question des derniers kilomètres – la fameuse liaison entre le domicile et les modes de transport collectifs. Dans de nombreux endroits, il est compliqué d'attendre les transports en commun depuis son domicile. Les difficultés d'accès aux gares peuvent constituer un frein à l'usage du train, moyen de transport écologique qu'il nous faut développer dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique.

Le vélo est un excellent moyen de transport individuel au service de la transition écologique, du désengorgement des grandes agglomérations et de la santé publique. Malheureusement, de nombreuses personnes renoncent à utiliser leur vélo le matin, faute de pouvoir le laisser en sécurité à la gare. L'absence de facilités proposées aux cyclistes freine le développement de l'intermodalité entre le train et le vélo qui n'est effective que pour 3 % des liaisons aujourd'hui en France, contre 30 % aux Pays-Bas.

Pour pallier ces lacunes et encourager les voyageurs à laisser leur voiture au garage, une solution pragmatique consisterait à leur proposer un stationnement sécurisé au plus près des quais, à la charge des exploitants. Je compte sur vous pour voter en faveur de cet amendement.

Puisque vous nous reprochez sans cesse de ne rien proposer, cette suggestion devrait vous être sympathique.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Cet amendement concerne également l'intermodalité. Un plan dédié au vélo sera discuté dans le cadre du projet de loi d'orientation sur les mobilités. Avis défavorable.

M. Jean-Paul Dufègne. Vous repoussez toujours à plus tard !

M. Jean-Paul Lecoq. Vous n'allez pas rester au pouvoir pendant quinze ans !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat.

Mme Caroline Fiat. Il est regrettable d'attendre alors que Mme la ministre chargée de la santé insiste régulièrement dans cet hémicycle sur l'importance de la prévention.

Il me semble vraiment dommage d'attendre des semaines, voire des mois, pour encourager les citoyens à abandonner la voiture au profit du vélo. Ce sujet mérite vraiment d'être pris en compte. La commission des affaires sociales a effectué ce matin une visite à Santé publique France au cours de laquelle l'attachement du Gouvernement à la prévention a été maintes fois répété. Le vélo est un bon moyen de prévention, pour les adultes et pour les enfants. Je ne vois vraiment pas pour quelle raison vous voteriez contre cet amendement.

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

Mme Valérie Lacroute. Je comprends tout à fait la demande de mes collègues. Comme vous le voyez, madame la ministre, les assises nationales de la mobilité ont été très riches en échanges. Nous avons travaillé d'arrache-pied et évoqué tous ces problèmes, toutes ces demandes, toutes ces attentes, toutes ces évolutions en matière de tarifs – je soutiens pleinement la demande de ma collègue Florence Lasserre-David. Pour ma part, je suis un peu frustrée que ces débats n'aboutissent pas ; c'est regrettable. J'aimerais bien savoir quand cela se fera, car vous repoussez l'échéance de mois en mois.

M. Fabrice Brun. Aux calendes grecques !

M. Fabien Di Filippo. En 2023 !

Mme Valérie Lacroute. Au moment où nous avons travaillé sur ces sujets, il était question du mois de février. J'ai cru comprendre que cela pourrait désormais avoir lieu en septembre, voire plus tard.

M. Fabrice Brun. La montagne a accouché d'une souris !

Mme Valérie Lacroute. Dites-nous, madame la ministre, à quel moment tous ces sujets, effectivement très pertinents, seront débattus à l'Assemblée nationale. Certains de mes collègues attendent beaucoup, notamment en matière de tarification ou d'usage d'autres mobilités. Pouvez-vous nous préciser la date à laquelle le projet de loi d'orientation des mobilités sera examiné dans l'hémicycle ? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LR.*)

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

M. Pierre Dharréville. En effet, on nous renvoie souvent au coup d'après. Lorsque nous formulons des propositions, vous nous répondez – cela m'est arrivé ; cela nous est arrivé à tous ou presque de ce côté de l'hémicycle, et de l'autre aussi sans doute – qu'on le fera plus tard parce que cette discussion doit intervenir ultérieurement dans le calendrier que vous avez imaginé ou fixé. En l'espèce, il y a une proposition sur la table, et vous avez la possibilité, en quelque sorte, de faire arriver ce train à l'heure. Dès lors, pourquoi ne pas le faire ?

M. Jean-Paul Dufregne. Très bien !

(*L'amendement n° 61 n'est pas adopté.*)

M. le président. Mes chers collègues, je vous informe que nous avons examiné ce soir soixante-seize amendements et qu'il nous en reste trente-trois.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, ce matin, à neuf heures trente :

Discussion, selon la procédure d'examen simplifiée, du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation du protocole additionnel à l'accord du 9 octobre 1997 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne relatif à la coopération dans leurs zones frontalières entre les autorités de police et les autorités douanières concernant l'emploi transfrontalier d'aéronefs ;

Discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi relatif à la protection des données personnelles ;

Suite de la discussion du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire.

La séance est levée.

(*La séance est levée, le jeudi 12 avril 2018, à une heure.*)

La Directrice du service du compte rendu de la séance de l'Assemblée nationale

CATHERINE JOLY