

# ASSEMBLÉE NATIONALE

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018**

188<sup>e</sup> séance

## Compte rendu intégral

**2<sup>e</sup> séance du jeudi 12 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. 2889)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 2889)

*Rappel au règlement* (p. 2889)

M. Christian Jacob

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

Après l'article 5 (p. 2889)

Amendement n° 91

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

*Rappel au règlement* (p. 2890)

M. Stéphane Peu

Mme Élisabeth Borne, ministre

Après l'article 5 (*suite*) (p. 2891)

Amendement n° 93

Amendements n°s 97, 69, 67, 335

Article 6 (p. 2894)

M. Éric Coquerel

M. Jean-Philippe Ardouin

M. Jean-Marie Sermier

M. Christian Jacob

M. Bruno Bonnell

Mme Élisabeth Borne, ministre

M. Fabien Di Filippo

Mme Danièle Obono

M. Christophe Bouillon

Mme Anne-Laure Cattelot

Mme Danielle Brulebois

*Rappel au règlement* (p. 2897)

Mme Danièle Obono

Article 6 (*suite*) (p. 2897)

Amendement n° 8

Amendements n°s 318 rectifié, 334 (sous-amendement), 3, 158, 292, 74

Amendements n°s 110, 70

Amendement n° 159, 164 et 160

Après l'article 6 (p. 2900)

Amendements n°s 6, 71

Article 7 (p. 2901)

M. Éric Coquerel

Article 8 (p. 2902)

M. Alexis Corbière

M. Jean-Marie Sermier

Après l'article 8 (p. 2902)

Amendement n° 251

Article 9 (p. 2902)

M. Éric Coquerel

Mme Danièle Obono

M. Pierre Dharréville

M. Benoit Simian

M. Jean-Louis Bricout

M. Jean-Marie Sermier

Après l'article 9 (p. 2906)

Amendement n° 224

*Suspension et reprise de la séance* (p. 2907)

Amendement n° 174

### 2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 2908)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENCE DE M. SYLVAIN WASERMAN

### vice-président

**M. le président.** La séance est ouverte.

*(La séance est ouverte à quinze heures.)*

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 (nos 764, 851, 842).

### DISCUSSION DES ARTICLES *(suite)*

**M. le président.** Ce matin, l'Assemblée a poursuivi l'examen des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n° 91 portant article additionnel après l'article 5.

### *Rappel au règlement*

**M. le président.** La parole est à M. Christian Jacob, pour un rappel au règlement.

**M. Christian Jacob.** Mon intervention se fonde sur l'article 58 du règlement concernant le bon déroulement de notre séance. À ce titre, je voudrais poser une question simple à Mme la ministre chargée des transports.

Nous avons été nombreux, je pense, à écouter l'entretien télévisé du Président de la République au cours duquel il a annoncé un nouvel investissement en faveur de la SNCF d'un montant de 10 millions d'euros par jour pendant dix ans, ce qui fait 3,56 milliards par an. Comment cette somme est-elle gagée ? À quel endroit figure-t-elle dans notre budget ? Comment ces montants seront-ils investis ? C'est une dépense nouvelle dont l'importance est significative et il serait bon d'avoir ces renseignements.

**M. Laurent Saint-Martin.** Nous le disons depuis le début ! Dix millions par jour !

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Le Président de la République a bien sûr donné le cap de cette réforme qui vise à améliorer le service public, comme les Français l'attendent, en impliquant chacun, entreprise et État.

Comme le Gouvernement l'a annoncé depuis le départ, ce n'est surtout pas une réforme pour faire des économies, c'est une réforme pour avoir un meilleur service ferroviaire : 36 milliards d'euros au cours des dix prochaines années, cela signifie 50 % de plus que ce qui a été fait pendant les dix dernières années. Et cela fait en effet 10 millions d'euros par jour pendant dix ans. Il s'agit là d'un montant très important, mais notre réseau ferré national le vaut bien ! Tel était le sens des propos du Président de la République.

**M. Christian Jacob.** Ce sera autant à la charge du contribuable !

### Après l'article 5

**M. le président.** Nous en venons aux amendements portant articles additionnels après l'article 5.

La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 91.

**M. Stéphane Peu.** Comme tout le monde, j'ai écouté l'intervention du Président de la République, lequel nous a dit en substance : « Ne vous inquiétez pas pour la SNCF, cela restera un grand service public : regardez La Poste ! » Eh bien oui, justement regardons La Poste : c'est exactement ce que nous ne souhaitons pas comme avenir pour notre SNCF !

Cet amendement vise à essayer de faire gagner de l'argent pour mieux financer les infrastructures de transport en modifiant les règles sur la déductibilité fiscale des intérêts d'emprunt des sociétés privées d'autoroute. En effet, depuis la privatisation de 2006, ces dernières ont extrêmement optimisé ce mécanisme finançant leur activité par l'endettement. Les charges financières ont ainsi pu être déduites du résultat imposable de sept sociétés, manifestement en vue d'atteindre de tels résultats.

Quelques chiffres de l'Autorité de la concurrence pour illustrer ce propos : entre 2006 et 2013, ce mécanisme a fait économiser pas moins de 3,4 milliards d'euros à sept sociétés concessionnaires quand, par ailleurs, elles distribuaient 14,6 milliards de dividendes. Quelques années après l'étude de l'Autorité de la concurrence, on se doute bien que ces chiffres sont encore d'une tout autre ampleur.

Par cet amendement, nous proposons donc de modifier les règles de la déductibilité des emprunts afin de mieux abonder le financement de nos infrastructures de transport.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 91.

**M. Jean-Baptiste Djebbari**, *rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Je suis tout à fait disposé à ce que nous discutons de ce que nous faisons, collectivement, des concessions autoroutières qui arriveront à échéance entre 2032 et 2036 mais, en l'état, votre amendement supposerait de sortir 40 milliards d'euros pour racheter ces contrats, ce qui ne me paraît pas raisonnable compte tenu de l'état de nos finances publiques. Avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne**, *ministre*. Même avis.

**M. le président**. La parole est à M. Stéphane Peu.

**M. Stéphane Peu**. Je suis désolé, mais cet amendement ne vise pas du tout à remettre les sociétés d'autoroute dans le giron public...

**M. Jean-Baptiste Djebbari**, *rapporteur*. « Les auteurs de l'amendement préconisent un rachat par l'État des concessions autoroutières », c'est dans l'exposé des motifs !

**M. Stéphane Peu**. Regardez bien l'amendement ! Nous disons, dans l'exposé des motifs, que les signataires de cet amendement souhaitent le retour des sociétés d'autoroute dans le giron de l'État mais, en attendant, ils considèrent qu'il convient de mettre un terme à la déductibilité des intérêts d'emprunt afin de mieux abonder le financement des transports. Cette déductibilité représente 3,4 milliards pour les sept sociétés d'autoroute entre 2006 et 2013, ce qui n'est pas tout à fait rien.

Nous entendons bien que le retour dans le giron de l'État de ces sociétés prendra un certain temps, mais il est d'ores et déjà possible de prendre des mesures qui, sans mettre en péril les sociétés autoroutières – dont les profits sont gigantesques – amèneraient un peu d'argent dans les caisses de l'État pour financer des infrastructures de transport.

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

**M. Fabien Di Filippo**. Ce débat est très intéressant dès lors que l'on parle un peu de la rentabilité du service de transport ferroviaire.

Madame la ministre, vous venez de dire quelque chose qui nous a profondément choqués.

Tout d'abord, le Président de la République et votre gouvernement vont engager 36,5 milliards d'euros de travaux sur le réseau, mais on ne sait pas d'où vient l'argent. C'est tout de même fort de café ! Déjà que l'on se demande si la dette sera reprise et payée par le contribuable, là, maintenant, on rajoute 36,5 milliards ! Tout le monde a de quoi être choqué !

Ensuite, vous avez dit quelque chose d'encore plus fort : « ce n'est pas une réforme pour faire des économies ». Tout le monde a de quoi être très inquiet ! Avec une dette de 47 milliards et 1,5 milliard de coût de la dette chaque année, nous sommes très loin de la pérennité de l'entreprise, de l'amélioration du service et du développement du transport ferroviaire en France !

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

**Mme Élisabeth Borne**, *ministre*. Je vais apporter à nouveau des précisions car peut-être n'êtes-vous pas présent aux séances de questions au Gouvernement...

**M. Fabien Di Filippo**. Je participe à toutes les séances !

**M. Christian Jacob**. Il est plus présent que les ministres !

**Mme Élisabeth Borne**, *ministre*. Alors sans doute n'avez-vous pas bien entendu ce que le Gouvernement indique depuis le départ : cette réforme vise d'abord à avoir un meilleur service public ferroviaire parce que c'est ce que les Français attendent de nous, ces Français qui ne comprennent pas qu'ils mettent aujourd'hui une demi-heure de plus entre Limoges et Paris ou entre Nice et Marseille qu'il y a trente ans.

Il est extrêmement stressant, pour les Français, de subir des retards, des irrégularités, lorsqu'ils doivent se rendre quotidiennement à leur travail. Ils attendent donc de nous un meilleur service public ferroviaire, et tel est bien l'objectif de la réforme conduite par le Gouvernement !

Il s'agit là d'un grand service public et, partout, le service public ferroviaire nécessite des concours publics importants. L'ambition de la réforme, ce n'est pas de mettre moins d'argent, c'est de mettre « mieux » d'argent et que chaque euro investi le soit de la façon la plus efficace possible.

**M. Fabien Di Filippo**. Vous constatez, vous ne répondez pas : d'où vient l'argent ?

**M. le président**. La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Baptiste Djebbari**, *rapporteur*. Je répondrai rapidement à M. Peu sur la deuxième partie de l'exposé des motifs de son amendement, après avoir répondu sur la première partie.

Les contrats de concession contiennent des clauses de « paysage fiscal » dont la modification entraînerait une augmentation du prix des péages, laquelle serait répercutée sur les usagers. Pour toutes ces raisons, avis défavorable.

**M. le président**. Nous allons passer au vote sur cet amendement.

**M. Stéphane Peu**. Je souhaite reprendre la parole.

**M. le président**. Vous vous êtes déjà exprimé, monsieur Peu, en répondant à la ministre.

**M. Stéphane Peu**. On parle de tout sauf de mon amendement !

**M. le président**. Les réponses ne vous satisfont peut-être pas, mais vous vous êtes déjà exprimé !

**M. Stéphane Peu**. Rappel au règlement !

#### *Rappel au règlement*

**M. le président**. La parole est à M. Stéphane Peu, pour un rappel au règlement.

**M. Stéphane Peu**. Ce n'est pas là une façon de débattre !

J'ai défendu un amendement, et la première réponse a fait l'objet d'une petite confusion. Notre débat sur les propos qu'a tenus le Président de la République à 13 heures est fort intéressant, mais nous ne parlons pas de l'amendement ! Je me permets donc de préciser que celui-ci vise non pas à remettre en cause la privatisation des autoroutes, mais à considérer que la déduction des intérêts d'emprunt représente des sommes énormes. Sans remettre en cause la nature des

contrats de concession, il serait possible de remettre en question la déductibilité de ces charges d'emprunt. Ce sont 3,6 milliards d'euros – ce n'est pas rien ! – qui abondent les profits déjà énormes des sociétés autoroutières. De notre point de vue, ils seraient mieux utilisés pour financer les infrastructures de transport, comme le prévoit cet amendement ! Ce serait pas mal si on pouvait en discuter !

**Mme Danièle Obono.** Il a raison !

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Ce n'est pas ce gouvernement, monsieur Peu, qui est à l'origine de la privatisation des sociétés d'autoroute sans qu'il soit question de réviser les contrats de concession négociés avant que l'on parle de privatisation. Il se trouve que, en l'état, ces contrats intègrent en effet ce que l'on appelle des clauses de « paysage fiscal ». Si votre amendement était adopté, ces économies en moins ou ces dépenses en plus pour les sociétés d'autoroute seraient répercutées sur les usagers, raison pour laquelle le rapporteur a confirmé son avis défavorable, ce que je fais à mon tour.

#### Après l'article 5 (suite)

**M. le président.** Je vais maintenant mettre aux voix l'amendement.

*(L'amendement n° 91 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Dufrègne, pour soutenir l'amendement n° 93.

**M. Jean-Paul Dufrègne.** En suivant ce débat, madame la ministre, je me pose la question suivante : qui détient la dette de la SNCF ? Pourriez-vous nous donner quelques précisions sur cette affaire-là, même si tel n'est pas l'objet de mon amendement ?

Nous considérons que le train est le mode de transport collectif du XXI<sup>e</sup> siècle capable de répondre efficacement aux enjeux de la mobilité, aux impératifs sanitaires et environnementaux tout en offrant un service fiable et exigeant en termes de sécurité.

Le débat qui nous réunit doit déboucher sur la manière dont nous voulons organiser les transports dans notre pays. Il relève bien de notre responsabilité de les organiser et d'assurer la cohérence entre les différents modes de transport en prenant en compte les urgences sociales, territoriales et environnementales. Or, nous pouvons constater un certain nombre d'aberrations dans notre pays en matière de transport : lorsque le billet d'avion pour aller d'une ville A à une ville B est deux à trois fois moins cher que le billet de train pour le même trajet, ou lorsque le bilan carbone du train est dix à trente fois inférieur à celui de l'avion. Cet exemple est loin d'être marginal, bien au contraire pour certaines liaisons.

Plusieurs facteurs expliquent ces écarts tarifaires : les différences de fiscalités en font partie, force étant de constater que le kérosène est le seul carburant d'origine fossile dont la consommation ne supporte aucune taxe – exemption, notamment, de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, la TICPE.

Par ailleurs, le taux de TVA sur les vols domestiques est au taux réduit de 10 %. Tout cela contribue à tirer artificiellement vers le bas le prix des billets d'avion, ce dont profitent les compagnies *low cost*, qui exploitent toutes les failles juridi-

ques, fiscales et sociales. Ces prix bas sont, en outre, sans commune mesure avec les conséquences sociales et environnementales, actuelles et à venir, du trafic aérien.

Cet amendement est un amendement d'appel, qui vise à interroger le Gouvernement sur ses intentions en matière de fiscalité du transport aérien. Il entend également envoyer un signal, en rappelant qu'il est urgent de renforcer les moyens de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France – AFITF.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur.** Les questions que vous posez sont nombreuses. S'agissant d'abord du transport aérien, vous savez que l'engagement a été pris, au niveau international, de compenser les émissions de dioxyde de carbone à compter de 2020, ce qui est un fait inédit. L'accord relatif à la compensation et à la réduction de carbone pour l'aviation internationale – CORSIA – a été signé par soixante-quinze pays, qui sont responsables de 85 % de ces émissions.

Vous posez également la question de l'investissement public dans le transport ferroviaire. Celui-ci concentre 77 % des investissements publics annuels, à travers les crédits du programme 203 de la mission « Écologie » et les crédits de l'AFITF. Nous aurons l'occasion de revenir sur la question des recettes nouvelles et des crédits de l'AFITF lors de l'examen du volet programmation de la loi d'orientation sur les mobilités. S'agissant des questions strictement fiscales, nous les aborderons dans le cadre du projet de loi de finances, dont c'est précisément l'objet.

**M. Jean-Paul Dufrègne.** Vous n'avez pas répondu au sujet de la dette !

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

*(L'amendement n° 93 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n° 97 et 69, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 97.

**M. Stéphane Peu.** Nous savons tous ici que le transport routier de marchandises ne contribue pas autant qu'il le devrait au financement des infrastructures dont il bénéficie. Dans son dernier rapport, le Conseil d'orientation des infrastructures estime qu'il serait légitime que le transport routier de marchandises contribue à financer les infrastructures dont il bénéficie, sur la base du coût complet, et à couvrir les coûts externes qu'il génère.

Parce que nous partageons cette préoccupation, nous proposons une refonte de la fiscalité, en vue de financer des modes de transport respectueux de l'environnement, notamment le transport ferroviaire. Pour donner un ordre d'idées, la refonte des modalités de remboursement de TICPE que nous proposons pourrait rapporter 900 millions d'euros à la puissance publique, qui pourrait les investir dans les infrastructures de transport.

**M. le président.** La parole est à Mme Danièle Obono, pour soutenir l'amendement n° 69.

**Mme Danièle Obono.** Dans le prolongement de mon intervention précédente et en cohérence avec notre stratégie, qui consiste à privilégier explicitement le développement des modes de transport les plus compatibles avec l'objectif de transition écologique et la lutte contre le réchauffement climatique, nous proposons, au titre du principe pollueur-payeur, que le transport routier ne bénéficie plus d'un traitement de faveur. La route ne doit en aucun cas se substituer au rail. Tel est le sens de cet amendement.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur.** La question de la concurrence entre le rail et la route est, vous le savez, multifactorielle. Elle a d'abord une dimension économique, puisque la baisse importante du prix du carburant depuis la crise de 2008 favorise, de fait, la route par rapport au rail. Elle a également une dimension sociale, puisque vous n'êtes pas sans savoir que 90 % des entreprises de transport de marchandises ne résident pas en France. Une action est actuellement menée sur ce sujet au niveau européen, dans le cadre de la directive relative aux travailleurs détachés.

Cette question a, enfin, une dimension fiscale. À ce sujet, s'il est vrai que la route ne paie pas tous ses coûts externes, je rappellerai que la fiscalité de la route représente tout de même 38 milliards d'euros. Je répète que nous aurons à nouveau l'occasion de débattre de ces questions en loi de finances. Avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je suis tout à fait favorable à ce que l'on restaure la compétitivité du fret ferroviaire et je veux vous assurer de la mobilisation du Gouvernement sur cette question. Nos actions sont multiples, qu'il s'agisse de la lutte contre le *dumping* social dans le transport routier de marchandises, de l'investissement dans les infrastructures pour lutter contre la saturation de nos nœuds ferroviaires, ou encore des décisions relatives aux péages ferroviaires, qui visent à ne pas pénaliser les entreprises qui recourent au fret.

Je veux néanmoins appeler votre attention sur le fait que le transport routier emploie 700 000 salariés en France. Il faut donc se garder de prendre à la légère les équilibres économiques de ce secteur.

Nous devons évidemment continuer à réfléchir sur ces questions. Sans revenir à l'écotaxe, il faudrait trouver un moyen de faire contribuer davantage les poids lourds, notamment ceux qui sont en transit sur notre territoire, au financement de nos infrastructures. Ces questions méritent une réflexion approfondie, en lien avec les professionnels concernés, puisque je répète que ce secteur représente 700 000 emplois. Avis défavorable.

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

**Mme Danièle Obono.** Je tiens à vous rassurer, madame la ministre : nous ne prenons pas à la légère la question du transport routier et celle des salariés qui en vivent. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous avons formulé un certain nombre de propositions sur ce sujet. Je vous invite d'ailleurs, puisque la majorité ne semble pas en avoir pris connaissance, à relire le livret thématique que nous avons élaboré sur la question des transports, et où nous abordons la question du transport routier.

Je vous invite également à prendre connaissance des propositions que nous avons faites dans le cadre des débats européens au sujet de la lutte contre le *dumping* social, notamment dans le secteur routier. Sur ce sujet, votre gouvernement n'a pas été à la hauteur, puisque le transport routier a été exclu des quelques mesurées qui ont été adoptées pour lutter contre le travail détaché. Pour notre part, nous prenons très au sérieux la question du redéploiement des salariés de ce secteur vers d'autres modes de transport. Nous voulons leur permettre, par la formation et la requalification, de devenir les agents moteurs de la relance du ferroviaire et de l'essor d'autres formes de mobilités.

Il nous semble qu'un premier pas pourrait être franchi si ce projet de loi entérinait le lien entre la politique des transports et la transition écologique. Mais, de toute évidence, cet enjeu ne vous tient pas suffisamment à cœur, et c'est bien dommage. Nous aurons l'occasion de revenir sur cette question, sans attendre le débat budgétaire pour 2019, car la transition écologique, elle, n'attend pas. Elle n'a même jamais eu un tel caractère d'urgence.

*(Les amendements n<sup>os</sup> 97 et 69, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Danièle Obono, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 67.

**Mme Danièle Obono.** Dans le prolongement de nos précédents amendements, et en cohérence avec eux, nous proposons ici de faire en sorte que le secteur du transport routier contribue davantage au financement du changement de stratégie de notre pays en matière de transports.

Rappelons qu'en 2013, sur 9,24 milliards d'euros générés par les péages français, à peine la moitié retourne dans les caisses de l'État. Selon les chiffres de Vinci Autoroutes, les sociétés contribuent aux finances publiques à hauteur de 4 milliards d'euros sous forme de TVA, d'impôt sur les sociétés, de redevance domaniale, de taxe d'aménagement du territoire et de contribution économique territoriale.

Au bas mot, la privatisation des concessions d'autoroute entrave l'aménagement du territoire en faveur d'une réelle transition écologique, puisque les taxes payées par lesdites sociétés concessionnaires sont bien légères en comparaison des externalités négatives générées. Faute de financements suffisants, il devient par ailleurs difficile pour l'AFITF d'être réellement un outil de report modal. Les dividendes de plus de 1 milliard d'euros tombent dans les poches des actionnaires au lieu de soutenir le ferroviaire, pour une rentabilité de plus de 20 %. C'est fort peu, au regard de l'urgence écologique.

Par cet amendement, nous demandons ainsi le relèvement du produit de la taxe due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes en application de l'article 302 *bis* ZB du code général des impôts.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur.** C'est une question que je suis de près et que je connais bien en tant qu'administrateur de l'AFITF. Je répète, dans le prolongement de la discussion que nous avons eue tout à l'heure, qu'une modification des contrats qui lient l'État aux sociétés concessionnaires aurait pour conséquence une augmentation du prix des péages, au détriment des usagers. Pour les mêmes raisons que précédemment, avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

(*L'amendement n° 67 n'est pas adopté.*)

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 335.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Les dernières réunions de concertation sur l'ouverture à la concurrence confirment la nécessité d'une clarification du cadre social, non seulement pour les salariés qui pourraient être amenés à être transférés, mais également pour l'ensemble des salariés de la branche. C'est un impératif non seulement d'équité, mais aussi de transparence, dans la perspective d'un arrêt du recrutement au statut.

Dans ce contexte, la négociation collective entre les partenaires sociaux doit permettre de doter le secteur d'une convention collective qui garantisse un cadre social de haut niveau pour l'ensemble des salariés. Cette négociation relève bien sûr de la responsabilité des partenaires sociaux.

L'amendement vise à prévoir les mesures propres à favoriser la négociation collective au sein de la branche, mais nous devons aussi parer à toute éventualité, notamment à celle où le dialogue social ne permettrait pas d'aboutir rapidement à un accord. Il s'agit ainsi d'encadrer le délai d'élaboration de cette convention collective et de préciser les conséquences d'une absence d'accord, afin de sécuriser l'ensemble des partenaires.

Il n'y a évidemment aucune remise en cause des règles de validation ou d'opposition de la convention collective. Il s'agit seulement de parer à l'éventualité d'une absence d'accord. Je précise par ailleurs que le Gouvernement n'entend évidemment pas se substituer aux partenaires sociaux. Compte tenu de ce qui a pu se produire par le passé, il importe que l'État reste dans son rôle, qui consiste à définir un cadre, et qu'il laisse les partenaires sociaux jouer le leur au sein de la branche.

C'est bien dans le respect de cette répartition claire des rôles que cet amendement est présenté. Il vise à répondre aux préoccupations que les organisations syndicales ont exprimées au cours des négociations. Tel est le sens de cet amendement d'habilitation.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur.** Cet amendement répond effectivement aux préoccupations des organisations syndicales. Vous l'avez dit, madame la ministre, il est nécessaire de garantir le plus rapidement possible, au sein de la branche, des protections sociales de haut niveau pour les cheminots. Nous avons adopté hier plusieurs amendements qui étendent les garanties de l'emploi et des retraites, non seulement aux cheminots qui seront transférés d'une entreprise ferroviaire à une autre, mais aussi aux salariés qui souhaiteront, de façon volontaire, aller travailler dans une autre entreprise ferroviaire. Nous avons également fait obligation aux entreprises ferroviaires qui viendraient opérer en concurrence d'adhérer à la convention collective de branche.

Cet amendement établit par ailleurs un lien entre la date d'arrêt de recrutement des cheminots au statut et la date de prise d'effet de la convention de branche. Il est donc utile. Avis favorable.

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

**M. Fabien Di Filippo.** Madame la ministre, pardonnez-moi si je continue de vouloir aller au fond des choses. J'ai bien compris que la question du statut était l'alfa et l'oméga de cette réforme, qu'elle allait permettre de régler à la fois le problème de la rénovation de nos lignes et celui de la compétitivité de la SNCF. Mais, quand je vois que vous voulez recréer une convention collective, je me pose deux questions.

Premièrement, êtes-vous en train de créer une sorte de nouveau statut qui sera applicable à toutes les entreprises, bien au-delà de la SNCF ? Mais alors pourquoi supprimer le statut des cheminots si c'est pour en recréer un autre ?

Deuxièmement, vous ne nous avez toujours pas dit d'où viendraient ces fameux 36,5 milliards d'euros qui vont être investis sur le réseau. Si vous comptez trouver cette somme en faisant des économies sur le statut, je crois que nous allons devoir attendre très longtemps avant de lancer les premiers travaux, probablement jusqu'à la fin du siècle. Je vous renouvelle donc mes questions : dans quelle direction allons-nous et, surtout, où comptez-vous trouver tout cet argent ?

**M. le président.** La parole est à M. Guy Bricout.

**M. Guy Bricout.** Madame la ministre, comme je l'ai dit lundi soir lors de la discussion générale, l'extinction du statut ne sera pas synonyme d'une moindre protection. Au contraire, il importe de faire confiance aux syndicats pour définir une convention collective qui comportera sans doute de nombreuses garanties – c'est ce qui est prévu ici.

Hier, l'un de nos amendements demandait que le sac à dos social soit suffisamment complet pour éviter des distorsions entre entreprises ferroviaires. Si votre amendement n'est malheureusement qu'une demande d'habilitation de dernière minute, il nous permet néanmoins d'y voir plus clair sur ce qui relève de la loi et ce qui relèvera de la négociation.

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

**Mme Danièle Obono.** Je voudrais répondre à notre collègue qui faisait du statut l'alpha et l'oméga. Sans aller jusque-là, il est vrai que le statut est un élément stratégique important, puisqu'il peut servir de variable d'ajustement sur le court et moyen terme, et représenter ainsi un facteur majeur de compétitivité dans la mise en concurrence. Il est assez révélateur que cet amendement surgisse ainsi, mais cela confirme la légitimité de la mobilisation des organisations syndicales, des salariés et des cheminots. Ils ont commencé à faire entendre raison au Gouvernement, qui faisait preuve d'une certaine désinvolture à ce sujet. L'intensité de la mobilisation lui aura fait prendre conscience de l'importance des enjeux.

Espérons que la suite des débats ne nous déçoive pas et que vous continuerez à entendre les organisations syndicales, en restant attentifs à l'intégralité de leurs revendications.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Le Gouvernement porte une réforme globale, qui prévoit un effort exceptionnel d'investissement dans le réseau, une ouverture progressive à la concurrence, la modernisation sociale du secteur et la mise en place d'une organisation rénovée pour la SNCF, afin que l'entreprise dispose de tous les atouts pour affronter la concurrence.

**M. Éric Coquerel.** Ça sent les éléments de langage !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Alors que nous pourrions nous entendre largement sur ces principes, me semble-t-il, je m'étonne du portrait caricatural que vous dressez de la réforme. Nous l'avons répété régulièrement à l'occasion des questions d'actualité, les 36,5 milliards d'euros marquent un engagement fort du Gouvernement. Les péages sont payés par les entreprises ferroviaires et nous nous plaçons dans une perspective de développement du trafic ferroviaire, ce qui représentera une source de revenus supplémentaires pour SNCF Réseau. À ce stade, ces 36 milliards ne correspondent pas à des dépenses supplémentaires par rapport à celles inscrites en loi de finances – pour cette année, du moins car nous pourrions, dans l'avenir, rediscuter des équilibres globaux. Nous pouvons très bien imaginer que le trafic augmente dans le secteur ferroviaire, c'est en tout cas l'objectif du Gouvernement.

**M. Fabien Di Filippo.** Je vous posais simplement une question !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je le redis, la présentation caricaturale et réductrice que vous faites d'une réforme qui est globale et équilibrée, comme l'a rappelé ce midi le Président de la République, ne peut que m'étonner, d'autant plus que nous partageons les objectifs poursuivis. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

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

**M. Fabien Di Filippo.** Madame la ministre, vous entourez la présentation de cette réforme de principes si généraux que l'on ne peut qu'être d'accord avec vous. Moi aussi, je voudrais que l'on trouve une solution à la faim dans le monde et qu'il n'y ait plus de guerres. Tout le monde partage cet objectif, c'est magnifique.

Nous sommes bien évidemment favorables à l'amélioration du service, mais la question cruciale est celle des moyens. Je n'ai pas versé dans la caricature, je vous ai simplement demandé où vous pensiez trouver l'argent. Je comprends, de votre réponse, qu'on espère qu'éventuellement la conjoncture favorisera l'augmentation des recettes. Mais l'on ne peut pas annoncer 36,5 milliards d'investissements dans le réseau avec de l'argent qui n'existe pas !

Si cet argent existe, qu'on me le montre car, comme Saint Thomas, je ne crois que ce que je vois. Pour l'heure, je n'ai vu que le Président de la République annoncer, au journal de 13 heures, 36,5 milliards de dépenses. Prendra-t-il l'argent dans la poche des contribuables, dans celle des collectivités ou dans la poche de la SNCF en espérant qu'elle fasse beaucoup de recettes demain ? Nous sommes en droit de nous interroger et je ne pense pas être caricatural en posant cette question. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

**M. le président.** La parole est à M. Éric Coquerel.

**M. Éric Coquerel.** Nous sommes désolés de vous le répéter, madame la ministre, mais nous avons commencé le débat lundi et vos réponses nous donnent encore l'impression d'être des concentrés d'éléments de langage.

Je partage l'inquiétude de notre collègue : où sont ces 36 milliards ? Il n'y en a pas trace dans la loi de finances votée à l'Assemblée. Vous nous demandez de ne pas nous inquiéter, que l'argent sera trouvé, mais nous aimerions des réponses concrètes.

Quant au développement du trafic ferroviaire, vous avez cité le Président de la République, qui s'est exprimé au journal de 13 heures. Or, il nous a expliqué que les cars

ou les voitures pourraient compléter le train de l'avenir. Si c'est ça l'avenir du train, permettez-moi de m'inquiéter des redevances que vous attendez !

(*L'amendement n° 335 est adopté.*)

## Article 6

**M. le président.** Plusieurs orateurs sont inscrits sur l'article 6.

Avant de donner la parole est à M. Éric Coquerel, je salue l'ensemble des étudiants qui assistent à nos débats, ainsi que les habitants de la commune de Quatzenheim.

**M. Éric Coquerel.** Je m'associe à vos salutations, monsieur le président.

Cet article 6 m'inquiète à un double titre. Souvenons-nous des conditions dans lesquelles les autoroutes furent cédées avant de vouloir déterminer par ordonnances les modalités de fixation des redevances, aujourd'hui déterminées par l'ARAFER. Après la privatisation des autoroutes, que tout le monde condamna tant elle fut une mauvaise affaire pour l'État et les usagers, les concessions furent renégociées d'une telle manière que ce fut, la dernière fois, tenu secret, jusqu'à ce qu'un élu à Grenoble parvienne par voie de justice à connaître et révéler le contenu d'un contrat quasi léonin, aux dépens de l'État.

Par ailleurs, l'ARAFER joue aujourd'hui son rôle de régulateur. Il est évident que, dans un marché ouvert, le régulateur doit être fort. Malheureusement, cet article ne détermine pas la manière dont celui-ci fonctionnera. Pis, on réalise qu'il ne disposera plus désormais que d'un avis simple, consultatif. Il aura moins de pouvoir alors qu'il devrait en avoir davantage. C'est un contresens.

L'ARAFER est le premier garant de la neutralité concurrentielle, mais cet article n'apporte pas suffisamment de précisions, notamment pour ce qui est des péages.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Philippe Ardouin.

**M. Jean-Philippe Ardouin.** L'article 6 introduit un délai maximal de deux mois concernant l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, pour rendre un avis sur un projet de texte en rapport avec le réseau ferroviaire.

Il permet d'encadrer dans le temps l'action de l'autorité compétente. Les dispositions tirées de l'article L. 2133-8 du code des transports ne précisent pas suffisamment la durée de consultation de l'ARAFER pour un projet de texte réglementaire relatif à l'accès aux réseaux, à la conception, à la réalisation, à l'utilisation des infrastructures et des matériels de transport ferroviaire. Ainsi, ce délai sécurise les procédures d'élaboration et d'adoption des textes.

De surcroît, l'alinéa 3 habilite le Gouvernement à modifier les conditions de fixation des redevances d'infrastructure et les conditions de consultation de cette autorité sur les tarifs de redevance d'accès à l'infrastructure.

Cet article permet de clarifier le droit applicable. Il est nécessaire de garder à l'esprit que le projet de loi tend à repenser plus globalement notre politique de transport en s'accordant avec les normes de l'Union européenne.

Cependant, ce droit reste silencieux sur certains points. L'alinéa 3 de l'article permettra au Gouvernement d'envisager alors plusieurs solutions. Notre système ferroviaire se transformera progressivement dans le temps.

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

**M. Jean-Marie Sermier.** Cet article 6 est important depuis midi car il permet, grâce aux redevances d'infrastructure, de mieux connaître les recettes de SNCF Réseau et de renforcer leur prévisibilité. Nous avons intérêt à ce qu'elles soient bien prévues, en effet, car elles sont censées financer les 36 milliards d'investissements annoncés par le Président de la République.

Nous devons par ailleurs nous attendre à une rude concurrence, car la SNCF aura des difficultés à payer l'ensemble des sillons qu'elle demandera à utiliser.

Il y a deux solutions : soit les 36 milliards proviennent des recettes de la SNCF, comme vient de le dire Mme la ministre, mais je ne vois pas alors, comment nous pourrions conserver une entreprise dont il deviendra difficile d'équilibrer les comptes ; soit les contribuables paieront.

Par ailleurs, où iront ces 36 milliards ? Le Président de la République nous annonce un rythme d'investissement de 10 millions d'euros par jour. Cela correspondra-t-il à 10 millions d'infrastructures nouvelles chaque jour ? Y aura-t-il une programmation annuelle ou une programmation sur dix ans ? S'agira-t-il, comme cela s'est déjà vu, d'une programmation d'abord modeste, puis de plus grande ampleur après 2022 ?

Surtout, de quelles infrastructures s'agira-t-il ? De grands chantiers ? Le Lyon-Turin ? Le Bordeaux-Toulouse ? L'évitement de la gare TGV de Lyon ? La deuxième phase du TGV Rhin-Rhône ? Restera-t-il quelque chose pour les petites lignes ? Les crédits prévus dans les contrats de plan État-région en tiennent-ils déjà compte, auquel cas cet argent aurait déjà été annoncé par les gouvernements successifs ? Ou s'agit-il simplement d'acquérir des rames supplémentaires après avoir acheté quinze nouvelles rames à Alstom ?

**M. le président.** La parole est à M. Christian Jacob.

**M. Christian Jacob.** Madame la ministre, je voudrais revenir sur cette annonce qui n'est pas anecdotique. Le Président de la République a annoncé un investissement quotidien de dix millions d'euros, ce qui se traduira par une charge supplémentaire pour le contribuable qui, du fait de cette réforme, devra acquitter 3,56 milliards d'euros d'impôts supplémentaires chaque année.

Vous nous avez répondu que ce ne serait pas le cas. Le Président de la République se serait-il livré à une manœuvre ?

**Mme Danièle Obono.** Mais non, voyons !

**M. Christian Jacob.** Aurait-il voulu nous faire croire qu'il s'agissait d'une dépense nouvelle pour calmer les grévistes alors qu'il recyclait des dépenses déjà engagées – mais alors lesquelles ? – ou d'hypothétiques économies ? Si elles ne sont pas hypothétiques, il faudra bien nous expliquer où il trouvera chaque année 3,56 milliards.

Il faut sortir de l'ambiguïté. Les propos du Président relèvent de la manœuvre, ce que vous avez vous-même reconnu puisque le Président de la République a présenté cette somme comme une dépense nouvelle en faveur du rail alors que ce n'est pas le cas.

En réalité, soit vous réduirez les dépenses, mais il faudra nous préciser lesquelles ; soit vous recyclez d'anciennes annonces. Il faut sortir de l'ambiguïté. En tout cas, nous avons assisté à une belle manœuvre de la part du Président de la République ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

**M. le président.** La parole est à M. Bruno Bonnell.

**M. Bruno Bonnell.** J'ai l'impression, depuis trois jours, d'être au conseil d'administration de la SNCF : le débat est de l'ordre de la direction, d'explication et d'affectation de dépenses et d'investissements. On ne réglera pas dans cet hémicycle le détail des investissements et des ressources nécessaires. Ce n'est pas notre travail. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

**M. Jean-Marie Sermier.** Ah oui, 36 milliards, ce n'est rien, en effet !

**M. Bruno Bonnell.** Cette entreprise publique compte des cadres responsables, des directions en charge de les affecter. Nous pourrions passer des heures à discuter de la rentabilité d'une ligne ou d'une affectation, que nous y serions encore dans trois jours. Je fais confiance à la direction de la SNCF, nous voulons lui donner un cadre législatif de travail et je voudrais que l'on arrête de se substituer à elle, sinon nous serons encore là dans quelques années, à débattre de l'avenir de cette entreprise. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

**M. Christian Jacob.** Dans quelques années vous ne serez plus là !

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Ce gouvernement n'a de leçon à recevoir de personne. Lorsque nous sommes arrivés aux affaires, nous avons trouvé 10 milliards de promesses non financées faites au cours du précédent quinquennat. Par exemple, 36 milliards de lignes nouvelles ferroviaires avaient été promises dans toute la France, sans aucune précision sur la manière dont elles seraient financées.

Le Président de la République, notamment dans son discours de Rennes du 1<sup>er</sup> juillet dernier, a annoncé vouloir sortir des promesses non financées qui abîment la confiance dans la parole de l'État. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement présentera un projet de loi de programmation des infrastructures équilibré en recettes et en dépenses. C'est tout le sens du travail qui a été réalisé par le Conseil d'orientation des infrastructures, dont je tiens de nouveau à saluer le président, Philippe Duron, travail auquel votre assemblée, comme le Sénat, a été associée. Ce travail de transparence et de sincérité nous permettra de disposer d'une visibilité pluriannuelle.

Nous aurons donc l'occasion d'éclairer la politique d'investissements dans les infrastructures pour les prochaines années dans un cadre sincère. Nous promettons ce que nous savons financer et nous finançons ce que nous promettons. Tel sera l'objet du projet de loi de programmation des infrastructures qui sera prochainement présenté. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

**M. Christian Jacob.** Donc M. Macron a inventé de l'argent qui n'existe pas !

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

**M. Fabien Di Filippo.** Madame la ministre, vos explications sont surprenantes.

Je vous invite tout d'abord à plus de prudence lorsque vous évoquez le passé: c'est vous qui étiez conseillère aux transports de M. Lionel Jospin, ce n'est pas moi.

Je tiens également à répondre à M. Bonnell: comment ne serait-ce pas notre métier que de nous occuper de 36,5 milliards d'euros d'argent public, dont nous ignorons comment ils seront financés mais dont, demain, le contribuable devra s'acquitter?

**Mme Danièle Obono.** Très bien!

**M. Fabien Di Filippo.** J'ignore quelle conception vous avez de votre mission, hormis celle de suivre aveuglément le Président et le Gouvernement, mais la mienne est plus complexe et constructive: elle est en tout cas plus exigeante que la vôtre.

Madame la ministre, vous nous demandez d'attendre un prochain projet de loi de programmation. Donc, aujourd'hui, soit le Président a annoncé des travaux qui sont liés à de l'argent qui existe et qui sont donc financés, soit ils ne sont pas financés, et il reste à expliquer tout simplement aux gens qu'on leur a menti ou qu'on croise les doigts pour que cet argent tombe du ciel.

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

**Mme Danièle Obono.** Une fois n'est pas coutume, j'irai dans le sens de l'intervention de notre collègue qui vient de s'exprimer. La réponse de Mme la ministre et l'intervention de M. Bonnell ne laissent pas, en effet, de m'interroger sur la question des responsabilités.

Tout d'abord, vous êtes aujourd'hui au pouvoir: assumez donc votre politique sans rejeter votre responsabilité, comme vous le faites à chaque fois, sur les gouvernements précédents, d'autant que celui qui vous a juste précédé était soutenu par une majorité dont sont issus de nombreux députés de votre majorité et que, de plus, le ministre de l'économie de M. Hollande était un certain Emmanuel Macron. S'agissant de votre propre responsabilité, madame la ministre, il est possible de remonter jusqu'aux années 90. C'est à la fois peu élégant et peu responsable que de se défausser ainsi, en faisant un pas de côté, alors que la majorité essaie de se dépatouiller d'une carabistouille, comme aurait dit M. Mélenchon, qu'on essaie de faire avaler au Parlement.

A la différence de M. Bonnell, je pense qu'il est de notre responsabilité d'avoir ce débat en son entier, c'est-à-dire y compris dans les détails.

**M. Jean-Marie Sermier.** Évidemment!

**Mme Danièle Obono.** Le projet de loi porte sur l'avenir de la SNCF, qui est une entreprise sous responsabilité publique. Nous sommes le Parlement: nous devons donc prendre la mesure des enjeux fixés et des investissements qu'il conviendrait effectivement de réaliser dans l'hypothèse d'une stratégie claire et cohérente alors que vous avez seulement la volonté d'appliquer de manière aveugle les décisions non seulement du Gouvernement, mais surtout de la Commission européenne dans le cadre de la feuille de route fixée par Bruxelles.

Souffrez donc que les députés que nous sommes interrogeant vos prises de décision et ne se contentent pas de la parole jupitérienne pour être convaincus!

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

**M. Christophe Bouillon.** Je tiens à revenir sur le procès en insincérité qui est fait à la précédente majorité. L'histoire se répète: en 2009, à l'issue du Grenelle de l'environnement, il fut projeté de créer un Schéma national des infrastructures de transport, afin de réfléchir sur les infrastructures routières et ferroviaires. En 2012, un rapport a été confié à Philippe Duron, visant, dans le cadre de la commission Mobilité 21, à faire le tri des projets entrant dans ce schéma.

Parce qu'on peut avoir confiance en Philippe Duron, vous avez décidé de lui confier la présidence du Conseil d'orientation des infrastructures en vue de lui faire effectuer le même travail.

Sachez que le Philippe Duron de la commission Mobilité 21 est le même que celui du Conseil d'orientation des infrastructures. Il est habité par la même sincérité et la même méthodologie qui est, à chaque fois, de s'entourer des élus des assemblées et des territoires. Les travaux de la commission Mobilité 21 ont donné lieu à des déplacements dans les régions et à des échanges avec les présidents de région et les élus des territoires pour balayer l'ensemble des infrastructures figurant au Schéma national des infrastructures de transport.

Pour avoir un débat apaisé et sérieux, ce que je souhaite, il est important d'éviter des procès en insincérité, surtout lorsqu'on confie les mêmes missions aux mêmes personnes. (*Applaudissements sur les bancs du groupe NG.*)

**M. Jean-Louis Bricout.** Très bien!

**M. le président.** La parole est à Mme Anne-Laure Cattelot.

**Mme Anne-Laure Cattelot.** Mes chers collègues, en tant que co-rapporteuse spéciale du budget de la mission « Transports », je vous invite tous à venir contribuer à nos travaux dans le cadre du projet de loi de finances, puisque vous êtes passionnés par le sujet.

**Mme Danièle Obono.** Nous sommes tous dans des commissions différentes, vous le savez bien!

**M. Laurent Saint-Martin.** Les commissions élargies sont ouvertes à tous!

**Mme Anne-Laure Cattelot.** C'est le moment où nous prenons sérieusement à bras-le-corps les dépenses de l'État et où les choses se décident. C'est le moment où le Parlement joue son rôle de contrôle des orientations budgétaires. Vous pouvez venir, c'est passionnant: vous avez le droit d'intervenir en commission élargie et en séance publique.

Chers collègues du groupe LR, je me trouve un peu perdue: vous voulez lutter contre les déficits et la dette publique et en même temps vos propos se rapprochent parfois dangereusement de ceux qui sont habituellement tenus du côté opposé de l'hémicycle. À la fin, on ne comprend plus votre positionnement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*) Finalement, êtes-vous ultradépensiers, ultra-conservateurs, protecteurs des droits et des statuts des cheminots et, en même temps, pour le libéralisme? Quelle est la position des Républicains? (*Mêmes mouvements.*)

**M. Christian Jacob.** Donc le Président de la République a menti aux Français!

**M. Fabien Di Filippo.** Et personne ne sait d'où sortiront ces 36 milliards !

**Mme Anne-Laure Cattelot.** S'agissant de l'article 6, je suis favorable à un renforcement du rôle de l'ARAFER. Demain, en raison de l'ouverture à la concurrence, de nouveaux acteurs arriveront : le rôle du régulateur sera essentiel à un exercice libre et optimal de la concurrence. Les Allemands ont adopté la même démarche en vue d'autoriser un bon usage des infrastructures et d'assurer une ouverture équitable à la concurrence. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

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

**Mme Danielle Brulebois.** Il faut arrêter les postures et les arguments qui n'en sont pas.

**M. Fabien Di Filippo.** Et peut-être aussi les questions qui dérangent le Gouvernement !

**Mme Danielle Brulebois.** Mme la ministre a évoqué une loi pluriannuelle d'investissement dans les infrastructures de 3 milliards d'euros.

**M. Fabien Di Filippo.** Il n'en manquera plus que 33 ! Autant dire rien !

**Mme Danielle Brulebois.** Il faut la croire. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*) On ne peut pas faire le procès au Gouvernement de dépenser l'argent qu'il n'a pas. Il a eu le courage politique de ne pas le faire – nous avons tous pu le vérifier depuis le début de la législature.

De plus, les investissements, mes chers collègues, c'est la sécurité. Ils sont nécessaires et le Gouvernement trouvera l'argent pour les réaliser. Nos concitoyens veulent, en matière de transport, de la sécurité, de la régularité et de la rapidité. Ne nous cachons pas la vérité : si les trains sont moins rapides aujourd'hui, c'est pour ne pas dérailler, les infrastructures ne permettant plus qu'ils roulent à la vitesse prévue. Certaines de nos signalisations datent de 1953 ! Des investissements sont nécessaires. Cet argent public sera judicieusement trouvé et utilement dépensé.

**M. Fabien Di Filippo.** Il manque toujours 33 milliards.

Je demande la parole, monsieur le président.

**M. le président.** Chers collègues, la règle est que les orateurs inscrits sur un article ne prennent la parole qu'une seule fois.

#### **Rappel au règlement**

**M. le président.** La parole est à Mme Danièle Obono, pour un rappel au règlement.

**Mme Danièle Obono.** Oui, monsieur le président, sur le fondement de l'article 70, alinéa 3, du règlement.

À la suite de l'interpellation de notre collègue, je tiens à rappeler que nous effectuons, également en séance publique, un travail sérieux. Nous avons le droit, voire le devoir, d'interpeller très précisément le Gouvernement, y compris sur des questions qui ont été abordées en commission, où notre groupe, vous avez dû vous en rendre compte, est très actif : il a même fait une proposition de contre-budget lors de l'examen du PLF. Nous effectuons notre travail en commission comme en séance.

J'aimerais que personne, au cours des débats, ne remette en cause l'investissement de tous les députés et groupes qui participent au travail parlementaire. Nous prenons celui-ci très au sérieux. De telles remises en cause n'apportent rien au débat, même en cas de convergence avec des collègues avec lesquels nous avons habituellement des désaccords de fond.

Reconnaître la valeur du travail que nous réalisons et ne pas le rabaisser en séance serait faire preuve d'un minimum de respect pour le Parlement, dont vous n'avez pas encore réussi à circonscrire les pouvoirs. Nous les exercerons jusqu'au bout. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

#### **Article 6 (suite)**

**M. le président.** Nous en venons aux amendements à l'article 6.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 8, qui vise à supprimer l'article.

**M. Vincent Descoeur.** L'objet de cet amendement est de s'assurer que l'ARAFER dispose d'un avis conforme, s'agissant notamment de la fixation des péages que SNCF Réseau perçoit de la part des opérateurs qui veulent faire circuler leurs trains sur le réseau.

Cela n'apparaissait pas dans la version initiale de l'article 6, mais il semblerait que l'avis conforme ait été rétabli en commission grâce à l'adoption d'un amendement du rapporteur. Si vous le confirmez je retirerai l'amendement, car il n'aura plus lieu d'être. Cela montre bien qu'il faut lire attentivement les textes.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur.** Je vous confirme que l'avis conforme a été rétabli. L'article 6 est essentiel, car il permet de prévoir le délai dans lequel l'ARAFER doit rendre son avis, de sécuriser la trajectoire des ressources pour SNCF Réseau et de donner de la visibilité aux acteurs ferroviaires. C'est pourquoi je vous demande de retirer l'amendement.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

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

**M. Vincent Descoeur.** Compte tenu de la réponse du rapporteur, je retire l'amendement.

(*L'amendement n° 8 est retiré.*)

**M. le président.** Je suis saisi de cinq amendements, n° 318 rectifié, 3, 158, 292 et 74, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n° 3, 158 et 292 sont identiques.

L'amendement n° 318 rectifié fait l'objet d'un sous-amendement n° 334.

La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 318 rectifié.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Après les échanges qui sont intervenus en commission et les discussions qui ont lieu avec l'ARAFER à la suite de ces échanges, cet amendement vise à préciser l'habilitation de l'autorité de régulation.

Je tiens à rappeler que la procédure de fixation des péages ferroviaires repose sur un principe clair, défini par le droit européen : l'État fixe le cadre de la tarification, le gestionnaire d'infrastructure élabore une tarification dans ce cadre et l'ARAFER s'assure que la proposition du gestionnaire de l'infrastructure respecte à la fois le droit national et le droit européen.

Je souhaite moi aussi, après Mme Cattelot, rappeler le rôle central de l'ARAFER dans le processus d'élaboration des péages. Le Gouvernement n'a donc aucunement l'intention de remettre en cause le pouvoir d'avis conforme de l'Autorité sur la tarification ferroviaire. Nous avons besoin d'une régulation d'autant plus forte que nous entrons dans un contexte d'ouverture à la concurrence.

Il est important de bien clarifier le rôle de chacun des acteurs et le cadre de fixation des péages pour répondre aux besoins de mobilité des Français et au besoin d'aménagement du territoire.

En premier lieu, il s'agit d'inscrire la tarification dans une perspective pluriannuelle, ce qui permet de donner à chaque acteur la visibilité nécessaire à la construction d'une stratégie de développement du transport ferroviaire. Ensuite, il s'agit de coordonner les perspectives de moyen terme qui figurent et figureront dans le contrat conclu entre l'État et SNCF Réseau avec la fixation annuelle des redevances par SNCF Réseau. À côté de la vision pluriannuelle, nous aurons donc une tarification annuelle. Il conviendra de coordonner ces deux perspectives en associant plus étroitement qu'aujourd'hui l'ARAFER à la construction de l'équilibre pluriannuel.

Par ailleurs, le Gouvernement tient à ce que des thèmes aussi structurants que l'aménagement du territoire, par exemple, puissent être pris en considération par l'ARAFER pour l'établissement de la tarification. Des modifications législatives sont nécessaires pour atteindre cet objectif. Ainsi, aucun critère n'est actuellement défini pour apprécier la soutenabilité d'une tarification pour les entreprises ferroviaires : il faut préciser ce point, notamment dans la perspective de l'ouverture à la concurrence et de l'arrivée de nouveaux opérateurs.

Enfin, il faut combler un vide juridique auquel j'ai été confrontée en arrivant au ministère des transports : SNCF Réseau avait proposé une tarification mais l'ARAFER n'avait pas donné d'avis conforme.

**M. Vincent Descoeur.** C'est vrai !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Or les textes ne précisent pas ce qu'il faut faire dans une telle situation. Il faut donc définir une tarification applicable dans ce cas, en veillant à ce qu'elle soit suffisamment incitative pour ne pas constituer un détournement de l'avis conforme.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir le sous-amendement n° 334 et donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 318 rectifié.

**M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur.** Le sous-amendement n° 334 précise la rédaction de l'amendement du Gouvernement. Sous réserve de son adoption, je donne donc un avis favorable à l'amendement n° 318 rectifié, qui sanctuarise le caractère conforme de l'avis de l'ARAFER et associe mieux l'autorité administrative indépendante à la

construction de la trajectoire du prix des péages. En construisant cette trajectoire dans une perspective pluriannuelle, il donne une plus grande visibilité aux entreprises ferroviaires.

**M. le président.** La parole est à Mme Jeanine Dubié, pour soutenir l'amendement n° 3.

**Mme Jeanine Dubié.** Cet amendement vise à restaurer l'avis conforme de l'autorité de régulation, l'ARAFER, tout en rendant obligatoire le caractère pluriannuel de la tarification. J'ai écouté attentivement Mme la ministre présenter son amendement : je pense qu'il répond à notre préoccupation et je me réjouis que le Gouvernement ait compris la nécessité de conserver un avis conforme au moment où l'on parle d'ouverture à la concurrence.

**M. le président.** La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 158.

**M. Christophe Bouillon.** À ce stade, je voudrais saluer le travail que nous ont proposé Mme la ministre et M. le rapporteur. Nous poursuivons deux objectifs : tout le monde ici souhaite un régulateur fort et indépendant, et en même temps chacun convient qu'il est essentiel que l'État joue son rôle de stratège. L'amendement du Gouvernement permet de ne pas confondre ces deux objectifs. Pour autant, je souhaite poser deux questions concernant les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> de cet amendement.

Le 3<sup>e</sup> évoque les règles et critères que l'ARAFER prend en compte. Mme la ministre a rappelé qu'une directive européenne précisait les conditions dans lesquelles l'ARAFER exerce ses missions. Le Gouvernement entend-il modifier ces règles et ces critères ?

Ma deuxième question concerne le 4<sup>e</sup> et porte sur la notion de tarif provisoire. À juste titre, Mme la ministre a fait état de la difficulté qu'elle a rencontrée lorsque l'ARAFER n'a pas donné d'avis conforme et qu'aucun tarif n'était donc applicable. Dans cette situation, revient-on au tarif antérieur ? Prévoit-on une sorte d'indexation ? J'aimerais en savoir un peu plus sur ce sujet.

Pour terminer par où j'ai commencé, je souligne que l'amendement du Gouvernement répond au débat que nous avons eu en commission : je me félicite donc de ce travail de co-construction.

**M. le président.** La parole est à M. Benoit Simian, pour soutenir l'amendement n° 292.

**M. Benoit Simian.** Dans un contexte d'ouverture à la concurrence, nous sommes tous attachés aux pouvoirs de l'ARAFER. Je remercie Mme la ministre et M. le rapporteur pour l'amendement et le sous-amendement qu'ils ont présentés, qui vont dans le sens d'un régulateur fort.

L'amendement n° 292 est un amendement rédactionnel visant à éviter que l'avis conforme de l'ARAFER soit contourné. Je me félicite des propositions faites par le Gouvernement et le rapporteur, tout en espérant que dans la nouvelle rédaction issue de leurs amendements, l'instruction des tarifs par l'ARAFER est encadrée par des délais. Selon la réponse, je prendrai ma décision concernant le retrait de mon amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Guy Bricout, pour soutenir l'amendement n° 74.

**M. Guy Bricout.** Les explications données par Mme la ministre et M. le rapporteur nous satisfont : nous allons donc retirer notre amendement.

À l'article 6, nous avons deux demandes fortes : le maintien de l'avis conforme de l'ARAFER et la pluriannualité des redevances. Le premier point a été réaffirmé en commission et il l'est encore plus clairement dans l'amendement du Gouvernement. Le deuxième point, qui était une recommandation du rapport Spinetta visant à donner plus de visibilité aux entreprises ferroviaires, est également satisfait par l'amendement.

Deux petits bémols, cependant. D'abord, l'ordonnance prévue à l'article 6 mériterait elle aussi d'être inscrite dans le dur de la loi : cela me paraît tout à fait possible et j'espère que cela le sera au cours de la navette parlementaire. Par ailleurs, pourquoi prévoir un délai de neuf mois pour l'adoption de l'ordonnance au lieu des six mois initialement prévus ?

Moyennant ces réflexions, il est assez logique de faire le lien entre le contrat de performance de SNCF Réseau et les redevances et d'associer l'ARAFER à ce contrat de performance.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur les amendements identiques n<sup>os</sup> 3, 158 et 292 ainsi que sur l'amendement n<sup>o</sup> 74 ?

**M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur.** Je demande le retrait de l'ensemble de ces amendements. Pour ce qui est de la question de M. Simian, nous proposons de donner à l'ARAFER un délai de deux mois pour rendre ses avis conformes, l'Autorité nous ayant précisé qu'elle mettait en moyenne trois semaines pour répondre aux demandes d'avis.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Avis favorable au sous-amendement. Quant aux amendements en discussion commune, j'en demande moi aussi le retrait. Je voudrais toutefois apporter quelques précisions, en commençant par M. Bouillon.

Aujourd'hui, le délai standard pour répondre à une demande d'avis est de deux mois : cela ne changera pas. Cependant, l'avis de l'ARAFER peut être sollicité sur de nombreux sujets. Aussi précisons-nous que, dans certaines situations exceptionnelles, le délai peut être réduit à deux semaines, comme c'est le cas pour de nombreuses autorités de régulation s'agissant de demandes exceptionnelles ponctuelles. Il ne s'agit évidemment pas de demander à l'ARAFER de se prononcer en deux semaines en matière de tarification : le délai exceptionnel s'appliquera aux avis rendus dans le cadre d'autres textes.

Pour ce qui est du sens du 3<sup>o</sup> de l'amendement, il nous semble qu'il faut, comme je l'ai déjà indiqué, encourager une vision pluriannuelle de la tarification. Celle-ci a forcément un lien avec le contrat passé entre l'État et SNCF Réseau. Aujourd'hui, l'ARAFER est uniquement consultée en fin de processus sur l'élaboration du contrat ; il convient donc d'associer l'ARAFER en amont du processus et tout au long de l'élaboration du contrat, comme cela se fait dans d'autres États. Avec tout cela, nous osons espérer que la procédure évoquée au 4<sup>o</sup> ne trouvera pas à s'appliquer. Néanmoins, nous nous sommes retrouvés dans cette situation pour la

tarification 2018 : il faut donc prendre le temps de déterminer un principe de tarification par défaut. Là encore, nous pourrions nous inspirer d'exemples issus d'autres pays.

Enfin, monsieur Bricout, nous parlons de sujets délicats, sur lesquels nous avons besoin non seulement de consulter l'ARAFER pour élaborer les nouvelles règles de façon précise, et évidemment dans le respect des textes européens, mais aussi de tenir compte de l'avis des régions. C'est pour nous donner le temps de cette réflexion et de cette mise à plat que nous avons souhaité porter de six à neuf mois le délai pour prendre l'ordonnance. Je rappelle que l'ARAFER doit donner, de toute façon, son avis sur une ordonnance de ce type.

**M. le président.** Madame Dubié, retirez-vous votre amendement n<sup>o</sup> 3 ?

**Mme Jeanine Dubié.** N'étant pas la première signataire de l'amendement, je le maintiens.

**M. le président.** Monsieur Bouillon ?

**M. Christophe Bouillon.** Je retire mon amendement.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 158 est retiré.)*

**M. le président.** Monsieur Simian ?

**M. Benoît Simian.** Moi aussi, monsieur le président.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 292 est retiré.)*

**M. le président.** Monsieur Bricout, confirmez-vous le retrait de votre amendement n<sup>o</sup> 74 ?

**M. Guy Bricout.** Oui, monsieur le président.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 74 est retiré.)*

*(Le sous-amendement n<sup>o</sup> 334 est adopté.)*

*(L'amendement n<sup>o</sup> 318 rectifié, sous-amendé, est adopté. En conséquence, l'amendement n<sup>o</sup> 3 tombe.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n<sup>os</sup> 110 et 70, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Pierre Dharréville, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 110.

**M. Pierre Dharréville.** Cet amendement vise à renforcer le pouvoir d'intervention des usagers, des cheminots, de la représentation nationale et des autorités organisatrices de transports. Nous proposons de modifier en ce sens la composition du collège de l'autorité de régulation.

**M. le président.** La parole est à M. Éric Coquerel, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 70.

**M. Éric Coquerel.** L'ARAFER est un acteur incontournable de la régulation du transport multimodal. Depuis 2016, ses missions sont étendues au tunnel sous la Manche, au transport interurbain par autocar et aux autoroutes sous concession. Elle joue donc un rôle de première importance dans la politique d'aménagement du territoire, surtout dans le contexte que nous connaissons où il est nécessaire de répondre à l'urgence écologique et indispensable que la collectivité se saisisse de ces questions fondamentales.

Or ce n'est pas aux opérateurs privés du marché de décider ce qui est bon pour tous, car leur seul intérêt est d'engranger des bénéfices – ce qui est tout à fait compréhensible puisque c'est leur fonction, leur raison d'être. C'est à la société tout entière d'organiser les conditions dans lesquelles elle entend répondre aux défis auxquels nous sommes tous confrontés. Par conséquent, les usagers doivent pouvoir s'impliquer et être entendus. Il en est de même pour les associations protectrices de l'environnement, qui nourrissent une solide expertise sur ces sujets. Tel est le sens de notre amendement, qui vise à intégrer des représentants des usagers des transports et des associations protectrices de l'environnement au sein du collège de l'ARAFER.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur.** Défavorable. L'ARAFER est un organe technique dont les membres sont nommés en raison de leurs compétences techniques, économiques ou juridiques. Il en est d'ailleurs ainsi dans d'autres autorités administratives indépendantes telles que la CADA – Commission d'accès aux documents administratifs –, la CNIL – Commission nationale de l'informatique et des libertés – ou le CNES – Centre national d'études spatiales.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à M. Éric Coquerel.

**M. Éric Coquerel.** Monsieur le rapporteur, je suis étonné de votre réponse. L'ARAFER serait un organe technique ? Encore faudrait-il en discuter, mais enfin : acceptons-le. Cela signifie que ses membres sont des experts. Pour notre part, nous considérons que les usagers, qui prennent le train tous les jours et connaissent les lignes, et les sociétés protectrices de l'environnement, qui savent quel peut être l'impact d'un réseau ferré sur l'environnement, sont aussi des experts. Il serait dommage de se priver de leur expertise. Vous n'avez donc pas répondu à notre demande.

*(Les amendements n<sup>os</sup> 110 et 70, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements, n<sup>os</sup> 159, 164 et 160, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. Christophe Bouillon, pour les soutenir.

**M. Christophe Bouillon.** Ils sont défendus.

*(Les amendements n<sup>os</sup> 159, 164 et 160, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

*(L'article 6, amendé, est adopté.)*

#### Après l'article 6

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements portant article additionnel après l'article 6.

La parole est à Mme Pascale Boyer, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 6.

**Mme Pascale Boyer.** Comme l'a précisé à midi le Président de la République, l'ouverture à la concurrence peut être bénéfique au service public ferroviaire, avec un meilleur service qui coûtera moins cher. La concurrence doit cependant être maîtrisée et régulée et le service public doit continuer à desservir tous les territoires. Ainsi, l'ouverture progressive à la concurrence doit s'accompagner d'un renforcement progressif des missions du régulateur, l'ARAFER, qui veille au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire.

L'amendement proposé tend à permettre à l'ARAFER de prendre en compte la continuité et l'équilibre des territoires pour veiller à ce bon fonctionnement. Le Gouvernement a déjà fait un pas en ce sens, car l'ARAFER pourra moduler la tarification des infrastructures ferroviaires pour permettre la desserte des territoires.

Nous proposons, d'une part, d'acter cette évolution et, d'autre part, de confier à l'ARAFER une mission de médiation entre les autorités organisatrices de transport, c'est-à-dire les régions, en cas de conflit ou de désaccord sur l'exploitation d'une ligne essentielle à l'équilibre des territoires.

J'en donnerai deux exemples. Le premier est celui de la ligne Oyonnax-Saint Claude, évoquée hier par Danielle Brulebois : deux régions étaient concernées, et c'est la région Auvergne-Rhône-Alpes qui a décidé de fermer cette ligne. Le second exemple est celui de la ligne Grenoble-Gap, où la région Provence-Alpes-Côte d'Azur souhaite investir et pas la région Rhône-Alpes.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur.** Nous avons eu l'occasion de débattre à plusieurs reprises de ce sujet, qui soulève des questions d'aménagement du territoire. Or, si l'autorité administrative indépendante peut éventuellement trancher des différends relatifs à des niveaux de péage, elle n'a pas aujourd'hui, parmi ses compétences, la mission de trancher des différends politique.

La loi d'orientation sur les mobilités, qui doit venir en discussion dans quelques mois, comportera un titre consacré à l'articulation entre autorités organisatrices. Je vous suggère donc que nous en reparlions à cette occasion et vous demande de retirer votre amendement, à défaut de quoi j'émettrai un avis défavorable.

**M. le président.** Madame Boyer, retirez-vous votre amendement ?

**Mme Pascale Boyer.** Je le retire, monsieur le président.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 6 est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à M. Alexis Corbière, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 71.

**M. Alexis Corbière.** Nous devrions être tous d'accord sur cet amendement de défense du rôle du Parlement. Il vise à ce que ce projet de loi nous permette de faire un bilan de la réforme ferroviaire de 1997. Voilà vingt ans, en effet, qu'a été faite une réforme qu'un rapport public d'avril 2008 a décrite comme inachevée et mettant en place une stratégie incertaine. La Cour des comptes elle-même a confirmé ce constat, réalisé dès 2001 par le Conseil supérieur du service public ferroviaire, qui mettait notamment en lumière des surcoûts de gestion une dilution des responsabilités et une absence de réactivité.

Aucune étude n'a cependant été réalisée ! Il nous semblerait indispensable qu'une telle étude existe, afin que chacun puisse pleinement jouer son rôle et que nous continuions à être aussi éclairés que possible sur l'avenir de la SNCF. Je ne doute donc pas que nous votions unanimement cet amendement.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur.** Les rapports sur le sujet sont nombreux, qu'il s'agisse de travaux parlementaires, tels que le rapport sur l'application de la loi de 2014 et les travaux de nos collègues Savary et Pancher, ou des documents de l'ARAFER. Je puis vous assurer que, pour préparer mon propre rapport, j'ai disposé de multiples références documentaires. Avis défavorable donc.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

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

**M. Jean-Marie Sermier.** Madame la ministre, voilà quatre jours que nous discutons de ce texte de loi et j'avoue n'avoir jamais été aussi inquiet qu'en cet instant pour les petites lignes.

**Mme Danièle Obono.** Il y a de quoi !

**M. Jean-Marie Sermier.** En effet, vous n'avez à aucun moment voulu ouvrir la moindre porte pour nous permettre d'inscrire dans le texte le maintien des petites lignes sur l'ensemble de nos territoires ruraux. Tout à l'heure encore, vous avez demandé à notre collègue En marche de retirer son amendement tendant à donner à l'ARAFER un certains poids pour le maintien des lignes. Je considère donc qu'il y a là de la défiance.

Lorsque le Président de la République nous annonce 36 milliards d'euros d'investissement – un argent dont on ne sait d'où il vient d'ailleurs – on se demande si une partie de ce montant est réservée aux petites lignes. Il nous semble donc important de pouvoir, comme le proposait M. Coquerel, faire un bilan non seulement de l'ouverture à la concurrence mais également de l'ensemble des lignes sur le territoire, afin de nous assurer qu'aucune ne passe à la trappe et que, demain, partout où nous en avons besoin sur nos territoires ruraux, nous conserverons des lignes ferroviaires.

**M. Éric Coquerel.** Bravo !

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** L'amendement retiré évoquait la coordination entre autorités organisatrices. C'est un autre sujet, néanmoins important et qui fait l'objet de débats dans le cadre de la table ronde en cours sur l'amélioration du service public ferroviaire, dont les travaux doivent se conclure d'ici à la fin du mois. En la matière, c'est bien en effet le rôle de l'État, et non celui de l'ARAFER, que de veiller à la cohérence des offres, comme le prévoit du reste l'article 2100-2 du code des transports, qui dispose que l'État veille à la cohérence de l'offre proposée aux voyageurs, à la coordination des autorités organisatrices de transport ferroviaire et à l'optimisation de la qualité de service.

Cela posé, il se trouve qu'en pratique, le dispositif permettant d'y parvenir n'existe pas : c'est donc bien là l'enjeu des travaux en cours, pour répondre précisément à la préoccupation exprimée.

**M. Jean-Marie Sermier.** Il fallait le mettre dans le texte !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Nous avançons donc avec l'ensemble des autorités organisatrices. Vous comprendrez que, puisqu'il s'agit de régions, d'autorités organisatrices, il convient de procéder avec le plus grand doigté et le plus grand respect des compétences des collectivités.

Pour ce qui est des petites lignes, nous avançons avec détermination pour assurer le meilleur service public ferroviaire en prenant en compte la dimension de l'aménagement du territoire. Plutôt que d'inscrire dans la loi de grandes déclarations d'intentions, je puis vous annoncer qu'aujourd'hui, nous avons pu boucler le plan de financement de la remise en état de la ligne Chartres-Courtalain et que nous sommes en train de faire de même pour la ligne Libourne-Bergerac.

Comme vous le voyez, il est préférable de ne pas faire de grandes déclarations d'intentions qui, parfois, ne sont pas suivies d'effet,...

**M. Jean-Marie Sermier.** C'est le Président de la République qui fait de grandes déclarations !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** ...mais au contraire d'avancer très concrètement, comme nous le faisons pour la ligne Libourne-Bergerac ou, aujourd'hui, pour la ligne Chartres-Courtalain. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

(*L'amendement n° 71 n'est pas adopté.*)

## Article 7

**M. le président.** La parole est à M. Éric Coquerel, inscrit sur l'article 7.

**M. Éric Coquerel.** Si j'ai bien compris, cet article prévoit une ordonnance-balai : il nous dit, en gros, qu'il y a toujours des coquilles et que, pour les corriger, il sera possible de prendre une ordonnance de cette nature.

Mais nous sommes un peu inquiets, car vous nous avez déjà fait ce coup-là – pas vous personnellement, mais le gouvernement auquel vous appartenez – pour la sixième ordonnance sur la loi travail, au mois de décembre. Vous nous aviez expliqué exactement la même chose : il s'agissait de pouvoir corriger des coquilles. Or, l'ordonnance-balai qui nous a été imposée par la suite comporte des éléments intéressants, comme la possibilité d'accélérer les négociations sans syndicats ou celle, pour l'employeur, d'imposer un passage au forfait jour en cas d'accord de compétitivité, ce qui est totalement dérogatoire à la durée hebdomadaire et mensuelle du temps de travail.

Je n'entrerai pas dans le débat de fond sur ce sujet, mais on voit bien que, derrière des ordonnances-balai, peuvent également se trouver des éléments qui modifient ou aggravent une loi sur le fond.

Vous nous permettrez donc de ne pas vous faire confiance *a priori* : chat échaudé craint l'eau froide. Nous voterons donc contre cet article.

*(L'article 7 est adopté.)*

### Article 8

**M. le président.** La parole est à M. Alexis Corbière.

**M. Alexis Corbière.** Je serai bref, car nos travaux se terminent, mais je tiens à profiter de cette occasion de dire que, quoi que vous imposiez, l'affaire n'est pas réglée et qu'il reste encore trois mois. Je lance donc un appel à ce que tous les salariés et les citoyens attachés à la SNCF continuent à être mobilisés pendant trois mois. (*« Ah ! » sur les bancs du groupe LaREM.*)

**Plusieurs députés du groupe LaREM.** On se demandait qui tirait les ficelles !

**M. Alexis Corbière.** Ne vous inquiétez pas : l'histoire de ce pays s'est construite par des mobilisations, avec souvent des gens comme vous qui affrontez le mouvement social. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

Bienheureux les citoyens qui, en se mobilisant, ont fait avancer le progrès. (*Rires sur les bancs du groupe LaREM.*)

Vos moqueries ne nous font pas peur. Dans votre attitude, on retrouve ceux – toujours les mêmes – qui se sont dressés face à ceux qui voulaient défendre le service public.

Des mobilisations seront encore possibles pendant trois mois. L'affaire n'est pas réglée. C'est ce que je voulais dire à ce micro. (*Mêmes mouvements.*)

**M. Rémy Rebeyrotte.** Les organisateurs sont donc ici !

**M. Alexis Corbière.** Ne vous inquiétez pas, il n'y a aucun problème. Faites-nous confiance : nous ne sommes pas citoyens qu'une fois tous les cinq ans, avant de rentrer à la maison ! Nous sommes fiers d'avoir une société mobilisée, avec des citoyens actifs.

Contrairement à ce qu'a dit le Président de la République à treize heures, vous n'aviez pas dit devant les électeurs que vous feriez cette réforme. Vous n'en avez jamais parlé. Vous l'imposez aujourd'hui. Nous vous ferons reculer, du moins l'espérons-nous. (*Applaudissements sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

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

**M. Jean-Marie Sermier.** Après l'article 8 devait être défendu l'amendement n° 1, de Martial Saddier, qui a dû regagner d'urgence sa circonscription. Je tenais à faire part à l'Assemblée de cette proposition intéressante. On compte en France trente-huit plans de prévention et de protection de l'atmosphère : l'amendement tendait à ce que, partout où ces plans sont mis en place, les infrastructures ferroviaires puissent faire l'objet d'un investissement prioritaire. Cette réflexion me semble intéressante compte tenu de l'annonce faite cet après-midi par le Président de la République.

*(L'article 8 est adopté.)*

### Après l'article 8

**M. le président.** La parole est à Mme Florence Lasserre-David, pour soutenir l'amendement n° 251, portant article additionnel après l'article 8.

**Mme Florence Lasserre-David.** La politique du transport ferroviaire doit pouvoir régulièrement faire l'objet d'un débat au Parlement. Avec cet amendement, nous souhaitons que soit établie une stratégie pluriannuelle du transport français, débattue dans les commissions du développement durable de l'Assemblée nationale et du Sénat et éventuellement dans l'hémicycle. Cela se ferait tous les cinq ans.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur.** Je demande le retrait de cet amendement. Il s'agit en effet de prérogatives du Parlement que nous pouvons exercer si nous le souhaitons.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Retrait également, car le code des transports prévoit déjà que le Gouvernement saisit le Haut comité du système ferroviaire d'un rapport stratégique d'orientation tous les trois ans. La préoccupation qui motive l'amendement me semble ainsi bien prise en compte. En outre, comme vient de le dire M. le rapporteur, le Parlement dispose évidemment d'un pouvoir de contrôle qu'il est libre d'exercer.

**M. le président.** Madame Lasserre-David, retirez-vous l'amendement ?

**Mme Florence Lasserre-David.** Oui, monsieur le président.

*(L'amendement n° 251 est retiré.)*

### Article 9

**M. le président.** Plusieurs orateurs sont inscrits sur l'article 9.

La parole est à M. Éric Coquerel.

**M. Éric Coquerel.** L'article 9 va plutôt dans le bon sens : il tend en effet à ce que soit remis, avant le 1<sup>er</sup> septembre 2018, un rapport sur les conséquences pour les collectivités et les usagers de la mise en œuvre des contrats de partenariat public-privé dans le domaine ferroviaire.

Cela aurait pu venir avant la loi, car vous avez sans cesse évoqué la dette de la SNCF sans que nous disposions des éléments permettant de juger d'où vient cette dette. Ainsi, Lisea, la filiale de Vinci qui devait financer entièrement le chantier de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, n'a consenti qu'à 2,4 milliards d'euros sur les 7,6 milliards du coût total de cet investissement, le reste étant aux frais de la subvention publique et de la SNCF. Lisea percevra pourtant pendant 44 ans la totalité des péages. Cette ligne engendre déjà 250 millions d'euros de déficit annuel pour la SNCF.

Nous pouvons ainsi vous donner déjà quelques réponses sur l'impact des partenariats publics-privés sur la dette de la SNCF, exactement comme pour les autoroutes. Convenez que nos débats auraient pu être éclairés par ces éléments si nous en avions disposé plus tôt.

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

**Mme Danièle Obono.** Pour finir sur une note plus positive, nous sommes plutôt contents de cette demande rapport. Comme quoi certaines demandes de rapports trouvent grâce à vos yeux !

Je rappelle que nous avons proposé, dans un amendement, de mettre un terme aux partenariats public-privé. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*) Oui, les rapports que nous demandons sont demandés au Gouvernement : cela va dans le même sens.

Nous vous avons donc proposé un amendement visant à mettre un terme plus vite aux partenariats public-privé – à vous qui aimez tellement la vitesse, au point de la confondre parfois avec la précipitation ! Nous savons en effet combien, dans d'autres domaines – comme dans celui de la justice, mais pas seulement – ces partenariats sont contre-productifs et vont à contre-sens. Nous attendons donc avec attention ce rapport et espérons que vous adopterez toutes les conclusions qu'il faut en tirer et mettez en œuvre très bientôt cette proposition.

Plus généralement, comme le disait Éric Coquerel, ce travail aurait peut-être dû être fait plus tôt, afin que nous puissions, notamment dans le cadre de l'examen de ce projet de loi, prendre les mesures qui s'imposaient. C'est cependant un peu contradictoire avec votre logique de la sacro-sainte concurrence et de la main invisible du marché, censée permettre un développement harmonieux. Nous ne croyons guère à ce genre de fables, mais espérons, monsieur le rapporteur, que la lecture de ce rapport vous éclairera enfin sur la véritable stratégie qu'il faudrait mettre en œuvre.

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

**M. Pierre Dharréville.** Nous arrivons au terme de cette discussion. La SNCF a permis à notre pays de se développer, de s'unifier au cours de son histoire ; elle a permis à ses habitantes et à ses habitants de se déplacer au quotidien, de voyager. Ce bien précieux est notre bien commun.

La SNCF a subi ces dernières années les assauts de réformes libérales successives, qui voulaient nous conduire exactement où nous en sommes aujourd'hui. Le scénario est bien huilé – il était bien écrit ! Aujourd'hui, effectivement, et j'espère que nous serons d'accord sur ce point, elle a besoin d'un nouvel élan. On n'en trouvera hélas pas trace dans la réforme que nous venons d'examiner. Elle est pourtant un outil décisif pour relever les défis du quotidien et le défi de la planète.

Or transformer la SNCF en société anonyme, en opérateur parmi d'autres ne permettra pas de relever le défi. Vous n'avez affiché, dans nos débats, aucune ambition pour une entreprise qui sera attaquée dans un contexte de dérégulation. Vous privatiserez de fait un certain nombre de services aujourd'hui régis par un service public en ouvrant à la concurrence, et dégradera les conditions d'embauche et de travail des cheminots de demain en portant un coup à l'unité des agents.

Pour ouvrir des espaces de profits à des sociétés privées, vous désorganisez cette horlogerie de précision. Contrairement à ce que nous avons entendu, cela aura des conséquences sur le service rendu et sur les conditions de travail ; cela peut même parfois impacter la sécurité. Aucune garantie n'est apportée pour l'avenir, y compris pour les lignes de vie qui irriguent déjà trop faiblement nos territoires.

Pour conclure, avec cette réforme, vous prenez un risque lourd dans le seul but de contenter une poignée de grands propriétaires. Vous avez choisi d'agir avec brutalité : cela confirme, s'il en était besoin, combien votre politique est de droite et libérale, comme les Françaises et les Français l'ont d'ailleurs bien senti, selon des enquêtes d'opinion. Cela provoque une vive colère et de fortes mobilisations : vous ne pourrez pas vous en tirer simplement en faisant la leçon aux Françaises et aux Français, comme cela a été fait ce midi. Nous ne sommes donc qu'au début de nos débats, qu'au début de cette bataille du rail.

**Mme Danièle Obono.** La lutte continue !

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

**M. Benoit Simian.** Vous faites souvent référence à l'entretien télévisé du Président de la République ce midi. Pour ma part, je salue un discours de pédagogie. Le cap est clair et réaffirmé dans le souci de la promesse tenue.

Plusieurs points ont été soulevés. Tout d'abord, l'usager a fait des efforts pendant de nombreuses années. Le pacte proposé par Mme la ministre des transports signifie plus de moyens pour les transports du quotidien.

**M. Pierre Dharréville.** Ah bon ?

**M. Alexis Corbière.** Où ça ?

**M. Benoit Simian.** Deuxième point : les efforts de réorganisation demandés à la SNCF. J'ai confiance en la SNCF de demain. C'est pour les cheminots que cette réforme est aujourd'hui sur la table, et elle doit se faire avec les cheminots et dans l'intérêt des usagers. Je le répète inlassablement : nous ne touchons pas aux droits acquis des cheminots.

**M. Alexis Corbière.** Vous supprimez le statut !

**M. Benoit Simian.** Il n'y a pas de privatisation de la SNCF mais un retour à la situation existant à sa création en 1937 : une société anonyme à capitaux publics, à titres incessibles. Cela est écrit dans le texte de loi.

**M. Éric Coquerel.** La SNCF, c'est comme La Poste !

**M. Benoit Simian.** Enfin, en tant que rapporteur du budget, avec Anne-Laure Cattelot, je peux vous le dire : l'argent est sur la table. Cela représente plus de 10 millions d'euros par jour pendant dix ans dédiés au ferroviaire. Je vous invite à assister au débat du prochain projet de loi de finances, car c'est à la commission des finances que se trouve le cœur du réacteur, comme vous le savez ! (*Exclamations sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

**M. Éric Coquerel.** Vous nous invitez ? En moyenne, par député, je vous signale qu'on y assiste plus que vous !

**M. Benoit Simian.** Je vous propose d'écouter le plan proposé par l'exécutif. J'en appelle à votre sens des responsabilités, puisque vous avez des relations privilégiées dans ce secteur : il faut sortir de la grève ! La grève coûte 20 millions d'euros par jour ! Elle reprend ce soir pour des milliers d'usagers, et elle a des conséquences sur le monde économique : beaucoup d'entreprises sont au bord du dépôt de bilan.

**M. Pierre Dharréville.** Vous n'avez qu'à ouvrir des discussions !

**M. le président.** Merci, monsieur le député...

**M. Benoît Simian.** Madame Obono, quand la grève sera terminée, venez à Bordeaux, c'est à deux heures de TGV! Et c'est grâce au « marché », comme vous dites, avec Lisea. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.)*

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

**M. Jean-Louis Bricout.** Je veux à mon tour revenir sur l'annonce du président: en fait, il n'y a rien de nouveau parce que vous nous aviez déjà informés de ces investissements. Les questions qui ont été posées sont légitimes: d'où vient cet argent? D'économies? Du recyclage d'anciens crédits – je pense qu'il y en a une partie? S'agit-il de nouvelles recettes?

Autre question légitime: où ira cet argent? À quoi serviront ces investissements? Nous nous inquiétons tous, dans nos territoires, notamment ruraux, de l'entretien et du maintien des petites lignes, qui nécessitent beaucoup d'investissements. Nous aimerions donc savoir quelle part reviendra à ces territoires: cette question est totalement légitime.

Nous sommes en effet échaudés. Il y a une vraie inquiétude dans les territoires ruraux, madame la ministre: les gens se demandent si les régions pourront maintenir ce service. Vous êtes attachée au service, mais pour nous, il faut d'abord que le service existe! Nous sommes très attachés à ces petites lignes, et il est normal que des inquiétudes se manifestent. Nous nous demandons si les régions sauront maintenir ces services, si c'est le contribuable qui finira par payer. Il est tout de même normal que nous nous posions toutes ces questions car dès que l'on parle d'ouverture à la concurrence, ce sont souvent les territoires ruraux qui trinquent.

Je citerai enfin un exemple: celui d'Orange au moment de l'ouverture à la concurrence. Qui paye aujourd'hui le déploiement de la fibre optique dans les territoires? Les communautés de communes, les départements et les régions. En effet, il y a des logiques mercantiles, des retours sur investissement, des logiques de productivité et à chaque fois, c'est la ruralité qui trinque! Il est donc normal que nous nous posions ces questions et que nous souhaitions savoir où iront ces investissements au final.

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

**M. Jean-Marie Sermier.** Alors que nous arrivons à la fin de la discussion de ce texte, nous n'avons pas obtenu sur le fond toutes les réponses que nous aurions souhaitées – sur la dette, sur les petites lignes, sur les différentes organisations, sur le maintien des dessertes sur l'ensemble du territoire. Bref, sur le fond, nous nous exprimerons au moment des explications de vote et rappellerons notre déception.

Mais sur la forme, vous avez choisi de procéder d'une façon très particulière: dans un premier temps, l'annonce du recours aux ordonnances, avec dans un deuxième temps le dépôt d'un certain nombre d'amendements. Ceux-ci ont fait tomber toutes nos réflexions en commission, tous les amendements déjà examinés, parce que les vôtres sont arrivés en dernière minute, après les travaux de la commission.

Je veux vous poser une question simple. Les ordonnances nécessitent une loi de ratification. Pour l'article 1<sup>er</sup>, celle-ci est prévue dans douze mois; pour les articles 2, 3 et 4, dans six mois; pour l'article 5, dans douze mois; pour l'article 5 *bis*, dans six mois; pour l'article 6, dans neuf mois et pour l'article 7, dans douze mois.

**M. Pierre Dharréville.** Quelle cohérence!

**M. Jean-Marie Sermier.** Aurons-nous une loi de ratification ou bien trois, quatre ou cinq, auquel cas nous finirons par tous nous y perdre? J'aimerais bien que, sur la méthode, là où vous avez particulièrement mal commencé, vous nous disiez comment vous envisagez finir.

**M. Fabien Di Filippo.** Très bien!

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Un mot, monsieur le président, pour me réjouir, même s'il reste quelques amendements à étudier, des débats que nous avons pu tenir. Il était important que nous puissions débattre au Parlement, que chacun puisse s'exprimer. Cela a permis de constater que certains souhaitaient vraiment rester dans des postures de principe...

**M. Éric Coquerel.** Merci, madame!

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** ...d'affirmer des oppositions à l'ouverture à la concurrence par principe.

**M. Stéphane Peu.** Non, par expérience!

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Au moins, les choses sont claires: le Gouvernement pense que l'ouverture à la concurrence sera profitable aux usagers, aux voyageurs, qu'elle signifiera plus de trains et des trains moins chers, qu'elle sera stimulante pour la SNCF. D'autres se cantonnent dans des positions de principe, en refusant le concept de délégation de service public et le rôle qu'elle donne à la puissance publique, dont je rappelle qu'elle organise le service public dans l'intérêt des citoyens. Ils pratiquent l'amalgame entre ouverture à la concurrence et privatisation, alors que ce n'est pas la même chose.

**M. Pierre Dharréville.** Vous n'assumez pas!

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Non seulement cette entreprise publique restera publique, comme le Président de la République l'a indiqué, mais cette ouverture à la concurrence ne se confond pas avec une privatisation. Certains préfèrent les postures et les amalgames à la construction d'une réforme ferroviaire pourtant très importante pour les Français!

**M. Stéphane Peu.** Est-ce que vous pouvez entendre une opinion différente sans la qualifier de posture? C'est incroyable! Vous ne pouvez pas supporter une opinion différente!

**M. Pierre Dharréville.** Respectez nos positions!

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Le Gouvernement a une ambition forte pour le ferroviaire. Nous sommes déterminés à mener cette réforme pour un meilleur service ferroviaire, avec la SNCF et avec les cheminots. La méthode avait été annoncée dès le départ: nous présentons des ordonnances; au fur et à mesure de l'avancée dans la concertation et pour donner une place encore plus large au débat parlementaire, les articles d'habilitation sont remplacés par des articles « en dur ». Cela nous a permis de tenir un débat de fond ces derniers jours, ce dont je me réjouis. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

**M. le président.** Il n'y a pas d'amendements.

La parole est à Mme Danièle Obono, pour une explication de vote sur l'article 9.

**Mme Danièle Obono.** Puisque Mme la ministre en redemande et que ce sont nos derniers échanges,... *(Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.)*

**M. Pascal Bois.** Ce n'est pas très respectueux !

**Mme Danièle Obono.** Si, je le dis très respectueusement, même si je ne suis pas sûre que son propos ait été vraiment respectueux des débats que nous avons eus tout au long de cette semaine ! Des désaccords existent, non seulement sur le principe mais aussi sur la mise en œuvre, sur la pratique, sur les conséquences, sur les perspectives que vous donnez à ce projet de loi.

Étant en désaccord, nous avons fait des propositions et déposé énormément d'amendements. Or la « posture » que vous adoptez dans votre réponse, madame la ministre, est à mon sens peu respectueuse de ce travail parlementaire dans lequel nous nous sommes engagés de manière vigoureuse, portés par la mobilisation sociale et tentant de relayer la parole de ces salariés, de ces cheminots et cheminotes dont vous êtes en train de déconstruire le statut, en cassant le sens même de leur travail. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

Nous avons tenu à faire ce travail parce que nous avons le sens des responsabilités, et nous continuerons à le faire, ne vous en déplaise, vous dont les postures sont purement idéologiques. (*Rires sur les bancs du groupe LaREM.*) Ce n'est qu'une retranscription sans vision d'ensemble des directives de la Commission européenne, dont les conséquences se voient aujourd'hui partout en Europe – vous le savez bien, madame Borne, pour avoir été en première ligne, depuis des années, sur ce dossier et pour avoir mené dans l'impasse la SNCF.

Nous resterons mobilisés, comme, je n'en doute pas, des dizaines et des dizaines de milliers de citoyens et de citoyennes, dans la rue dans les prochaines semaines. Rendez-vous dans la rue le 5 mai ! (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

Il ne fallait pas en redemander, non plus ! Laissez-nous un peu tranquilles !

**M. le président.** Mes chers collègues, s'il vous plaît. La parole est à M. Christophe Bouillon.

**M. Christophe Bouillon.** Alors que nous avons quasiment achevé l'examen des articles, je ferai observer que vous avez été présente, madame la ministre, tant en commission qu'en séance, pour répondre à toutes les questions qui vous ont été posées. Je tenais à le saluer. Ce débat n'a pas été inutile.

Je ferai également observer que le rapporteur de la commission du développement durable a fait atterrir un certain nombre de sujets préoccupants pour nous, tels que les transferts de personnel ou le rôle de l'ARAFER.

Je voudrais malgré tout dire plusieurs choses qui me semblent essentielles. Tout d'abord, nous ne votons pas aujourd'hui l'ouverture à la concurrence.

**M. Éric Coquerel.** Ça c'est vrai : vous l'avez déjà acceptée, vous !

**M. Christophe Bouillon.** C'est un règlement européen qui s'impose à nous. En Europe, six pays en sont exclus. Ce règlement sur l'organisation des services publics a pour modèle la délégation de service public, que nous connaissons parfaitement en France car elle existe dans les régions, dans les communautés de communes, partout où il y a des transports publics urbains.

Ce qui est en jeu donc, c'est plutôt les conditions de cette ouverture, qui touchent à la fois les territoires et les autorités organisatrices des transports, notamment les régions, qui ont manifesté un certain nombre d'inquiétudes, et puis les transferts de personnel – c'est bien légitime.

Les préoccupations importantes pour notre groupe concernent la question de l'avenir de la SNCF : c'est là qu'est le point de désaccord essentiel.

Nous considérons que la transformation de l'établissement public actuel en société anonyme et l'extinction du statut des cheminots constituent une présomption de privatisation. Certes vous ne privatisez pas dès aujourd'hui la SNCF mais vous la rendez privatisable.

**M. Jean-Louis Bricout.** C'est vrai.

**M. Christophe Bouillon.** Enfin, si la question des petites lignes ou celle de la dette ne figurent pas dans le corps du texte, elles en sont l'âme. À partir du moment où le critère de la rentabilité intervient, il est légitime qu'on s'interroge sur le sort des 8 000 kilomètres de lignes qui irriguent nos territoires.

**M. le président.** Merci de conclure, monsieur Bouillon.

**M. Christophe Bouillon.** Et une autre des conditions de réussite est le règlement de la question de la dette, qui pèse sur le groupe comme un fardeau.

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

**M. Pierre Dharréville.** Madame la ministre, vous avez qualifié de postures de principe les positions que nous avons défendues ici. Je le regrette, et je ne me permettrai pas de faire de même à votre égard. Je pense que nous avons un vrai désaccord politique, des projets qui s'opposent et qui valent mieux que ce qualificatif. Il y a un vrai débat dans ce pays sur les solutions à mettre en œuvre, et sur les solutions libérales d'ores et déjà mises en œuvre dans de nombreux domaines. Il faut respecter la noblesse de ce débat d'idées et de projets, où des solutions alternatives sont proposées, qui diffèrent d'ailleurs selon les bancs où elles sont défendues. Il faut admettre que votre solution n'est pas la seule si on veut avancer sur le chemin de la démocratie.

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

**Mme Laurianne Rossi.** Nous arrivons à la fin de l'examen de ce projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire, alors même que certains sur ces bancs, sous le prétexte infondé d'un passage en force de la majorité ou du Gouvernement, voulaient ajourner ce débat. Et alors même que nous avons passé plusieurs heures à démonter des contre-vérités sur les petites lignes ou sur la dette, certains d'entre vous ont tenté de dénoncer une privatisation du réseau ferroviaire qui n'est absolument pas prévue par cette réforme.

À propos de privatisation, chers collègues de la France insoumise, vous qui aimez tant l'histoire et qui nous invitez très régulièrement à nous y replonger, vous auriez tout à fait intérêt à vous replonger dans l'histoire du début des années 2000, quand certains aujourd'hui sur vos bancs étaient solidaires de la plus grande vague de privatisations que le pays ait jamais connue. (*Exclamations sur les bancs du groupe FI.*) L'un d'entre vous servait dans le gouvernement Jospin, en l'occurrence.

**M. Alexis Corbière.** Et vous, vous étiez contre ?

**Mme Laurianne Rossi.** Je n'étais pas aux responsabilités, monsieur Corbière. Mais ce n'est pas une conversation privée entre nous : je m'adresse à l'ensemble de l'hémicycle. Nous pourrions en reparler à la fin de la séance.

**M. le président.** Écoutons Mme Rossi je vous prie.

**Mme Laurianne Rossi.** Ce pacte ferroviaire pose les bases indispensables à la transformation de notre service public ferroviaire, que ce soit en termes de gouvernance, d'ouverture à la concurrence ou de garanties apportées aux salariés de la SNCF. Toutes les conditions sont réunies pour emmener le service public ferroviaire vers un avenir plus performant, plus efficace et dont nous pourrions tous être fiers, salariés, usagers et ensemble des Français. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

*(L'article 9 est adopté.)*

### Après l'article 9

**M. le président.** La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir l'amendement n° 224.

**Mme Laurianne Rossi.** Le sujet de cet amendement a été assez peu évoqué au cours de nos débats : la vente des titres de transport ferroviaire dans le cadre de la future ouverture à la concurrence.

Actuellement, l'opérateur historique n'a qu'un concurrent en matière de commercialisation et de distribution des billets de train, mais demain ils seront sans doute, je l'espère, rejoints par d'autres opérateurs. Cet amendement vise à inscrire dans la loi le principe selon lequel les entreprises ferroviaires doivent mettre à la disposition des opérateurs tiers les données permettant la distribution et la commercialisation de billets de train, afin de garantir un accès équitable au marché de la distribution des billets de train. Ce sera l'un des déterminants fondamentaux du succès de l'ouverture à la concurrence. Nous ne pourrions accomplir l'objectif que nous poursuivons tous, qui est de remplir nos trains, sans assurer la commercialisation la plus large et la plus égalitaire possible des titres de transport. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.)*

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur.** Demande de retrait, à défaut avis défavorable. Une politique nationale d'ouverture des données est déjà en œuvre, qui a été renforcée en 2016 par la loi pour une République numérique. Par ailleurs, les entreprises ferroviaires comme les compagnies aériennes mettent leurs données à la disposition de tiers tels que les agences de voyage. Des recours peuvent s'exercer notamment auprès de l'autorité de la concurrence, dans les conditions du droit commun.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à Mme Véronique Riotton.

**Mme Véronique Riotton.** J'aimerais, madame la ministre, que vous expliquiez cette demande de retrait. À l'heure où nous voulons assurer les conditions d'une bonne ouverture à la concurrence, l'ouverture à la transmission des données principalement des flux paraît importante pour réaliser le bon remplissage des trains, qui est un objectif essentiel.

**M. le président.** La parole est à M. Éric Coquerel.

**M. Éric Coquerel.** Amendement fort intéressant ma foi ! Tout à coup voilà que s'ouvre un nouveau marché : la vente de billets, qui va produire des bénéficiaires. Et on se doute bien de qui va financer le surcoût lié à ce marché que vous êtes en train de créer...

C'est le chaos que nous sommes en train de voter. Vous avez refusé notre proposition de grille tarifaire, et on voit bien qu'il n'y a aucune perspective claire dans ce domaine. Nous, ce que nous voulons, c'est une compagnie publique qui fasse circuler des trains aux mêmes tarifs et sur l'ensemble du territoire.

Nous ne voulons pas de l'avenir que le chef de l'État a fixé aujourd'hui pour la SNCF. Il l'a dit très clairement : l'avenir de la SNCF, c'est celui de La Poste. Sauf que La Poste, c'est des fermetures partout, dans tous les territoires oubliés de la République. C'est exactement le sort que vous réservez aux petites lignes. La Poste, c'est un statut privé avec aujourd'hui 25 % d'emplois précaires.

Voilà ce que vous préparez pour les cheminots. Au moins les choses sont claires et nettes pour ceux qui ont écouté le chef de l'État. Ils savent ce que sera l'avenir d'une société qui était un des fleurons du service public en France, et que les différents gouvernements, depuis quelques années, ont affaibli considérablement. Je pense que cela ne va que renforcer la mobilisation. Rendez-vous demain treize heures trente, de Tolbiac à Gare d'Austerlitz ! *(Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.)*

**Mme Danièle Obono.** Bravo !

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

**M. Jean-Marie Sermier.** Je suis très déçu, parce que le groupe Les Républicains s'appretait à voter en faveur de cet amendement.

**Mme Danièle Obono.** Mais bien sûr ! C'est très cohérent.

**M. Jean-Marie Sermier.** J'encourage donc ma collègue à le maintenir.

Si on ouvre le secteur à la concurrence, il faut que ce soit dans des conditions de transparence maximale. Pour cela il faut que tous les prestataires aient les mêmes droits, de façon à ce que les clients puissent être le mieux informés possible et acheter les billets les moins chers, et tout cela sur internet parce qu'aujourd'hui la plupart des gens, même les plus âgés, achètent leurs billets en ligne.

Il ne s'agit pas d'un changement extraordinaire, puisque le marché est déjà ouvert. Il faut simplement que tous les intervenants sur ce marché aient les mêmes chances et les mêmes droits, alors qu'on sait bien qu'à l'heure actuelle c'est plus facile pour l'opérateur historique.

C'est pourquoi je souhaite que nous puissions voter cet amendement.

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

**M. Christophe Bouillon.** Je voudrais moi aussi apporter mon soutien à cet amendement. *(Exclamations sur les bancs du groupe FI.)* En espérant que cela ne lui fera pas tort !

Lors des assises de la mobilité, la question de la transmission de la donnée est apparue comme essentielle. On voit bien aujourd'hui que si on veut garantir que tout se passe de façon équitable et non discriminatoire, il faut que cette transmission soit optimale.

Bref: collègue, vote, prouve que tu existes!

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Monsieur le député Coquerel, comme beaucoup de Français, je considère que La Poste est un grand service public. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*) Même si les nouveaux recrutés ne sont plus au statut, oui, La Poste est un grand service public.

**M. Alexis Corbière.** À Rennes, ils sont en grève depuis trois mois, les postiers!

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** S'agissant de l'amendement, je voudrais préciser qu'aujourd'hui l'ensemble des agences de voyage vendant des billets de train accèdent de manière transparente et non discriminatoire aux données nécessaires à leur distribution, sous le contrôle de l'autorité de la concurrence, conformément aux engagements pris par SNCF Mobilités, qui sont importants.

Au-delà, les assises de la mobilité ont été le cadre de discussions fournies à propos de ces questions d'accès aux données. Ce qui vous sera proposé dans le projet de loi d'orientation des mobilités, c'est d'autoriser la mise en open data du maximum d'informations, des données en temps réel utiles aux voyageurs.

Il faudra cependant être prudents pour ce qui peut être assimilé au secret commercial, ou qui fonde le modèle économique de nos entreprises. C'est ce qui justifie la réserve que j'ai à ce stade à l'égard de la rédaction proposée, dont je ne suis pas sûre de mesurer totalement la portée. Il ne s'agirait pas de permettre le transfert de la valeur des entreprises de transport vers les GAFAs et autres plateformes internationales.

Tel est mon objectif: assurer une billettique intermodale, une information multimodale, la plus grande ouverture possible des données sans transférer la valeur des entreprises de transport vers les plateformes.

D'où mon avis défavorable si l'amendement n'était pas retiré.

**M. le président.** Sur l'amendement n°224, 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.

#### **Suspension et reprise de la séance**

**M. le président.** La séance est suspendue.

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

**M. le président.** La séance est reprise.

La parole est à Mme Laurianne Rossi.

**Mme Laurianne Rossi.** Au regard des engagements formulés par Mme la ministre à propos du dispositif que nous proposons par cet amendement, je le retire.

Néanmoins, c'est un enjeu autour duquel nous resterons mobilisés, notamment dans le cadre de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités.

J'appelle votre attention, madame la ministre, sur l'article 4 de la loi Macron de 2015, qui prévoyait déjà l'ouverture des données mais dont les décrets d'application n'ont toujours pas été pris. Nous serons attentifs à la fois à l'application de cette loi et aux débats sur la future loi d'orientation des mobilités. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

**M. le président.** Monsieur Sermier, je regrette de ne pouvoir vous donner la parole: l'amendement est retiré.

**M. Jean-Marie Sermier et M. Christian Jacob.** Justement, nous le reprenons!

**M. le président.** L'amendement n° 224 est repris par le groupe Les Républicains.

Je mets aux voix l'amendement n° 224.

*(Il est procédé au scrutin.)*

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin:

Nombre de votants .....	57
Nombre de suffrages exprimés .....	57
Majorité absolue .....	29
Pour l'adoption .....	6
contre .....	51

*(L'amendement n° 224 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 174.

**M. Christophe Bouillon.** C'est l'amendement de la seconde chance, voire de la dernière!

De la seconde chance, car j'ai déjà évoqué la nécessité d'un plan d'investissement pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport ferroviaire. Cela implique, à terme, la disparition des locomotives diesel. L'amendement prend pour point de perspective l'année 2040: cette année n'a pas été choisie au hasard, car elle figure aussi dans le plan national climat défendu par le ministre de la transition écologique et solidaire. Ce plan concerne – assez logiquement – les voitures diesel, mais je pense qu'il faut aussi s'intéresser aux locomotives diesel.

Et c'est l'amendement de la dernière chance car je vous signale, madame la ministre, que sur la soixantaine d'amendements que nous avons défendus, aucun n'a été accepté. Ils relevaient pourtant, pour la plupart, d'une démarche constructive: on l'a vu sur la question du transfert, sur la question du rôle de l'ARAFER et sur beaucoup d'autres. Lorsque nous sommes réunis en séance, c'est pour nous livrer à un exercice qui n'est guère original: participer à la construction de la loi par des amendements. Les groupes d'opposition, eux aussi, ont la volonté et la capacité pleine et entière de participer à l'élaboration d'un projet de loi qui dessine le système ferroviaire du futur.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur.** Pour vous faire plaisir, monsieur Bouillon, et pour couronner ce travail constructif mené en commission comme en séance, je donne au nom de la commission un avis favorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je pense que l'objectif que vous visez sera satisfait, dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, par la trajectoire de verdissement des flottes. Malgré cela, je donne moi aussi un avis favorable à cet amendement ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

*(L'amendement n° 174 est adopté à l'unanimité.)*

**M. le président.** Avec cet amendement adopté à l'unanimité, nous achevons l'examen des articles du projet de loi, et ce avant dix-neuf heures, heure à laquelle commence la grève des personnels de la SNCF. Nous pourrions donc prendre le train pour retrouver nos chères circonscriptions et nos chères familles !

D'ici là, je vous rappelle que la conférence des présidents a décidé que les explications de vote et le vote par scrutin public sur l'ensemble du projet de loi auront lieu le mardi 17 avril, après les questions au Gouvernement.

2

#### ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

**M. le président.** Prochaine séance, lundi 16 avril, à seize heures :

Discussion du projet de loi pour une immigration maîtrisée et un droit d'asile effectif.

La séance est levée.

*(La séance est levée à dix-sept heures dix.)*

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

CATHERINE JOLY