

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

- Suite de l'examen du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire (n° 764) (*M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur*) 2
- Informations relatives à la Commission..... 30

Mercredi
4 avril 2018
Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 54

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

**Présidence de
Mme Barbara Pompili,
*Présidente***



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a poursuivi l'examen du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire (n° 764) (*M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur*).

Mme la présidente Barbara Pompili. Mes chers collègues, 104 amendements restent à examiner sur le projet de loi. Je vous rappelle que Mme la ministre ne peut pas assister à nos débats de ce matin, étant retenue au conseil des ministres, et qu'il a donc été décidé, pour la bonne organisation de nos débats, de réserver l'examen des amendements portant sur l'article 3, ainsi que des amendements portant articles additionnels après l'article 3. Nous les examinerons dans la soirée, ce qui permettra au Gouvernement de présenter ses amendements.

Article 4 : *Habilitation à légiférer par voie d'ordonnance pour adapter le système ferroviaire dans le cadre de l'ouverture à la concurrence*

La commission examine l'amendement CD97 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Cet amendement vise à supprimer l'article 4.

Sous prétexte de définir et d'harmoniser les contraintes d'exploitation des services de transport ferroviaire ainsi que les règles générales qui fixent des obligations de service public applicables à toutes les entreprises ferroviaires, notamment les tarifs sociaux, et les règles en matière d'assistance ou d'indemnisation des voyageurs, le présent article met en relief ce que nous signifions régulièrement, à savoir les risques potentiels de dégradation de la qualité de service qui s'attachent à l'ouverture à la concurrence.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Avis défavorable. L'article 4 est utile, car il permettra d'améliorer le droit des voyageurs, qui n'est que très imparfaitement assuré, notamment dans sa dimension d'information, d'acheminement et d'indemnisation. Par ailleurs, il affiche une politique sociale ambitieuse en matière de tarifs sociaux. Je rappelle que l'Eurostar et le Thalys, par exemple, ne proposent pas actuellement de tarif social, et que cet article vise à faire en sorte que les opérateurs qui viendraient opérer en concurrence présentent au moins un tarif social, compensé par l'État quand c'est de sa compétence, ou par les régions quand c'est de la leur.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte l'amendement rédactionnel CD36 du rapporteur.

Puis elle examine l'amendement CD99 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. L'objet de cet amendement est de redéfinir une politique nationale de tarification sociale ambitieuse.

La compensation à la SNCF des dépenses liées à la mise en place d'une tarification sociale sur les liaisons nationales, prévue dans le budget de l'État, a régulièrement diminué,

passant de 115 millions d'euros en 2004 à 25,7 millions d'euros en 2016. Il y a lieu de craindre qu'à l'occasion de l'ouverture à la concurrence, les prescriptions tarifaires applicables à toutes les entreprises de transport ferroviaire ne manquent d'ambition. Nous estimons donc nécessaire que l'État relance une politique nationale de tarification sociale : passage à deux enfants et 50 % de réduction pour la carte « famille nombreuse » ; création d'une véritable carte jeunes-étudiants ; revalorisation de celle des seniors ; extension aux personnes privées d'emploi, etc. Une telle évolution contribuerait à renforcer l'attractivité des trains Intercités et des TGV pour les plus modestes.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Il existe déjà huit dispositifs de tarification réduite, certains pouvant aller jusqu'à la gratuité. Ces tarifs sont souvent définis de façon hétérogène, parfois définis par simple courrier. Il y aura lieu de poser un cadre plus directif. Ce sera fait par décret dans le cadre de la réforme.

Par ailleurs, comme vous l'avez noté, la compensation n'est réalisée qu'imparfaitement, y compris par l'État, s'agissant des tarifs sociaux de la SNCF.

Il y a lieu, également, de distinguer – ce qui n'est pas fait dans votre amendement – ce qui relève des tarifs sociaux, de ce qui relève des offres commerciales. À titre d'exemple, la carte jeunes, la carte « 12-25 », est une offre commerciale et non un tarif social.

Pour toutes ces raisons, j'émetts un avis défavorable à votre amendement.

La commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD139 de M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Cet amendement vise à instaurer une grille tarifaire rationnelle, proposant aux citoyens des prix modérés et stables, mais aussi à placer la réforme de la SNCF sous le signe du progrès social et écologique en proposant de nouveaux tarifs sociaux assurant l'égalité d'accès et la promotion du transport ferroviaire.

Tout d'abord, nous souhaiterions voir accorder à chaque citoyen 1 000 kilomètres de train gratuit. Cela inciterait tout Français à faire l'expérience du transport ferroviaire, et cela détrônerait partiellement la voiture, souvent considérée comme un gage d'indépendance et de mobilité.

Ensuite, nous souhaitons ouvrir à de nouvelles catégories de personnes les tarifs sociaux – réductions bénéficiant aux personnes en situation de handicap, aux familles nombreuses, aux militaires, etc. Il nous semble qu'il faudrait mettre à l'étude un tarif social pour les personnes en contrat précaire, pour les mères célibataires, mais aussi pour les aidants familiaux qui pallient les insuffisances de la prise en charge de la dépendance en sacrifiant une partie de leur temps pour un proche. Leur accorder des réductions tarifaires pour se déplacer plus facilement serait un progrès social important.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. D'abord, pourquoi les mères célibataires et pas les pères célibataires ou les veufs avec de jeunes enfants ? (*Sourires*)

Ensuite, il me semble que vous avez raison d'afficher un objectif de prix modérés. C'est d'ailleurs la politique de la SNCF, dont la « politique de petits prix » a porté ses fruits ces trois dernières années – l'ambition étant d'arriver à 25 % de « petits prix ».

Enfin, l'équilibre économique est important. Je rappelle que les tarifs sociaux sont compensés soit par l'État, soit par les régions. La création de certaines catégories supplémentaires aboutirait à casser cet équilibre, en tout cas à compromettre une situation déjà précaire sur le plan financier.

Pour ces raisons, mon avis sera défavorable sur votre amendement.

M. Loïc Prud'homme. J'accepte que l'on sous-amende mon amendement en y incluant les pères célibataires...

D'après vous, la création de certaines catégories supplémentaires mettrait à mal un équilibre déjà fragile. Mais j'observe, pour ma part, que votre proposition d'ouverture à la concurrence porte en elle une fragilité, et que pour compenser cette fragilité, les tarifs augmenteront d'une manière exponentielle.

M. Christophe Bouillon. Depuis le début de nos débats, nous avons constaté que l'ouverture à la concurrence s'était faite différemment selon les pays, en produisant différents effets. La question des tarifs est évidemment importante, puisqu'elle renvoie à d'autres questions comme l'aménagement du territoire, le report modal ou le pouvoir d'achat.

J'avais déposé un amendement qui n'a malheureusement pas passé le filtre de l'examen de sa recevabilité au titre de l'article 38 de la Constitution. J'y proposais la création d'un observatoire des tarifs. Je pense en effet qu'en la matière, les Français ont droit à de la transparence, et qu'il conviendrait de pouvoir observer dans la durée les effets produits par l'ouverture à la concurrence.

Ce pourrait être aussi le moyen d'exercer une certaine pression sur les différents opérateurs. Quoi qu'il en soit, il serait utile de mettre en place un tel observatoire qui permet de se faire une idée de la situation, de façon objective et sans aucun parti pris.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. L'observatoire existe déjà, d'une certaine façon, avec l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER). Un excellent rapport sur les tarifs a été publié en décembre dernier. Il fournit des chiffres, notamment sur le taux de subventionnement des tarifs à l'usager, en particulier sur le secteur conventionné. Ce taux atteint en moyenne 75 %, et peut aller jusqu'à 90 %, comme en Limousin. C'est très bien, et cela montre une forte volonté politique de solvabiliser le marché des transports express régionaux (TER) et des trafics conventionnés.

Concernant les tarifs sociaux, je rappelle que la réforme vise un objectif d'équité, et que certains trafics aujourd'hui ouverts à la concurrence internationale, tels que l'Eurostar et le Thalys, n'ont pas de tarif social. Nous souhaitons donc obliger tous les opérateurs en concurrence à en produire un. Pour cela, il faut à la fois distinguer ce qui relève du tarif social de l'offre commerciale, et homogénéiser les critères qui permettent de bénéficier des tarifs sociaux.

M. Stéphane Le Foll. Il suffirait peut-être de modifier le statut de l'ARAFER pour l'obliger à rendre un rapport annuel, ou bisannuel selon les cas, sur l'ensemble des tarifs pratiqués, afin de pouvoir mesurer l'impact de l'ouverture à la concurrence. On répondrait

ainsi aux deux questions évoquées : la nécessité de faire la transparence, et de disposer d'un outil de contrôle – qu'il ne serait pas nécessaire de créer.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD41 du rapporteur.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD102 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Mon amendement vise à supprimer les alinéas 3 et 4 de l'article. Dans le contexte d'ouverture à la concurrence qui conduira à la coexistence de plusieurs opérateurs, le sujet des droits et obligations des voyageurs, notamment sur des trajets en correspondance, revêt, comme le reconnaît l'étude d'impact, une « dimension particulière ».

L'étude d'impact indique qu'il appartiendra au Gouvernement d'examiner si des dispositions doivent être prises pour prévenir une dégradation du service. Cela signifie que le Gouvernement pourrait décider de ne pas prévoir de mesures particulières concernant, notamment, les mesures d'assistance, compte tenu du fait que les dispositions de l'article 18 du règlement 137/2007 ne présentent pas de caractère obligatoire.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Nous ne faisons pas la même lecture du règlement européen. Quoi qu'il en soit, l'objectif de la réforme est bien d'avoir un droit plus protecteur en termes d'information des passagers, d'acheminement, notamment en cas d'annulation ou de déprogrammation des trains, et d'améliorer le droit d'indemnisation, qui n'est pas satisfaisant aujourd'hui. Pour toutes ces raisons, mon avis sera défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte l'amendement rédactionnel CD44 du rapporteur.

Puis elle examine l'amendement CD140 de M. François Ruffin.

M. Loïc Prud'homme. Cet amendement a pour objectif de mettre fin au « *yield management* », cette façon de gérer les prix en fonction de la fréquentation, du moment de la journée et des taux de remplissage. Si ce mode de tarification est perçu comme normal pour le transport aérien qui, je le rappelle, est un transport de luxe, il ne l'est pas pour un service public ayant vocation à participer de l'unité du territoire. Nous en demandons tout simplement

l'abrogation et le remplacement par une grille tarifaire transparente, à la variabilité réduite, et accessible à toutes et à tous.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Avis défavorable pour plusieurs raisons. À la SNCF, le *yield management* est normalisé, et le plein tarif est régulé.

J'observe que le *yield management* a permis, notamment dans les trois dernières années, de créer des petits prix – avec, comme objectif, 25 % de petits prix. Par ailleurs, le prix moyen du billet pondéré a baissé de 1 % par an pendant la même période. Donc, loin d'avoir des effets pervers pour la SNCF, ce mode de tarification a permis d'améliorer l'offre pour ceux dont les capacités contributives sont les plus faibles.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD141 de M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Cet amendement a pour objet de revenir sur la fermeture des points de vente physiques dans toutes les gares du territoire national. En effet, il est de plus en plus difficile pour les usagers d'acheter un billet ou d'avoir des informations à un guichet en gare ou en boutique SNCF. Entre 2011 et 2014, plus de 2 000 emplois ont été supprimés à la vente dans les gares, les boutiques, les caisses et les centres d'appel. Rien qu'en 2014, 80 points de vente ont été fermés, à quoi il faut ajouter les réductions des amplitudes horaires et la fermeture de points de vente le week-end. Tout est mis en œuvre pour renoncer à une distribution digne du service public.

Nous nous opposons à la politique de suppression des points de vente et du tout-numérique telle qu'elle est menée. Nous pensons que pour garder un peu d'humanité, et surtout une proximité dans le service public, il faut au contraire maintenir des points de vente physiques sur le territoire.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Je partage évidemment l'objectif d'avoir un meilleur service en gare, et d'avoir du conseil en mobilité. La question trouvera toute sa place dans la future loi d'orientation sur les mobilités (LOM), l'idée étant de faire des gares des points d'échange multimodaux. Mais à mon sens, cette question ne se réduit pas à la présence des points de vente physiques en gare, elle est plus large. Par ailleurs, on touche là à la compétence des autorités organisatrices, notamment à celle des régions.

Pour ces raisons, je pense que nous pourrions reprendre ce débat dans le cadre de l'examen de la LOM. Je vous propose de retirer votre amendement. À défaut, mon avis sera défavorable.

M. Loïc Prud'homme. Je maintiens mon amendement.

La commission rejette l'amendement.

Elle se saisit ensuite de l'amendement CD119 de Mme Florence Lasserre-David.

Mme Florence Lasserre-David. Dans un monde ouvert à la concurrence, on imagine que pour aller d'un point à un autre, il faudra dans certains cas utiliser des trains pilotés par différents opérateurs.

Je propose, par mon amendement, que les différentes entreprises de transport ferroviaire collaborent à la mise en place d'un système commun d'information et de vente de billets aux usagers. Cela permettrait à l'usager d'acheter un billet unique, même lorsque la prestation est assurée par plusieurs opérateurs.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Nous partageons votre ambition, mais nous irons plus loin dans la LOM, puisque nous envisageons collectivement de mettre en place un système d'information multimodal, permettant d'acheter un trajet point à point avec plusieurs modes de transports. Je vous propose donc de retirer votre amendement pour reprendre cette discussion dans quelques mois.

L'amendement CD119 est retiré.

La commission examine l'amendement CD103 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Nous nous interrogeons sur l'opportunité de modifier les modalités de gestion et d'exploitation des gares et sur leurs conséquences en termes de qualité de service. Voilà pourquoi nous proposons de supprimer l'alinéa 6.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Nous avons en effet parlé hier de l'organisation de l'entreprise, et du statut de « Gares&Connexions ». La ministre a évoqué quelques pistes intéressantes, qui devraient se traduire dans des amendements qui seront déposés demain ou après-demain. Je partage évidemment l'objectif de clarifier la place de l'exploitant des gares au regard de la nouvelle organisation de la SNCF. Je pense que nous pourrions en débattre très concrètement en séance.

Je vous propose donc de retirer cet amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. Hubert Wulfranc. Je le maintiens.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD145 de M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Nous ne demandons pas la suppression de l'alinéa 6, mais notre objectif est le même : maintenir une gestion et une exploitation des gares de voyageurs qui soient majoritairement publiques.

J'entends que des amendements seront déposés demain, monsieur le rapporteur. J'observe tout de même qu'il est étrange de discuter ici d'amendements qui ne sont pas encore déposés, et dont on aura peut-être l'hypothétique surprise, demain, de connaître le contenu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Espérons que l'hypothétique surprise sera une bonne surprise, et que nous pourrions en discuter assez longuement la semaine prochaine.

J'émettrai un avis défavorable sur votre amendement, d'autant plus qu'il paraît compliqué que certaines gares qui, par contrats de service public, pourraient se voir confiées à

un opérateur privé, conservent une gestion majoritairement publique. Pour cette raison, et dans l'attente du débat que nous pourrons avoir la semaine prochaine, mon avis est défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

*Elle **adopte** ensuite l'article 4 **modifié**.*

Article 5 : *Habilitation à légiférer par voie d'ordonnance pour mettre le droit national en conformité avec les trois textes du pilier « technique » du quatrième « paquet ferroviaire » européen*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD37 du rapporteur.*

*Puis elle **adopte** l'article 5 **modifié**.*

Article 6 (article L. 2133-8 du code des transports) : *Compétences de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER)*

La commission est saisie des amendements identiques CD18 de M. Jean-Marie Sermier et CD105 de M. Hubert Wulfranc.

M. Jean-Marie Sermier. Je souhaite revenir sur le débat que nous avons eu hier soir : nous n'avons pas, et je le répéterai inlassablement, les éléments du texte du projet de loi. En effet, le Gouvernement a choisi de légiférer par ordonnances. Puis, petit à petit, par amendements, il a modifié le texte du projet de loi pour passer d'une habilitation à recourir aux ordonnances, à un dispositif définitif.

Dans la première mouture, nous nous interrogeons sur la place de l'ARAFER. En effet, si on ouvre à la concurrence – ce qui semble validé par les amendements du Gouvernement qui ont été adoptés hier soir – il faut donner au « gendarme » de l'organisation du ferroviaire une compétence pleine et entière, et une capacité importante de décision.

Dans sa rédaction initiale, l'article 6 prévoyait, notamment, que l'ARAFER n'ait plus à donner un avis conforme sur les propositions de demande de sillons, mais un avis simple. Or, aujourd'hui, il semble que l'on revienne dessus, et que l'on s'oriente à nouveau vers un avis conforme. Il me semble d'ailleurs que la question a été évoquée au cours de la soirée d'hier.

Cet amendement de suppression n'a donc plus lieu d'être, et j'imagine même que l'article 6 n'a plus vraiment d'utilité.

M. Hubert Wulfranc. Je considère que le propos de M. Sermier rejoint ma préoccupation et que mon amendement a été défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Je partage la même préoccupation. Nous en avons en effet parlé. Je vous propose de retirer vos amendements au profit du mien, qui sera examiné un peu plus tard, et qui conforte l'avis conforme de l'ARAFER.

Par ailleurs, la suppression de l'article ne serait pas opportune puisque la partie que l'on veut modifier ne concerne que l'alinéa 2 de l'article.

Je vous demande de retirer vos amendements. Sinon, j'émettrai un avis défavorable.

Les deux amendements sont retirés.

La commission est saisie de l'amendement CD106 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Par cet amendement, nous nous opposons à la réduction exceptionnelle à deux semaines du délai dans lequel le régulateur doit rendre son avis.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Défavorable, pour les mêmes raisons que précédemment. Nous y reviendrons lorsque je défendrai mon amendement CD15, deuxième rectification, visant à rétablir l'avis conforme de l'ARAFER.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD107 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Si les dispositions du présent article visent essentiellement à habiliter le Gouvernement à modifier les conditions de fixation des péages et la portée des avis rendus par le régulateur, l'absence de visibilité sur ses intentions interdit à ce stade au Gouvernement de recourir aux ordonnances.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Défavorable pour les mêmes raisons. Nous poursuivrons la discussion à l'occasion des amendements suivants.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD42 et CD48 du rapporteur.

Elle examine ensuite, en discussion commune, l'amendement CD47 de Mme Laurianne Rossi, les amendements identiques CD1 de M. Bertrand Pancher et CD62 de M. Christophe Bouillon et l'amendement CD15, deuxième rectification, du rapporteur.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement CD47 est dans le droit fil des échanges que nous venons d'avoir sur l'ARAFER. Celle-ci doit pouvoir garantir à toutes les entreprises un accès non discriminatoire et équitable au réseau ferré. Voilà pourquoi il convient de préserver son pouvoir d'avis conforme, cet avis juridiquement contraignant sur les tarifications appliquées par SNCF Réseau.

Avec l'ouverture à la concurrence du réseau ferroviaire, il sera d'autant plus nécessaire d'assurer à tous un accès équitable au réseau, et donc de préserver le rôle essentiel joué par l'ARAFER dans ce domaine.

M. Christophe Bouillon. Chacun a compris qu'il est important, pour réussir l'ouverture à la concurrence, de disposer d'un régulateur qui soit fort, indépendant, dont les avis pèsent.

Disposer d'une prérogative d'avis conforme est utile, voire essentiel. J'en veux pour preuve le travail qui a été mené par l'ARAFER, en lien avec SNCF Réseau notamment, sur les questions de péages. Je pense que ce travail a permis à la fois de tracer les trajectoires, d'offrir de la lisibilité et d'apporter de la rationalité et de la transparence. Or c'est de cela dont on a besoin.

Personne aujourd'hui n'irait contester le travail réalisé par l'ARAFER et je pense que notre amendement CD62 permettra de conforter son rôle et, surtout, son pouvoir.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Nous partageons l'objectif d'avoir un régulateur indépendant. C'est essentiel, dans le cadre d'un marché qui s'ouvre à la concurrence.

Mon amendement vise à sanctuariser le caractère conforme de l'avis de l'ARAFER, tout en permettant, notamment, de moduler la portée d'un avis négatif. Par exemple, le péage pourrait suivre la tarification de l'année précédente augmentée de l'inflation. La continuité de service et la prévisibilité dont ont besoin les acteurs – notamment le gestionnaire d'infrastructure – seraient ainsi préservées.

Je vous propose donc de vous rallier à mon amendement qui, je crois, satisfait l'économie de la mesure de la façon la plus précise possible.

M. Matthieu Orphelin. Il est intéressant de constater qu'il peut y avoir, au-delà des clivages politiques, sur des éléments fondamentaux de cette réforme, des points importants de convergence. On l'a vu hier soir, on le revoit ce matin s'agissant de l'indépendance du régulateur. C'est cela qui permet d'avancer.

M. Jean-Marie Sermier. Si le texte de loi que nous avons eu à étudier avait repris dès l'origine un certain nombre de propositions du Gouvernement, on aurait largement pu discuter, et peut-être même s'entendre sur un certain nombre d'orientations.

Quand on ouvre le marché – encore fallait-il le confirmer car, depuis 1997, les majorités successives ne l'avaient jamais infirmé – on peut se demander si on a besoin d'une structure, d'un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) qui pourra

devenir demain une société anonyme (SA). On peut se demander aussi si on a besoin de cette structure qui chapeaute SNCF Réseau et SNCF Mobilités. On peut se demander enfin si on a besoin de ce lien aussi fort, dès l'instant où l'on a une structure, comme l'ARAFER, qui fait de la régulation – d'autant que l'on ne s'attend pas à devoir accueillir demain matin de nombreux opérateurs qui viendraient avec je ne sais quelles rames TGV ; c'est en tout cas ce qui ressort des réponses que la ministre a données hier soir.

Nous nous rejoignons sur cet objectif – même si nous ne nous rejoignons pas tous. Simplement, à cause du système que le Gouvernement a souhaité mettre en place, nous n'avons pas pu débattre des vraies questions. Est-ce que l'on maintient la structure de tête ? Est-ce que l'on renforce l'ARAFER ? Si la structure de tête peut être supprimée, que devient cette agence ? Il est un peu dommage de devoir attendre la fin de la discussion pour le faire.

Les amendements CD47, CD1 et CD62 sont retirés.

La commission adopte l'amendement CD15, deuxième rectification.

Puis elle examine l'amendement CD157 de M. François Ruffin.

M. Loïc Prud'homme. Les missions de l'ARAFER ont été étendues successivement, en 2015 puis en 2016, au tunnel sous la Manche, au transport interurbain par autocar et aux autoroutes sous concession, faisant de cet acteur un régulateur de transport multimodal.

Les grandes orientations de l'ARAFER sont définies par un collège constitué de sept membres. D'après les statuts de cette entité qui se veut indépendante, ceux-ci « *sont choisis pour leurs compétences en matière de transport ferroviaire, routier, dans le domaine juridique ou économique, ou pour leur expertise des sujets de concurrence.* »

Face à l'urgence écologique, La France Insoumise ne sous-estime pas la nécessité d'une politique globale d'aménagement du territoire, incluant la question des transports. Les citoyens, en tant qu'usagers, ont nécessairement des avis à donner sur le sens de cette politique d'aménagement. Par ailleurs, du fait de leur expertise sur les questions de transition écologique appliquée, entre autres, au transport, les associations ont également toute leur place.

Nous demandons donc que les représentants des usagers ainsi que des associations protectrices de l'environnement soient associés dans le cadre de l'élaboration des avis rendus par l'ARAFER.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. La loi prévoit, au sein de l'ARAFER, la nomination de différentes personnalités qualifiées à raison justement de leur qualification et cela peut tout à fait être des représentants des usagers ou des associations protectrices de l'environnement. Mais ces personnes ne siègent pas dans le collège au titre de leur « casquette ». Avis défavorable.

M. Loïc Prud'homme. Monsieur le rapporteur, pourriez-vous me préciser comment sont choisis les membres de l'ARAFER ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Ils sont nommés par le Gouvernement et par les présidents des deux assemblées parlementaires à raison de leurs compétences économiques, juridiques, financières, etc.

Mme Laurianne Rossi. L'ARAFER est, comme le Conseil supérieur de l'audiovisuel (CSA) ou l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes (ARCEP), une autorité administrative indépendante et, en tant que telle, elle n'a pas vocation à accueillir, dans son collège, des représentants d'intérêts, corporatistes ou autres.

M. Stéphane Le Foll. Au-delà de la question de la nomination de personnalités qualifiées, pourquoi le collège du régulateur chargé de la mise en œuvre de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire n'accueillerait-il pas au moins des représentants des usagers ? Dans d'autres autorités administratives indépendantes, les usagers, les syndicats ou les associations environnementales sont représentées dans des collèges spécifiques. Le sujet mériterait d'être creusé.

M. Loïc Prud'homme. Il ne s'agit pas de favoriser la représentation d'intérêts corporatistes ; il s'agit de savoir quelles compétences doivent être représentées au sein de l'instance de régulation du transport ferroviaire. À cet égard, il nous paraît légitime que les usagers et les associations environnementales siègent au collège de l'ARAFER.

M. Matthieu Orphelin. Nous avons eu un débat analogue, hier, à propos de la SNCF, lors de l'examen d'un amendement du MODEM. Cette question fait partie, me semble-t-il, de celles auxquelles nous pouvons réfléchir d'ici à l'examen du texte en séance publique.

M. Gérard Menuel. Dès lors que l'on considère que les associations d'usagers des transports et de défense de l'environnement ont leur mot à dire sur les orientations qui pourraient être définies par l'ARAFER, dont le rôle est conforté, on ne peut pas écarter cette question d'un revers de la main. Ces associations auraient leur place dans le collège de cette autorité.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Si l'on prend en compte le périmètre de l'ARAFER, les autorités organisatrices de transports (AOT), les régions et d'autres revendiqueront également le droit de siéger dans son collège. Au demeurant, je doute de la plus-value qu'apporterait la présence d'un certain nombre d'associations au sein d'une instance technique, dotée de compétences fines en matière de régulation économique. L'amendement CD120 rectifié de Mme Florence Lasserre-David, adopté à l'article premier, permettra d'améliorer la représentation des usagers au sein des autorités organisatrices, où ils peuvent participer au débat. Mais, encore une fois, il ne me paraît pas opportun de les inclure dans le collège de l'instance technique qu'est l'ARAFER.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD61 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. On constate qu'au fil des législatures l'ARAFER a renforcé ses prérogatives. Il a ainsi été décidé, en 2015, d'étendre son périmètre au secteur routier, notamment au contrôle des concessions autoroutières, afin de favoriser le report modal. Or le transport ferroviaire – et ce point est souligné dans le rapport Spinetta – est entré

en concurrence, à la faveur du développement des lignes à grande vitesse, avec le transport aérien. Il nous semble donc pertinent d'étendre le champ de compétences de l'ARAFER au secteur du transport aérien afin de permettre à cette autorité d'avoir une vision beaucoup plus complète de la régulation des différents modes de transport. Si nous souhaitons toujours favoriser le report modal et le fer, une telle mesure nous donnerait les moyens d'atteindre nos objectifs.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. C'est un sujet intéressant, d'ailleurs examiné dans le cadre des Assises de l'aérien qui se sont ouvertes il y a quelques semaines et se tiendront jusqu'au mois de septembre. Il me semble que l'extension que vous proposez inclurait les compétences actuelles de l'Autorité de supervision indépendante de redevances aéroportuaires (ASI) en matière de contrats de régulation économique mais aussi, probablement, les droits de trafic, qui relèvent entièrement de la souveraineté nationale. La définition du périmètre concerné ne me paraît donc pas pertinente. En outre, l'adoption de votre amendement préempterait le débat qui a lieu actuellement dans le cadre des Assises. Pour ces deux raisons, et même si je partage votre souhait d'une clarification et votre volonté de favoriser une régulation unique de l'ensemble des mobilités, je vous demande de bien vouloir retirer votre amendement ; à défaut, j'y serai défavorable.

M. Christophe Bouillon. Je souhaite que, d'ici à l'examen du texte en séance publique, nous ayons un échange sur le sujet, car nous devons saisir l'occasion qui nous est offerte d'avancer dans ce domaine. Certes, la question se pose de la compétence de l'ASI en matière de redevances, mais il faut prendre en compte la forte concurrence que se font, sur les grandes lignes, l'aérien et le fer. Il y a parfois un désavantage comparatif et, si nous ne nous y intéressons pas, nous risquons de nous retrouver devant le fait accompli. Je vais donc retirer l'amendement, mais je le redéposerai en séance si j'estime ne pas avoir été, d'ici là, suffisamment éclairé sur cette question.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'article 6 modifié.

Après l'article 6

La commission est saisie de l'amendement CD154 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Cet amendement vise, à l'instar de l'amendement CD157, à modifier la composition du collège de l'ARAFER.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Avis défavorable, pour les raisons que j'ai exposées tout à l'heure. En outre, l'amendement fait explicitement référence aux représentants des salariés de la SNCF. Or, comme nous nous inscrivons dans le cadre d'une ouverture à la concurrence, il conviendrait, si l'on suivait votre logique, de mentionner les salariés des différentes entreprises ferroviaires. Par ailleurs, vous proposez que le collège de l'ARAFER comprenne un membre de l'Assemblée nationale, mais vous omettez de mentionner le Sénat, qui serait ainsi victime d'une discrimination.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD162 rectifié de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. Dès lors que des conflits peuvent opposer les régions, il est important que l'autorité régulatrice joue un rôle de médiation entre les autorités organisatrices de transports. Il est ainsi proposé que l'ARAFER ait également pour mission de veiller à « l'équilibre de la desserte entre les territoires ». L'ouverture à la concurrence doit s'accompagner d'une réflexion aboutie sur la composition ainsi que sur le périmètre et la nature de la mission du régulateur.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Le sujet est intéressant et fera l'objet, me semble-t-il, de propositions de la ministre. Cependant, j'ai du mal à concevoir que l'ARAFER, qui tranche actuellement des différends d'ordre économique, sur l'attribution des sillons par exemple, tranche également des différends d'ordre politique. Les conflits entre autorités organisatrices, en l'espèce les régions, me semblent relever davantage de l'articulation de leur gouvernance, dont il sera question dans le projet de loi d'orientation sur les mobilités. Je vous demanderai donc de retirer votre amendement, mais la discussion se poursuivra lors de l'examen de ce projet de loi.

Mme Pascale Boyer. Je le maintiens.

La commission rejette l'amendement.

Article 7 : *Habilitation à légiférer par voie d'ordonnance pour prendre les mesures de coordination rendues nécessaires par les ordonnances*

La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD39 et CD43 rectifié du rapporteur.

En conséquence, l'amendement CD176 du Gouvernement tombe.

La commission adopte l'article 7 modifié.

Article 8 : *Délai de dépôt des projets de loi de ratification des ordonnances*

La commission est saisie de l'amendement CD125 de M. Bruno Millienne.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Avis défavorable, dans la mesure où M. Millienne s'est porté candidat au poste de rapporteur de la mission d'information et de contrôle de l'application de la loi de ratification...

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 8 sans modification.

Après l'article 8

La commission examine l'amendement CD104 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Il s'agit de mettre fin à la pratique de l'« *IP tracking* », qui est utilisée par certains sites de commerce électronique pour augmenter artificiellement les prix de vente des billets de train.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. L'article L.121-2 du code de la consommation établit déjà les critères de la pratique commerciale trompeuse, définie comme le fait d'appliquer des tarifs différents à des consommateurs se trouvant dans une situation identique. Au demeurant, une étude de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) et de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) a conclu que les pratiques d'*IP tracking*, qui consistent à adapter le prix du billet en fonction de l'activité et de la position géographique de l'ordinateur utilisé, n'ont pas cours en France – faisons confiance à ces deux autorités. Cette technique peut bien entendu être utilisée sur des sites de réservation hébergés hors de France mais, pour être efficace, le changement de la réglementation devrait alors intervenir au moins au niveau européen. Pour ces raisons, je vous invite à retirer votre amendement ; à défaut, j'y serai défavorable.

M. Hubert Wulfranc. Je le maintiens.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD89 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Par cet amendement, nous proposons de revisiter totalement les modalités de remboursement de la taxe intérieure sur la consommation de produits énergétiques (TICPE) pour les poids lourds utilisant le diesel comme carburant – remboursement dont le montant s'élève à 900 millions d'euros –, afin d'affecter des ressources nouvelles au réseau ferroviaire.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Avis défavorable, pour les raisons qui ont été évoquées hier. En outre, cet amendement, qui a trait à l'intermodalité, aurait davantage sa place dans le futur projet de loi d'orientation sur les mobilités ou dans le projet de loi de finances pour 2019.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD76 de M. Hubert Wulfranc et CD155 de M. François Ruffin.

M. Hubert Wulfranc. L'amendement CD76 tend à généraliser le versement transport au niveau régional, afin que les régions disposent d'une ressource pérenne et dynamique qu'elles puissent affecter au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports de voyageurs régionaux. Plusieurs d'entre nous ont en effet exprimé leurs craintes quant aux capacités financières des régions. J'ajoute que cette mesure contribuerait à la transition écologique. Nous proposons donc d'instaurer un versement transport dont le taux régional serait plafonné à 0,3 % et le taux additionnel à 0,2 %. Le montant de cette ressource est estimé à 850 millions d'euros.

M. Loïc Prud'homme. L'amendement CD155 a également pour objet de généraliser le versement transport au niveau régional, mais nous proposons que les taux soient légèrement supérieurs à ceux proposés par M. Hubert Wulfranc. Depuis la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRE), la région est devenue autorité organisatrice de l'ensemble des transports. Or, l'ouverture à la concurrence, d'ici à 2023, aggravera les difficultés des régions, qui souffrent déjà de dotations globales de fonctionnement restreintes. Cette nouvelle ressource permettrait aux régions de renouveler leur matériel ferroviaire et d'améliorer ainsi l'offre de transport collectif de voyageurs.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Défavorable aux deux amendements, qui relèvent davantage du projet de loi d'orientation sur les mobilités ou du projet de loi de finances. Sur le fond, le sujet a déjà été abordé sous la précédente législature, puisqu'il avait été envisagé de créer un versement transport interstitiel. À l'époque, le montant du produit de la taxe avait été estimé à un niveau bien inférieur à 850 millions car, si la productivité financière du versement transport est importante dans les agglomérations, elle n'est pas documentée hors agglomérations.

La commission rejette successivement les deux amendements.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD77 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Cet amendement fait écho à une demande récurrente des élus locaux dont la collectivité est une AOT. Il s'agit en effet d'étendre aux transports publics urbains et interurbains de voyageurs, notamment à ceux qui sont soumis à une obligation de service public, comme les trains express régionaux (TER) et les trains d'équilibre du territoire (TET), le taux réduit de TVA de 5,5 % applicable aux produits de première nécessité.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. La question est intéressante, mais il s'agit d'un choix fiscal qui relève du projet de loi de finances. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD101 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Il s'agit, là encore, de mobiliser des ressources nouvelles au profit du transport ferroviaire. Nous proposons ainsi de demander au Gouvernement de remettre au Parlement un rapport sur la possibilité de créer un livret d'épargne populaire sécurisée dont les fonds permettraient de financer les investissements réalisés dans les infrastructures et le matériel roulant du transport ferroviaire à l'échelle régionale.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Je suis sensible à cet effort d'ingénierie financière mais, là encore, le sujet relève du projet de loi de finances. Par ailleurs, nous discuterons, lors de l'examen du projet de loi d'orientation sur les mobilités, d'un volet de programmation financière pluriannuelle consacré aux infrastructures. Le Conseil d'orientation des infrastructures a proposé trois scénarios, fondés respectivement sur un financement annuel de 2,4 milliards, de 3 milliards et de 3,5 milliards d'euros. Les volumes sont donc considérables. En outre, le produit espéré d'un livret d'épargne qui s'ajouterait à d'autres livrets d'épargne sécurisée ne paraît pas tout à fait documenté. Avis défavorable, donc.

M. Bertrand Pancher. À ce stade du débat, je souhaite appeler l'attention de chacun sur le fait qu'en matière ferroviaire, les véritables enjeux sont d'abord la compétitivité de l'exploitation et son coût particulièrement important pour les usagers et le contribuable. Ne réduisons pas la problématique ferroviaire à la question de l'investissement dans les infrastructures car, dans de nombreux secteurs, il est techniquement impossible d'en faire davantage, à moins de multiplier les interruptions de trafic. Je ne parle pas, ici, du réseau secondaire, dont le problème, au demeurant, n'est pas tant lié au financement de l'investissement qu'à la difficulté d'y faire circuler des trains qui correspondent à une demande, à un coût qui ne soit pas excessif pour l'utilisateur ou le contribuable.

M. Matthieu Orphelin. Je nuancerai le propos de M. Bertrand Pancher. Certes, la question de l'avenir du ferroviaire en France ne se résume pas à celle des investissements, mais ceux-ci sont nécessaires pour entretenir et moderniser le réseau existant, notamment celui du transport ferroviaire du quotidien, et leur financement est un véritable enjeu. En effet, il va bien falloir trouver les moyens de financer le deuxième scénario présenté dans le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures. Du reste, le Gouvernement, je crois, s'est déjà engagé à augmenter de 50 % les investissements dans l'entretien et la modernisation du réseau ferré.

M. Jean-Marie Sermier. Nous le disons depuis le début de notre discussion : jamais le problème de la dette et de son traitement n'est abordé. Certes, la ministre l'a mentionné à plusieurs reprises, mais aucune solution n'est proposée. Hier, le rapporteur a cité des chiffres, mais cela reste un peu léger s'agissant d'un texte dont l'ambition est de définir une architecture de nature à permettre le développement de notre système ferroviaire. M. Hubert Wulfranc a au moins le mérite de faire des propositions. En outre, je rappelle qu'au-delà de la dette, un certain nombre d'investissements sont nécessaires : des décisions ont déjà été prises sur le terrain et la loi impose notamment d'assurer l'accessibilité des gares. Or, ces investissements vont s'ajouter à la dette existante, comprise entre 47 et 50 milliards d'euros. Il est regrettable que, dans le cadre de cette réforme structurelle, l'État ne prenne pas en compte la dette, contrairement à ce qui a été fait dans d'autres pays.

M. Hubert Wulfranc. Monsieur Bertrand Pancher, il convient tout de même de reconnaître que ces investissements – dont Mme la ministre elle-même nous dit qu'ils vont croître, puisqu'on évoque le montant de 36 milliards d'euros sur dix ans – sont devant nous. Le réseau a souffert d'un sous-investissement pendant trente à quarante ans et, maintenant que l'on reconnaît la nécessité d'investir, il faudrait ne pas se focaliser sur cette question ! À ce

que je sache, lorsque le secteur sera ouvert à la concurrence, les travaux ne ralentiront pas davantage les trains de la SNCF que ceux de la *Deutsche Bahn*... Cela dit, ces investissements, il va bien falloir les financer. J'ajoute que nous continuons de réfléchir à la question de la dette, qu'il ne faudrait pas « mettre sous le paillason », comme on le fait depuis des années. J'entends bien que les questions de sous relèvent de la loi de finances mais, sans sous, il n'y aura ni train ni réseau !

M. Stéphane Le Foll. En Allemagne, lors de l'ouverture à la concurrence, la question de la dette de la *Deutsche Bahn* a été prise en compte. En France, nous sommes capables de faire une loi et de fixer de grands objectifs, y compris en matière d'investissement, tout en laissant de côté les 45 milliards d'euros de dette ! Or, il faudra bien emprunter pour investir, de sorte que cette dette continuera d'augmenter, à moins que l'on n'imagine un mécanisme suffisamment rentable pour permettre, à lui seul, de rembourser les emprunts réalisés. Politiquement, au sens stratégique du terme, la dette est une question majeure. Encore une fois, en Allemagne, lorsque le secteur ferroviaire a été ouvert à la concurrence, l'État fédéral a pris en charge une large partie de la dette de la *Deutsche Bahn*. L'amendement de M. Hubert Wulfranc a au moins le mérite de proposer quelques pistes. Nous devons faire des propositions dans ce domaine.

Mme Frédérique Tuffnell. Sur le fond, cet amendement pose quand même la question des investissements nouveaux et de leur financement par les collectivités territoriales. Je ne pense pas qu'un nouveau livret d'épargne sécurisée soit la solution. Il en existe déjà et la Caisse des dépôts et consignations (CDC) dispose de fonds d'épargne pour financer les investissements des collectivités territoriales. Tout l'intérêt de l'amendement tient à ce qu'il pose la question : comment financer les investissements nouveaux ? Et comment la CDC peut-elle élargir le champ de ses financements à partir des fonds d'épargne ?

M. Bertrand Pancher. L'une des raisons pour lesquelles le nouveau rapport de M. Philippe Duron ne propose pas de nouveaux dispositifs fiscaux pour financer les infrastructures, c'est qu'il en existe déjà un qui est bien identifié : la très forte augmentation de la taxe carbone. Chers collègues du groupe La République en Marche, elle figurait au programme du Président de la République ! J'ai moi-même soutenu cette idée, de nature à procurer des milliards, voire des dizaines de milliards d'euros de recettes. La question est de savoir quelle part de cette augmentation nous consacrons aux investissements de mobilité.

Quant à la dette, le président M. Emmanuel Macron s'est clairement exprimé hier, lors de ses échanges avec les cheminots : c'est du donnant-donnant. En contrepartie de la réforme et des efforts réalisés, l'État reprend la dette.

J'en viens aux investissements pour l'entretien. Je ne suis pas plus malin que les cadres de la SNCF qui expliquent que les travaux d'entretien ont été multipliés au moins par deux au cours de ces dernières années et qu'il y a un « taquet » en termes de travaux. Nous sommes le pays où les trains ont le plus de retard. C'est parfois lié à la vétusté du matériel, c'est aussi largement lié aux interruptions du trafic, lesquelles tiennent à une désorganisation causée par ces nombreux travaux. Les cadres de la SNCF disent qu'il est techniquement impossible d'aller au-delà. Évidemment, il faut pérenniser les moyens, mais la hausse de la taxe carbone le permet.

En revanche, je suis d'accord : pour le neuf, pour les nœuds ferroviaires et les nouvelles dessertes, nous avons besoin de moyens supplémentaires.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Il est sûr, cher collègue Stéphane Le Foll, qu'une partie de la dette, notamment logée au sein de SNCF Réseau, est aujourd'hui insoutenable. L'État devra la traiter, et rapidement : on ne peut envisager la création d'une société anonyme tout en la plaçant, *de facto*, dans une situation de faillite. Lorsque nous connaîtrons, dans les prochains jours, le statut juridique de l'entreprise, la stratégie financière associée nous sera également communiquée.

M. Jean-Marie Sermier. Que faisons-nous ici, alors ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. La séance publique sera, je pense, le moment propice pour parler de tous ces sujets.

Mme la présidente Barbara Pompili. Si la reprise de la dette résolvait tout, effectivement, nous n'aurions rien à faire, mais c'est un peu plus complexe, cher collègue Jean-Marie Sermier, et vous le savez bien.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle en vient à l'amendement CD9 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Un service public de qualité passe par un regard permanent des usagers, voire une mise sous tension de l'ensemble des opérateurs par les usagers. Il est important d'associer en permanence les usagers aux travaux, à l'entretien et à l'organisation. Cependant, face aux grands groupes et à nos organisations de service public, les usagers sont très démunis, ils ne disposent que de très peu de moyens pour s'organiser, se former, se déplacer. Il n'est pas possible de construire cette forme de « démocratie environnementale » en s'appuyant sur les principaux intéressés sans un minimum de moyens.

L'amendement CD9 vise donc à assurer un financement de la participation des représentants des voyageurs à la gouvernance de la mobilité. Je n'entre pas dans les détails, mais nous pourrions faire en sorte que ces modalités soient fixées par décret dans le cadre d'une concertation avec les fédérations nationales d'usagers des transports.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Je demande à M. Bertrand Pancher de bien vouloir retirer cet amendement. D'une part, l'article L. 1211-1 du code des transports, que l'amendement CD9 a pour objet de compléter, concerne non pas seulement le transport ferroviaire mais tous les modes de transport. Le véhicule législatif approprié pour prendre de telles dispositions, cher collègue, serait plutôt la loi d'orientation sur les mobilités. D'autre part, en fait de fédération agréée, il n'existe que la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT). Nous aurons le temps de parler de ces sujets ultérieurement, lors de l'examen du projet de loi d'orientation sur les mobilités. En l'état, si M. Bertrand Pancher ne retire pas son amendement, j'y serai défavorable.

M. Bertrand Pancher. Si M. le rapporteur est prêt à ce que nous travaillions sur ce sujet dans le cadre de l'examen du projet de loi d'orientation sur les mobilités, je le ferai avec plaisir.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD108 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Cet article additionnel, « de principe » pour certains d'entre vous, chers collègues, est important pour nous. Il s'agit de la reconnaissance du trafic ferroviaire par wagons isolés, abandonné depuis trop nombreuses années. Selon nous, il est plutôt le signe de la capacité du réseau ferroviaire à assurer la desserte au plus près du tissu économique local, tout à la fois dans l'intérêt des milieux économiques et celui de l'environnement. Ce qui fait un territoire de proximité, c'est son infrastructure, ce sont ses transports ferroviaires. Nous demandons donc que ce trafic soit déclaré d'intérêt général.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Effectivement, il s'agit d'un amendement de principe, d'un amendement symbolique, qui n'est pas tout à fait cohérent avec les positions que vous défendiez précédemment, cher collègue, notamment le retour à un monopole public du fret ferroviaire.

Sur le plan pratique, faire du wagon isolé un système de production d'intérêt général impliquerait de débattre à nouveau des investissements nécessaires à cette exploitation. Or le projet de loi d'orientation sur les mobilités comportera tout un volet de programmation financière. Il me paraît donc le véhicule approprié.

Je suis donc défavorable à cet amendement, que j'avoue ne pas bien comprendre.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle se saisit de l'amendement CD109 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Pour que la représentation nationale soit éclairée, nous demandons un rapport sur les conséquences des contrats de partenariat public-privé (PPP). Vous connaissez notre position sur ce point. Le rapport Spinetta est relativement discret : tantôt c'est bien, tantôt c'est moins bien. Pour notre part, nous souhaiterions un peu moins d'opacité. La représentation nationale devrait pouvoir débattre de cette question importante, compte tenu des acteurs concernés et des enjeux financiers.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Je souscris pleinement à cet objectif de transparence sur ces montages financiers souvent critiqués et certainement critiquables, mais ce pourrait plutôt être l'objet d'une mission confiée au Conseil d'orientation des infrastructures, dont le champ devrait excéder les seuls transports ferroviaires. Il s'agirait d'appréhender la justesse et l'impact de ces partenariats dans l'ensemble du secteur des transports.

Je demande donc le retrait de cet amendement, mais le sujet est évidemment intéressant. À défaut de retrait, j'émettrai un avis défavorable.

M. Bertrand Pancher. Le problème des PPP, ce n'est pas qu'ils sont mauvais, c'est que l'État est défaillant : il met en place des projets et prend des engagements en se fondant sur des études d'impact erronées. Il fait donc de fausses promesses, ne tient pas les engagements financiers qui pourraient permettre l'équilibre des projets et fait porter ses défaillances par des entreprises privées. Les PPP présentent l'intérêt de mobiliser l'ensemble des acteurs et de faire en sorte que les travaux soient réalisés dans d'excellentes conditions. Le vrai problème, c'est l'État stratège, ou plutôt l'État défaillant, l'État incapable de

s'engager avec de véritables études d'impact, et c'est ce que dénonce en permanence la Cour des comptes. C'est la raison pour laquelle personne n'a tenu compte de la règle d'or adoptée au cours de la précédente législature : nous avons de nouveau adopté des projets dont l'équilibre n'était pas assuré, comme le Charles-de-Gaulle Express. C'est également la raison pour laquelle le changement de statut de la SNCF est une nécessité impérieuse : il ne faut pas que celle-ci soit liée par des projets qui compromettent son équilibre.

M. Stéphane Le Foll. Cette question est très importante, mais, contrairement à ce que vient de prétendre M. Bertrand Pancher, ce n'est pas uniquement la responsabilité de l'État qui doit être engagée. Se pose la question plus fondamentale du modèle économique alors qu'un partenaire privé recherche un minimum de rentabilité du capital qu'il investit lui-même. Dans des secteurs requérant des investissements lourds, dont les besoins en capitaux sont importants, pour une rentabilité faible, il n'est pas possible de parvenir à un bon équilibre économique dans le cadre d'un partenariat public-privé – et il est inutile de renvoyer toute la responsabilité du problème à l'État. Les grandes entreprises françaises qui, grâce à l'État, ont créé des monopoles dans un certain nombre de domaines ou existent à l'échelle internationale, étaient bien contentes de trouver de grands projets publics. Ne vous trompez donc pas, monsieur Bertrand Pancher. Le problème n'est pas l'État. Le problème est l'équilibre économique dans un domaine où les besoins en capital sont importants et les rentabilités faibles – ce n'est quand même pas dur à comprendre !

Cet amendement a le mérite de poser la question, même s'il présente une dimension quelque peu définitive, puisqu'il vise à interdire ce mode de financement. Regardons cependant la situation : dans le domaine ferroviaire, les PPP ne fonctionnent pas. Ne continuons pas à laisser penser que ce peut être une solution pour l'avenir.

Cependant, au-delà, la question de fond est celle du réseau. Nous avons des routes, des chemins de fer. Cela ne se délocalise pas, c'est national, c'est territorialisé. C'est pourquoi je ne suis pas d'accord avec la transformation de la SNCF en société anonyme. Le réseau est de toute façon un réseau public, par définition, par substance, par construction, et la question de la dette est liée, car c'est en partie le financement de ce réseau qui a entraîné, ensuite, des problèmes. Attention donc à ce sujet.

M. Matthieu Orphelin. Chers collègues, nous avons traité cette question dans le cadre du COI – vous pourrez d'ailleurs lire nos préconisations. Nous nous interrogeons évidemment grandement sur ces montages. Après analyse, il nous semble, compte tenu des taux d'intérêt auxquels l'État peut actuellement prétendre, qu'ils renchérissent les projets. Il peut être justifié, localement ou pour des raisons de complexité des projets, de recourir aux PPP pour le financement des infrastructures ferroviaires, mais il faut être très prudent.

M. Jimmy Pahun. À titre personnel, je soutiens l'amendement de M. Hubert Wulfranc.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Je rejoins un peu les propos de M. Stéphane Le Foll. Les transports nécessitent une considérable intensité capitaliste. Ce qui a été mal apprécié ces dernières années, c'est probablement le risque, notamment le risque trafic des péages et infrastructures – on a probablement « gonflé » les taux de rendement interne (TRI) des différents concessionnaires. Aujourd'hui, on l'appréhende plus finement.

Par ailleurs, le constat est sans appel : l'État n'est pas un formidable maître d'ouvrage public. Si les PPP ont quelque vertu, c'est que coûts et délais ne dérivent pas trop.

Un sujet mérite cependant d'être débattu : comment mieux équilibrer la relation contractuelle et, éventuellement, sanctionner le défaut de performance des PPP ? Aujourd'hui, environ 90 % des créances sont cédées aux banques dans la plupart des montages. La sanction que vous pouvez infliger au concessionnaire ou à l'exploitant du PPP ne porte donc que sur une fraction très réduite de la performance, ce qui est peu incitatif. Il faudra probablement revoir tout cela. Il me paraît essentiel de mieux sanctionner le défaut de performance, mais, par ailleurs, le risque peut aujourd'hui être apprécié bien plus finement qu'il y a quelques années.

M. Bertrand Pancher. Dans le cadre des PPP, cher collègue, l'État a fait des promesses mirobolantes de trafic aux entreprises ! Pourquoi donc ? On se dit que de toute façon, ce sont les entreprises qui prendront le risque et que l'État ne dispose pas des moyens de faire en sorte que les projets soient équilibrés. Les entreprises se prévalent évidemment des contrats conclus lorsque l'État ne tient pas sa promesse. Ne mélangeons pas les choses !

M. Christophe Bouillon. Notre débat témoigne de la pertinence de l'amendement : nous voyons que se posent des questions parfaitement légitimes. Quant aux retours d'expérience, n'oublions pas que les PPP sont nés au Royaume-Uni, et que les Britanniques n'en veulent plus ! En Europe comme en France, nous voyons les limites de cet exercice – c'est encore plus vrai dans le domaine des transports ferroviaires. Je trouverais pertinent que la représentation nationale fût éclairée par le rapport que demandent les auteurs de l'amendement. Le dispositif ne prétend pas qu'il faille en finir avec les PPP, il évoque des dérives, que nous ne pouvons tout de même pas nier.

Mme la présidente Barbara Pompili. J'appelle tout de même votre attention, cher collègue, sur le libellé de l'amendement : « *un rapport [...] en vue de mettre fin à l'utilisation de ce mode de financement* ».

M. Stéphane Le Foll. Cher collègue Bertrand Pancher, vous dites la même chose que moi. Simplement, nous n'en tirons pas la même conclusion. On a « gonflé » les chiffres du trafic parce qu'il fallait, dans un domaine où la rentabilité est très faible, produire des estimations de nature à convaincre un investisseur privé de participer. Ensuite, les créances sont cédées à une banque. Ce que vous pensez être le risque pris par l'entreprise est en fait extrêmement faible. Dans ce système, personne ne gagne. Ne dites pas, cher collègue, que c'est la faute de l'État. Le problème tient d'abord à la mauvaise construction de ce modèle économique.

Je suis pour ma part favorable à cet amendement, pour peu qu'en soient retirés les mots « *en vue de mettre fin à l'utilisation de ce mode de financement* » – ne préjugeons pas des conclusions. S'il est ainsi rectifié, il me convient parfaitement.

M. Hubert Wulfranc. J'ai bien entendu les différentes interventions, et j'entends bien que la lettre de l'amendement suggère que nous anticipons. Je suis tout à fait disposé à le retravailler en vue de la séance ou à le rectifier maintenant.

Mme la présidente Barbara Pompili. Les deux options sont possibles, cher collègue.

M. Hubert Wulfranc. Je le rectifie donc, en retirant les mots « *en vue de mettre fin à l'utilisation de ce mode de financement* ».

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Je reste défavorable à cet amendement, même rectifié. Si la question doit être étudiée, ce serait plus intéressant sous la forme d'une étude comparée des différents modes de transport. Las ! Le rapport proposé par M. Hubert Wulfranc ne porterait que sur le transport ferroviaire.

La commission adopte l'amendement ainsi rectifié.

Elle en vient ensuite à l'amendement CD152 de M. François Ruffin.

M. Loïc Prud'homme. Le sort réservé à l'amendement de mon collègue M. Hubert Wulfranc m'emplit d'optimisme au moment de défendre cet amendement CD152, puisqu'il s'agit aussi de revenir sur les PPP, sujet jugé intéressant par notre rapporteur.

Il y a environ un an, au mois de février 2017, était inaugurée la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, première ligne ferroviaire sous concession privée, investissement de 9 milliards d'euros – dont 7,8 milliards pour la LGV et 1,2 milliard d'euros pour les aménagements – dont le partenaire privé, Lisea, filiale de Vinci, n'a financé qu'une partie, le reste étant à charge de l'État et de la SNCF.

Ainsi, Lisea-Vinci, concessionnaire, qui a contribué pour un tiers à l'investissement, va encaisser la totalité des recettes sous forme de péages payés par la SNCF pendant – excusez du peu – quarante-quatre ans. La SNCF, en revanche, bien que contribuant au financement pour 26 %, voit non seulement disparaître toute recette sur ce tronçon mais subira en plus des pertes supérieures à 100 millions d'euros par an. Ne cherchez pas la dette : elle est ici ! Chaque TGV circulant sur cette ligne creuse un peu plus le déficit de la SNCF, plombant sa capacité à investir et entretenir le réseau existant, mais le contrat enrichira les actionnaires de Lisea pendant presque un demi-siècle, la rémunération annoncée des apports d'actionnaires étant de 14 %. Non, la dette n'est pas le fait des cheminots, elle est le fruit de choix politiques ! Cher collègue Stéphane Le Foll, les PPP fonctionnent très bien... pour les multinationales du bâtiment et des travaux publics partenaires ! Nous nous insurgons contre ces méthodes, véritables bombes à retardement budgétaires, comme l'a souvent souligné la Cour des comptes. Les partenariats publics-privés ferroviaires doivent être abandonnés au profit du maintien d'un service public digne de ce nom, financé et géré par l'État.

Quant aux promesses de trafic, c'est, en l'occurrence, le concessionnaire qui a imposé un certain trafic et une certaine fréquence à la SNCF pour s'assurer de la rentabilité de son capital. Au moins, si le financement était public, nous pourrions espérer un retour sur investissement.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. L'excellent « rapport Wulfranc » pourra faire toute la lumière sur le sujet. (*Sourires.*) Je sais que l'évaluation du risque trafic est compliquée, c'est tout à fait le sujet en l'occurrence. Par ailleurs, ce contrat a été dénoncé par la direction de la SNCF.

Cela étant, votre proposition, cher collègue, relève de la loi de finances. En outre, les contrats de concession comportent une clause de paysage fiscal, en vertu de laquelle nous devrions, si nous adoptons votre proposition, indemniser le cocontractant, en nature ou en extension de durée des concessions. Finalement, c'est l'utilisateur qui paierait ! Cela ne me paraît pas souhaitable.

Par ailleurs, d'autres pistes sont actuellement débattues pour le financement des infrastructures : la vignette pour les véhicules utilitaires légers et poids lourds, les déremboursements de niche fiscale, toutes choses qui relèvent plutôt de la loi d'orientation sur les mobilités ou de la loi de finances !

Je suis donc défavorable à cet amendement.

M. Bertrand Pancher. Que les auteurs de l'amendement se mettent à la place d'un patron ! Comment investir aux côtés d'un État qui tient si peu la parole ? Vous ne tiendriez plus de pareils propos, chers collègues.

Lisea-Vinci, prétendez-vous, a exigé une certaine rentabilité. C'est n'importe quoi ! Rencontrez donc les dirigeants de cette entreprise. Un contrat avait été conclu, en vertu duquel des capitaux privés ont été investis dans un projet, et l'État s'est révélé incapable de tenir sa parole. C'est cela, le problème ! Par ailleurs, ne confondez pas bénéfices et rentabilité du capital investi, notamment sur de très longues périodes. Des placements dont la rentabilité peut vous paraître exorbitante ne sont pas rentables au regard d'autres investissements ailleurs dans le monde.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD153 de M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Nous revenons à la question du financement de la SNCF.

En 2013, à peine la moitié des 9,24 milliards d'euros engrangés par les péages français est retournée 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 taxe sur la valeur ajoutée (TVA), pour 1,7 milliard d'euros, d'impôt sur les sociétés, pour 1,18 milliard d'euros, de redevance domaniale, pour 250 millions d'euros, de taxe d'aménagement du territoire, pour 584 millions d'euros, et de contribution économique territoriale, pour 280 millions d'euros.

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. Privée de financements suffisants, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) peut difficilement être un outil de report modal. Je veux rappeler que les dividendes versés par les sociétés d'autoroutes en 2016 s'élèvent à 4,7 milliards d'euros ! Il y a là de quoi financer assez largement le transport ferroviaire.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Avis défavorable. Nous sommes dans une relation contractuelle, et ce que vous proposez aboutirait à indemniser les concessionnaires et, *in fine*, à faire payer l'utilisateur.

Par ailleurs, le produit de cette taxe est réparti entre l'AFITF d'une part, et, d'autre part, les trains d'équilibre du territoire (TET), dont on connaît la situation.

J'ajoute que nous aurons l'occasion lors de l'examen, dans quelques mois, de la loi de programmation pluriannuelle, d'examiner plusieurs propositions permettant de dégager des ressources supplémentaires pour le financement des infrastructures.

M. Bertrand Pancher. Je comprends vos intentions, monsieur Loïc Prud'homme mais, en nous proposant ce type d'amendement, vous allez finir par nous faire faire encore pire que Mme Ségolène Royal, et c'est dire ! Mme Ségolène Royal en effet avait eu cette idée saugrenue de vouloir taxer les sociétés d'autoroute, au prétexte qu'elles avaient de l'argent. Nous avons tout fait pour l'en dissuader, sachant que des contrats très précis lient l'État à ces sociétés et que ces dernières n'auraient pas manqué, en contrepartie, de répercuter cette taxe sur les droits de péage. C'est d'ailleurs ce qui s'est produit lorsque l'État a augmenté la redevance domaniale. Si nous adoptons votre amendement, nous aurons sur le dos toutes les associations d'automobilistes parce que nous aurons fait exploser le tarif des péages.

M. Loïc Prud'homme. Monsieur Bertrand Pancher, ce sont vos amis qui ont privatisé les autoroutes en 2006, grâce à quoi les usagers payent aujourd'hui des tarifs de péage bien supérieurs à ce qu'ils devraient être. Alors, nous expliquer qu'on ne peut plus faire marche arrière, parce que vous avez cédé les bijoux de famille aux entreprises privées, c'est quand même un peu fort de café ! Quant à la question des contreparties en cas de rupture de contrat, je vous propose d'adopter la jurisprudence Whirlpool selon laquelle chaque salarié lésé a reçu un sèche-linge : offrons au patron de Vinci une cabine de péage, ça fera bien l'affaire ! (*Rires.*)

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD78 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Il s'agit encore d'une proposition visant à dégager de nouvelles ressources de financement.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Je demande le retrait de cet amendement ou émettrai à défaut un avis défavorable. Parmi les hypothèses permettant de dégager des ressources complémentaires se trouvent évidemment la mise en place d'une vignette, du déremboursement, ou de marchés de partenariat déconsolidants ou non, mais tout cela fera l'objet des discussions que nous aurons lors de l'examen de la loi d'orientation sur les mobilités.

M. Bertrand Pancher. Je conseille à notre collègue Hubert Wulfranc de relire l'excellent rapport de l'ancien président socialiste de la commission du développement durable, M. Jean-Paul Chanteguet, qui s'était chargé d'un rapport sur la pertinence de renationaliser les sociétés d'autoroutes. Il avait beau en avoir très envie, il a dû se rendre à l'évidence et admettre que cela n'était pas possible, compte tenu du coût exorbitant que cela représenterait pour les finances publiques.

M. Hubert Wulfranc. J'en prends bonne note.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CD27 de M. Martial Saddier.

Mme Valérie Beauvais. La France compte actuellement trente-huit plans de protection de l'atmosphère (PPA). Dans ces territoires où les valeurs limites réglementaires sont dépassées ou risquent de l'être, des mesures réglementaires, locales et concrètes sont mises en œuvre pour réduire les émissions de polluants atmosphériques. C'est pourquoi, l'objet de cet amendement est de prévoir que les zones géographiques couvertes par un PPA, à l'exemple de la vallée de l'Arve chère à M. Martial Saddier, seront des zones prioritaires en matière d'investissement pour les futures infrastructures ferroviaires.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Demande de retrait ou avis défavorable. Il s'agit une nouvelle fois d'un sujet qui sera traité dans le cadre de la future LOM.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement a le mérite de poser la question de la priorisation des futurs investissements, ce qui est un sujet majeur à la veille de l'ouverture à la concurrence. J'en profite pour rappeler que, lorsqu'on évoque le réseau secondaire, il faut distinguer ce qu'on appelle le réseau capillaire, c'est-à-dire les liaisons transversales et le maillage, des liaisons qui participent à la desserte vers Paris et qui, de ce fait, ne doivent pas être qualifiées de secondaires.

Dans la mesure où nous sommes en droit de nous demander si, malgré leur bonne volonté, les régions seront demain en mesure d'assumer leurs responsabilités, j'insiste sur le fait que privilégier les investissements sur le réseau secondaire est indispensable, et je regrette d'ailleurs que cette question n'ait pas été abordée dans ce projet de loi mais repoussée à nos futures discussions sur la loi de programmation pluriannuelle.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. En ce qui concerne le caractère prioritaire des financements alloués au ferroviaire, je vous rappelle que, dans le budget voté cette année, l'ensemble des crédits cumulés de l'AFITF et du programme 203 « Infrastructures et services de transport » porte le financement du ferroviaire à 77 % de l'ensemble des crédits dévolus aux transports.

La commission rejette l'amendement.

Elle en vient ensuite à l'amendement CD60 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Je commencerai par deux constats. Le premier est que, ainsi que l'a noté la Commission européenne, le secteur des transports est un secteur où l'on observe depuis des années une augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Le second est que seule la moitié des lignes de notre réseau ferroviaire est aujourd'hui électrifiée, ce qui signifie que sur l'autre moitié roulent des machines au diesel.

Par ailleurs, nous défendons, pour des raisons d'aménagement du territoire, le maintien des petites lignes, tout en admettant le fait qu'on ne peut plus y faire circuler des rames au diesel. Parmi les objectifs du plan « Climat » annoncé par le ministre de la transition écologique et solidaire figure la disparition des véhicules au diesel à l'horizon 2040 : pourquoi ce qui vaut pour la route ne vaudrait-il pas pour le rail ? C'est la raison pour laquelle nous avons imaginé un grand plan d'investissements national, « Le fer passe au vert »,

consistant à remplacer progressivement les rames diesel par des rames à faibles émissions. Alstom a montré que c'était techniquement possible, en lançant en Allemagne des rames à hydrogène. Si nous ne voulons donc pas être à la traîne, nous devons nous fixer des objectifs en la matière, d'autant que cela permettrait de balayer l'un des arguments du rapport Spinetta selon lequel les petites lignes ne doivent plus être empruntées par des rames au diesel.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Cet amendement pose d'abord la question du choix technologique qui est devant nous : faut-il poursuivre l'électrification du réseau ou opérer un saut technologique vers la locomotive à hydrogène ?

En l'état actuel de la technologie, j'ignore si nous serons capables de faire émerger d'ici vingt-deux ans une locomotive à hydrogène susceptible d'être performante sur les réseaux. Je vous propose donc de retirer votre amendement, afin que nous en discutions d'ici la séance pour élaborer des hypothèses qui soient des hypothèses crédibles. À partir de quoi, nous pourrions tenter de rédiger un nouvel amendement mettant votre proposition en perspective.

M. Ludovic Pajot. L'hydrogène est une énergie d'avenir qu'il convient de développer et de soutenir. Dans cette optique, plusieurs régions ont lancé des groupes de travail afin d'étudier l'opportunité d'utiliser cette technique sur les lignes régionales. Comme vient de le rappeler M. Christophe Bouillon, Alstom a d'ailleurs livré à l'automne dernier les quatorze premiers trains à hydrogène en Allemagne, et je pense qu'il est important de se fixer comme objectif la mise en circulation de rames à hydrogène sur notre réseau. Je voterai donc pour cet amendement.

M. Matthieu Orphelin. Cette question est abordée dans le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, auquel ont collaboré des représentants de l'ensemble des groupes politiques. Le rapport recommande le basculement progressif vers de nouveaux modes de motorisation pour le train, et préconise de lancer à cet effet, sur d'anciennes voies de chemin de fer qui seraient rouvertes pour l'occasion, des expérimentations soit de moteurs à hydrogène, soit de véhicules autonomes.

L'idée défendue dans cet amendement est donc très intéressante, mais je ne suis pas persuadé qu'on ait besoin d'un nouveau rapport.

Mme la présidente Barbara Pompili. Ayant moi-même participé à la rédaction de ce rapport, je confirme les propos de M. Matthieu Orphelin.

M. Vincent Descoeur. On ne parle jamais beaucoup des petites lignes, et cet amendement a le mérite de mettre le doigt sur leur situation particulière, puisqu'elles ne peuvent guère nourrir l'espoir d'être demain électrifiées. Le caractère polluant des motrices constituera donc incontestablement pour elles un handicap supplémentaire lorsqu'on s'interrogera sur leur plus-value et leur pérennité.

Le développement de la motorisation à hydrogène, qui n'est pas un fantasme mais a fait l'objet de commandes industrielles récentes, pourrait ouvrir pour ces petites lignes la perspective d'une nouvelle vie. Sans cela, je crains que la pollution qu'elles génèrent ne soit demain utilisée comme argument pour les « euthanasier » – le terme est fort mais proche de la réalité.

M. Damien Pichereau. J'ai travaillé sur la question des trains à hydrogène, qui nécessitent des investissements bien supérieurs à ce que l'on dit, dans la mesure où ils imposent – c'est en tout cas le cas de ceux qui circulent actuellement en Allemagne – la modification et l'abaissement des quais. Ces trains sont en effet plus petits que ceux qui circulent sur nos petites lignes. Par ailleurs, la production d'hydrogène n'est pas une production verte ou durable, ce qui pose problème si on prend en compte l'ensemble des émissions « du puits à la roue ».

M. Christophe Bouillon. J'ai malgré tout le sentiment que cet amendement est « Hulot-compatible », *a fortiori* si l'on souhaite en finir avec le diesel en 2040. Non seulement il est bénéfique pour l'environnement, mais il peut aussi être un moyen de préserver certaines petites lignes, dont chacun mesure l'importance en termes d'aménagement du territoire.

Il est également « Duron-compatible », puisque le rapport dont M. Matthieu Orphelin a rappelé les mérites encourage l'innovation. Or, si je me suis arrêté, dans l'exposé des motifs, sur l'hydrogène, c'est précisément pour montrer qu'il existe aujourd'hui des innovations permettant d'obtenir des rames à faibles émissions, et notre ami et collègue M. Damien Pichereau pourrait être auditionné à bon escient sur le sujet, compte tenu de ses connaissances en la matière.

Quoi qu'il en soit, le rapport que nous demandons a essentiellement vocation à préfigurer un plan national d'investissement dans lequel s'inscrivent ces objectifs innovants. Si nous voulons être « Borne-compatibles », il nous faut, en termes d'industrialisation du ferroviaire, viser l'ensemble de la filière. On a cité le nom d'Alstom. Il me semble que si l'on veut éviter ce que nous avons connu par le passé, commander des trains à hydrogène à cette entreprise permettrait de faire d'une pierre deux coups : nous protégerions l'environnement et nous aiderions l'économie.

Je maintiens donc cet amendement. S'il est rejeté, je reviendrai à la charge en séance.

M. Gérard Menuel. À côté des lignes électrifiées, certaines lignes ne le seront jamais. Les investissements engagés aujourd'hui le sont donc sur du matériel bi-mode, c'est-à-dire qui fonctionne au diesel ou sur voie électrifiée. Ce matériel bi-mode pourrait être adapté, et permettrait de s'orienter vers des solutions plus vertueuses en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Cela serait conforme aux engagements que nous avons pris dans les accords de Paris.

M. Bruno Duvergé. Nous en sommes à un stade où nous allons devoir repenser nos modalités de comparaison entre la route et le fer. Nous parlons du train à hydrogène, mais il y a également le car à hydrogène, qui ne pollue pas. Dans ces conditions, pourquoi continuer à investir dans deux types d'infrastructures, le fer et la route ?

M. Vincent Descoeur. Parlons de la locomotive avant de parler du car. L'avantage de l'hydrogène – et c'est ce qui fait l'intérêt de cet amendement –, c'est qu'il permet, dans les territoires desservis par de petites lignes, d'accompagner des projets de méthanisation qui existent déjà. Cet amendement étant « cantalo-compatible » (*Sourires*), je le voterai à titre personnel.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD158 de M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Monsieur le rapporteur, le projet de loi que vous présentez repose sur le postulat que la concurrence serait la seule solution. Or, avant d'en arriver là, nous n'avons même pas tiré le bilan des années passées, et notamment de la réforme de 1997. Il serait donc intéressant que nous puissions avoir un bilan complet sur les effets de cette réforme de 1997, qui s'est, entre autres, traduite par une dilution des responsabilités, une absence de réactivité et des surcoûts de gestion.

Je ne vous donnerai qu'un seul exemple, celui d'une gare de triage de ma circonscription, où un train de Fret SNCF a déraillé il y a plus de six mois. Fret SNCF est en procès avec SNCF Réseau pour savoir qui est responsable du déraillement, et depuis six mois, le wagon reste couché sur la voie. Voilà le type de problèmes que peut provoquer le saucissonnage d'une entreprise publique en différents EPIC et autres SA. C'est la raison pour laquelle nous plaçons pour une entreprise intégrée, et que nous demandons, avant d'aller plus loin dans les réformes libérales, un rapport d'information sur la réforme de 1997.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Ce n'est pas la documentation qui m'a manqué pour préparer mon propre rapport, tant sont nombreux les rapports déjà existants, le rapport Spinetta en étant l'illustration la plus récente, et ces rapports étant d'ailleurs assez éclairants.

Par ailleurs, depuis la réforme de 1997, il y a eu la régionalisation, puis la réforme de 2014. Circonscrire ce rapport à la réforme de 1997 ne nous paraît donc pas opportun. En outre, nous sommes aujourd'hui capables de bien objectiver la situation de la SNCF, et j'émet donc un avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD135 de M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Cet amendement demande un rapport sur les risques psychosociaux au sein de la SNCF. Les organisations syndicales s'inquiètent en effet d'une recrudescence des risques psychosociaux et notamment des suicides. L'an passé, ils en ont dénombré plus de cinquante. Il me semble assez insupportable de monnayer la reprise de la dette en jouant avec la santé des cheminots. Il est donc essentiel de connaître les conditions d'emploi des cheminots, avant d'envisager la transition des salariés vers une nouvelle entité SNCF.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Vous abordez un sujet certes important, mais qui est un sujet interne à la SNCF et devra sans doute faire l'objet de mesures prises dans le cadre du plan d'entreprise en préparation.

Par ailleurs, le rapport demandé supposerait que la SNCF ou l'État exploite les données personnelles relatives à l'état de santé de tous les salariés de la SNCF. Il est très probable que la Commission nationale de l'informatique et des libertés et les salariés eux-mêmes y trouveraient à redire. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

M. Jean-Marie Sermier. Il y a dans ce texte des zones d'ombre qui s'étendent notamment sur les aspects financiers, comme la gestion de la dette et le financement des infrastructures. Le groupe Les Républicains demande donc solennellement à la ministre de nous faire au plus vite des propositions sur la gestion financière de la dette.

Madame la présidente Barbara Pompili. Sans doute pourrez-vous lui demander directement ce soir à 21 heures, au moment où nous reprendrons nos travaux.



Informations relatives à la Commission

La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a nommé Mme Sandra Marsaud, rapporteure pour avis sur le projet de loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (*sous réserve de son dépôt*).



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 4 avril 2018 à 9 h 30

Présents. - Mme Bérangère Abba, Mme Sophie Auconie, Mme Valérie Beauvais, M. Jean-Yves Bony, M. Christophe Bouillon, Mme Pascale Boyer, M. Guy Bricout, Mme Danielle Brulebois, M. Fabrice Brun, M. Stéphane Buchou, M. Lionel Causse, M. Jean-Charles Colas-Roy, Mme Yolaine de Courson, M. Vincent Descoeur, M. Jean-Baptiste Djebbari, M. Loïc Dombreval, M. Bruno Duvergé, M. Jean-Luc Fugit, M. Guillaume Garot, Mme Sandrine Josso, Mme Stéphanie Kerbarh, M. Jacques Krabal, M. François-Michel Lambert, Mme Florence Lasserre-David, Mme Sandrine Le Feur, M. Stéphane Le Foll, Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, M. Gérard Menuel, Mme Marjolaine Meynier-Millefert, M. Adrien Morenas, M. Matthieu Orphelin, M. Jimmy Pahun, M. Ludovic Pajot, M. Bertrand Pancher, Mme Sophie Panonacle, Mme Zivka Park, M. Alain Perea, M. Patrice Perrot, M. Damien Pichereau, Mme Barbara Pompili, M. Loïc Prud'homme, Mme Véronique Riotton, M. Thierry Robert, Mme Laurianne Rossi, Mme Nathalie Sarles, M. Jean-Marie Sermier, M. Vincent Thiébaud, Mme Frédérique Tuffnell, Mme Laurence Vanceunebrock-Mialon, M. Pierre Vatin, M. Michel Vialay, M. Hubert Wulfranc, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. - M. Christophe Arend, M. Joël Aviragnet, Mme Nathalie Bassire, M. Jean-François Cesarini, M. Paul-André Colombani, Mme Bérangère Couillard, Mme Jennifer De Temmerman, M. Olivier Falorni, M. Yannick Haury, M. Jean-Claude Leclabart, M. David Lorion, Mme Aude Luquet, M. Emmanuel Maquet, Mme Sandra Marsaud, M. Bruno Millienne, Mme Mathilde Panot, M. Martial Saddier, M. Gabriel Serville

Assistaient également à la réunion. - M. Thibault Bazin, M. Jean-Jacques Gaultier, M. Joël Giraud, M. Jean-Pierre Vigier