

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

2^e SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2008-2009

10^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du lundi 21 septembre 2009

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



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. RUDY SALLES

1. Régulation des transports ferroviaires (*Suite de la discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat après déclaration d'urgence*) (n° 1788) (p. 7343)

Article 1^{er} (*suite*) (p. 7343)

Amendement n° 35

M. Daniel Paul, M. Yanick Paternotte, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

Amendement n° 37

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

Amendements n°s 33, 30, 29, 40, 1, 2, 28, 3, 31, 42, 26, 118, 32, 44, 27, 4.

Article 1^{er} *bis* (p. 7348)

Amendements n°s 127, 128.

Article 1^{er} *ter* (p. 7348)

Article 2 (p. 7348)

Mme Annick Lepetit.

Rappel au règlement (p. 7348)

M. Maxime Bono, M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.

Article 2 (*suite*) (p. 7350)

M. Christophe Caresche, M. François Pupponi, M. Christian Jacob, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, M. Jean-Yves Le Bouillonnet, M. Maxime Bono.

Suspension et reprise de la séance (p. 7351)

Amendements n°s 46, 45, 34, 49, 39, 5, 6, 7, 20, 67, 48, 68.

Après l'article 2 (p. 7354)

Amendements n°s 69, 119 rectifié, sous-amendements 138, 140, sous-amendements 129, 130, sous-amendement 139, sous-amendement 137, sous-amendements 133, 135, sous-amendements 134, 136.

Article 2 *bis* (p. 7359)

Amendement n° 50.

Article 3 A (p. 7359)

Amendement n° 8.

Article 3 (p. 7359)

Amendements n° 51, 71.

Après l'article 3 (p. 7360)

Amendements n°s 15, sous-amendement 142, 72, 120.

Article 3 *bis* (p. 7363)

Après l'article 3 *bis* (p. 7363)

Amendement n° 88.

Avant l'article 4 (p. 7364)

Amendement n° 95.

Article 4 (p. 7364)

Amendements n°s 96, 38, 73, 75, 74, 52.

Article 5 (p. 7364)

Amendements n°s 97, 53, 77, 54 rectifié, 76.

Article 6 (p. 7365)

Amendement n° 98.

Article 7 (p. 7366)

Amendements n°s 55, 78.

Article 8 (p. 7366)

Amendements n°s 100, 79 rectifié, 36.

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 7367)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTICE DE M. RUDY SALLES

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

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

1

RÉGULATION DES TRANSPORTS FERROVIAIRES

Suite de la discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat après déclaration d'urgence

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat après déclaration d'urgence, relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports (n^{os} 1788, 1806).

Article 1^{er} (suite)

M. le président. Cet après-midi, l'Assemblée a commencé l'examen de l'article 1^{er}, s'arrêtant à l'amendement n^o 35.

La parole est à M. Daniel Paul, pour le soutenir.

M. Daniel Paul. Cet amendement vise à supprimer l'article 1^{er}. Sous couvert d'un déficit d'exploitation certes important, l'activité fret a été l'objet, ces dernières années, de restructurations d'envergure présentées chaque fois comme les solutions aux problèmes rencontrés. Celles-ci se sont, en réalité, avérées pires que le mal, si je puis dire, puisqu'on annonce aujourd'hui un déficit encore plus important pour 2009. Entre-temps, on aura supprimé 10 000 emplois de cheminots dans l'activité fret, fermé près de 500 gares fret ou wagons isolés, supprimé des milliers de dessertes, transféré des trafics sur la route – on a parlé, cet après-midi, de deux millions de camions supplémentaires – et fermé des triages.

L'appareil de production aura donc sérieusement été amputé, poussant ainsi la SNCF à refuser des trafics, puisqu'elle ne dispose plus des outils de proximité permettant de répondre à la demande, même si celle-ci s'est amoindrie, compte tenu de la crise économique.

Le parc de wagons, dont l'âge moyen a atteint plus de trente ans, a chuté de 21 %. Le parc de locomotives a été réduit de 24 %, leur âge moyen était de trente-sept ans en 2007. Au total, 3 milliards d'euros auraient été injectés en cinq ans dans le fret principalement pour financer la casse.

Par rapport au 1^{er} février 2008, le fret SNCF a perdu, sur la même période en 2009, 36 % de trafic, alors que les filiales en ont gagné 171 %. Il n'en va donc pas de même pour tout le monde.

M. le président. Monsieur Paul, il vous reste dix secondes pour conclure !

M. Daniel Paul. Selon sa direction, le trafic réalisé par les opérateurs privés est constitué à 70 % par les abandons de trafic de la SNCF. Quand on veut tuer son chien, on dit qu'il a la rage !

M. le président. La parole est à Yanick Paternotte, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission sur cet amendement.

M. Yanick Paternotte, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Défavorable.

(L'amendement n^o 35 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n^o 37.

La parole est à M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Il nous paraît essentiel de clarifier les conditions d'information. Le secret des affaires, en particulier, ne doit pas être trop facilement opposé.

Quand j'ai pris mes fonctions de rapporteur spécial, en 2002, le président Gallois m'avait à l'époque dit qu'ils nous diraient tout sauf ce qui concerne le secret médical et le secret des affaires. Si je pouvais comprendre que soit respecté le secret médical, opposer le secret des affaires mettait fin très rapidement aux fonctions du rapporteur spécial. Il m'aurait été, par exemple, impossible de rédiger le rapport sur la tarification ferroviaire, si l'on m'avait objecté le secret des affaires.

Il me semble en conséquence important de lever toute ambiguïté dans cet article, soit en adoptant mon amendement, soit en demandant au Gouvernement de nous préciser que l'autorité de régulation n'est évidemment pas contrainte par l'évocation du secret des affaires, ce qui ne figure pas, à ma connaissance, explicitement dans l'article 15. Par ailleurs, les assemblées parlementaires ne doivent évidemment pas non plus être concernées par cette restriction.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Comme j'ai eu l'occasion de le préciser à mon excellent collègue Hervé Mariton, l'article 15 du texte donne déjà à l'ARAF de larges pouvoirs d'investigation pour obtenir toutes les informations dites « utiles » au bon exercice des missions de l'ARAF. Je vous renvoie d'ailleurs à sa lecture, qui est assez impressionnante.

Cet amendement me semble superfétatoire, j'y suis donc défavorable.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. L'ARAF profitera des dispositions de l'article 15. Les assemblées parlementaires, comme le souhaite M. le rapporteur de la commission des finances, auront leurs prérogatives. Je suggère donc à M. Mariton de retirer son amendement, qui est satisfait.

M. le président. Retirez-vous votre amendement, monsieur le rapporteur pour avis ?

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. Oui, monsieur le président.

(L'amendement n° 37 est retiré.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 33.

La parole est à M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Il s'agit, par cet amendement, d'ajouter deux alinéas afin de renforcer la capacité des conseils régionaux à obtenir des études d'expertise sur des projets d'aménagement et de développement du service public régional de transport de voyageurs.

Cet amendement vise également à renouveler le dialogue des collectivités locales avec l'État pour aider parfois au déblocage de certains dossiers. C'est l'exemple des projets stratégiques comme la ligne Lyon-Turin ou le tunnel du Montgenèvre dans le cadre du désenclavement de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Avis défavorable.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Même avis.

(L'amendement n° 33 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 30.

La parole est à M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Cet amendement mérite que l'on s'y arrête un instant.

À l'article 1^{er} figure une série de dispositions dont l'objectif est d'uniformiser les règles en vigueur au sein des États membres. Cet article consacre le principe de la reconnaissance mutuelle entre les États membres de l'Union, reconnaissance rendue obligatoire par la directive 2008/57 CE qui précise que « Toute autorisation accordée par l'un des États membres est valide dans tous les autres États membres [...] Les États membres précisent, en adoptant des règles nationales spécifiques ou par la voie des dispositions nationales transposant la présente directive, si des autorisations supplémentaires sont nécessaires. »

Cette disposition a pour but d'éviter que les États membres n'invoquent des règles nationales pour imposer des exigences inutiles, ce à quoi nous sommes, bien sûr, favorables. En revanche, il a été choisi d'étendre cette reconnaissance mutuelle aux États qui ne sont pas membres. Nous vous proposons tout simplement de renoncer à cette possibilité, puisque nous n'avons pas de garantie que ces États non-membres accepteront la réciprocité qu'il nous est impossible de demander, puisque cela n'est plus désormais du ressort de l'État national, mais de celui de l'Europe. La seule solution est de ne pas nous imposer à nous-mêmes ce que la directive ne nous ordonne pas.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Défavorable.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Défavorable.

(L'amendement n° 30 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 29.

La parole est à Mme Catherine Coutelle.

Mme Catherine Coutelle. Notre précédent amendement n'ayant pas été adopté, nous demandons en conséquence que la réciprocité soit appliquée aux États tiers. La directive européenne n'impose la reconnaissance mutuelle de règles techniques et de sécurité qu'aux États membres, mais comme vous avez étendu cette disposition bien au-delà de la directive européenne, il convient de garantir une concurrence équitable entre constructeurs ferroviaires. C'est d'autant plus important qu'au moment où la RATP va accéder au marché mondial, celui-ci va venir l'attaquer à Paris !

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Défavorable.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Même avis.

(L'amendement n° 29 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 19 n'est pas défendu.

Mme Catherine Coutelle. Puis-je le défendre au nom de Mme Dominique Orliac, monsieur le président ?

M. le président. Vous ne le pouvez pas car les amendements sont maintenant nominatifs. Si vous n'êtes pas cosignataire et qu'il n'est pas mentionné que l'amendement est présenté par l'ensemble du groupe socialiste, vous ne pouvez le défendre.

Mme Catherine Coutelle. J'ai demandé à le défendre au nom du groupe socialiste, mais cela n'a pas été accepté !

M. le président. Je ferai savoir à Mme Orliac que vous avez demandé à défendre son amendement. Elle en sera ravie.

Je suis saisi d'un amendement n° 40.

La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Cet amendement tend à supprimer les dispositions introduites dans un nouvel article 17-1 de la LOTI. Le texte apporte une définition du réseau ouvert aux opérateurs. Ainsi, il précise que d'autres personnes que des entreprises ferroviaires peuvent demander l'attribution de

sillons. Il s'agit, notamment, d'offrir cette faculté aux chargeurs. Nous ne sommes évidemment pas favorables à cet élargissement parce qu'il permet, entre autres, d'introduire une nouvelle concurrence entre chargeurs et entreprises ferroviaires en lieu et place des nécessaires collaborations qu'en revanche nous soutenons. Il est de surcroît à craindre que ces chargeurs n'exercent une pression dans le choix de l'entreprise ferroviaire qui, on peut le craindre, exploitera le sillon dans le sens du moins-disant social.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Défavorable.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Même avis.

(L'amendement n° 40 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 1.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. La question des gares, dans un contexte de concurrence, est essentielle pour faire en sorte que cette concurrence soit équitable. Il n'est pas, me semble-t-il, évident à terme que la SNCF, opérateur de transport, doive rester gestionnaire et propriétaire des gares. La commission des finances a voté un amendement précisant que la gestion des gares, lorsqu'elle est effectuée par la SNCF, fait l'objet d'une comptabilité séparée de celle de l'exploitation des services de transports. Aucune aide publique versée à l'une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Favorable. C'est une précision utile.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Très favorable.

(L'amendement n° 1 est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 2.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. Dans l'esprit d'une lecture transparente de la concurrence, l'amendement propose que, « lorsqu'un groupe d'entreprises publiant une comptabilité consolidée ou une entreprise exploite plusieurs services de transport ferroviaire de fret, la gestion de ces services doit faire l'objet d'une comptabilité séparée, le cas échéant consolidée au niveau du groupe. »

L'intention de l'amendement est claire.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Favorable. C'est un excellent amendement.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Même avis.

(L'amendement n° 2 est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 28.

La parole est à M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Cet amendement tend tout simplement à supprimer l'alinéa 26 qui précise que « d'autres personnes que les entreprises ferroviaires peuvent être autorisées à demander l'attribution de sillons en vue de les mettre à la disposition d'une entreprise ferroviaire. » Une activité de courtage, qui n'est pas sans risque, compliquerait davantage le dispositif qui, tel qu'il se présente, n'est pas encadré.

Nous demandons donc purement et simplement la suppression de l'alinéa 26.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Comme nous l'avons souligné en commission, cela reviendrait à supprimer les candidats autorisés. Les régions qui discutent par exemple directement avec RFF des horaires des TER seraient, par votre amendement, privées de cette liberté.

Il est donc logique de donner un avis défavorable.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Même avis.

(L'amendement n° 28 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 3.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. Le document de référence publié par le gestionnaire d'infrastructure décrivant les caractéristiques de cette infrastructure doit être publié chaque année.

(L'amendement n° 3, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 31.

La parole est à M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Il s'agit de préciser que, dans le document de référence du réseau, les indications doivent être détaillées et pas seulement génériques. C'est un débat qui n'a pas été réellement tranché. Il nous semble important que l'on puisse rentrer dans la description de ce document.

(L'amendement n° 31, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 42.

La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Cet amendement vise à supprimer la nouvelle rédaction de l'article 17-2 de la loi du 30 décembre 1982.

La directive communautaire ne prévoit la réalisation d'une étude qu'à l'horizon de 2012 et uniquement dans l'objectif de préparer une ouverture plus large.

Par ailleurs, le cabotage n'est pas aussi encadré que la directive le permettrait, avec la définition de critères stricts permettant de vérifier que l'objet principal est bien le transport international de voyageurs.

Comment ne pas être également circonspect quant aux bénéfices de cette ouverture à la concurrence pour les usagers? En effet, les entreprises privées sont là pour faire des bénéfices, pour faire du cash, comme on dit, et ne sont pas dépositaires d'une mission de service public. Il faudra donc que l'offre qu'elles proposent soit suffisamment rentable. La concurrence risque de se porter notamment sur les normes sociales pour le personnel des entreprises. À ce titre, nous savons bien que les mécanismes de dumping social sont monnaie courante, hélas, au sein de l'Union européenne, et constituent d'ailleurs le principal avantage concurrentiel de la route sur le rail.

Au bénéfice de ces observations, nous vous demandons la suppression des alinéas 33 à 36.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Défavorable. Nous sommes là au cœur de l'ouverture.

M. Daniel Paul. Merci de le reconnaître!

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Très franchement, quand on lit dans l'alinéa 35 que « toute autorité organisatrice de transport ferroviaire compétente peut également limiter ou, le cas échéant, interdire ces dessertes intérieures, sous réserve que l'Autorité de régulation des activités ferroviaires ait, par un avis motivé, estimé que ces dessertes compromettaient l'équilibre économique d'un contrat de service public », on voit qu'il y a de très bonnes garanties.

(L'amendement n° 42, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 26.

La parole est à M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Cet amendement vise à préciser les dispositions de l'alinéa 33 de l'article 1^{er}.

Il est prévu que « les entreprises ferroviaires exploitant des services de transport international de voyageurs peuvent, à cette occasion, assurer des dessertes intérieures à condition que l'objet principal du service exploité par l'entreprise soit le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres de l'Union européenne différents ».

Il nous semble que cette notion d'objet principal est vague et permettrait une conception extensive du cabotage. À partir d'un point de départ très proche de la frontière, on pourrait ainsi voir des transports internationaux de voyageurs qui n'auraient d'internationaux que le nom et qui, en réalité, procéderaient à des opérations de cabotage.

C'est pourquoi nous proposons de compléter l'alinéa 33 par les mots: « avec un maximum de deux arrêts dans les États membres traversés ».

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Défavorable. C'est un sujet sur lequel on peut beaucoup débattre. D'abord, très franchement, cela me paraît contre-productif dans l'esprit parce que deux arrêts rentables peuvent rapporter beaucoup plus. Par ailleurs, la règle européenne, c'est de considérer que la desserte est majoritairement ou pas dans un pays en termes d'exercice financier. Il est bien clair que l'arrêt est minoritaire dans le résultat.

(L'amendement n° 26, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 118.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. C'est un amendement de cohérence.

(L'amendement n° 118, accepté par la commission, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 32.

La parole est à Mme Catherine Coutelle.

Mme Catherine Coutelle. Nous souhaitons ajouter que le transport de marchandises par wagons isolés est d'intérêt général et que la Société nationale des chemins de fer français reste engagée dans son exploitation.

Je rappelle les chiffres que Marisol Touraine a donnés: l'arrêt des wagons isolés va mettre 20 000 camions supplémentaires par an dans les rues de Saint-Pierre-des-Corps.

L'appellation « wagon isolé » me paraît d'ailleurs impropre, monsieur le secrétaire d'État. Je l'avais souligné en commission des affaires économiques lorsque nous avons auditionné les représentants de RFF, et son président, M. du Mesnil, m'avait dit qu'il était d'accord. On a en effet l'impression d'un wagon tout seul dans la nature alors que l'on peut avoir des trains complets ou semi-complets.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Tout à fait défavorable.

(L'amendement n° 32, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 44.

La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Cet amendement tend à supprimer les alinéas 44 à 56.

Ces dispositions introduites par le Sénat visent à la création à la SNCF d'un service gestionnaire des trafics et des circulations dont la principale mission sera de garantir dans le marché ferroviaire une concurrence libre et loyale et l'absence de toute discrimination entre entreprises, qu'elles soient opérateur historique ou nouvel entrant.

Une telle externalisation conduira rapidement à désintégrer le système, alors même qu'il faut au contraire maintenir une unité du réseau.

Les difficultés du fret SNCF sont liées globalement à des problèmes de coûts, des défauts de conception.

J'ajoute que l'Europe n'impose pas la séparation des entités. Les injonctions européennes imposent la transparence et un traitement équitable des autres entreprises ferroviaires.

On peut comprendre que les potentiels nouveaux entrants craignent des difficultés d'accès aux sillons, mais la mission de service public exercée par la SNCF implique déjà largement pour les horairistes et les aiguilleurs le respect des obligations d'indépendance, d'impartialité et de neutralité vis-à-vis des nouveaux entrants.

En créant vingt et un établissements infrastructure- circulation, la direction de la SNCF est passée en force.

Selon les propres termes d'un cadre de la SNCF lors d'une table ronde en juin 2009, « seulement 5 % de l'activité de gestion est soumise à une obligation de confidentialité ». Pourquoi alors transférer 14 000 agents ?

Les salariés transférés auront le statut de cheminots. Qu'en sera-t-il cependant de ceux qui seront recrutés ultérieurement par ce service ? Bénéficieront-ils de ce statut ? Bien sûr que non, et je le vois également à votre visage, monsieur le secrétaire d'État.

La première condition du développement durable du ferroviaire est le bon état et la disponibilité des infrastructures.

Pour toutes ces raisons, nous demandons la suppression de ces dispositions.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Tout à fait défavorable. Il n'y a aucun risque de cette nature.

(L'amendement n° 44, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 27.

La parole est à M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Nous demandons la suppression des alinéas 45 à 53.

Ces dispositions prévoient la création d'une direction de l'exploitation au sein de la SNCF mais séparée des autres activités, qui regroupera l'ensemble des agents en lien avec la production des sillons.

Sur beaucoup de bancs de cette assemblée, chacun est bien conscient qu'une telle direction ne durera probablement pas très longtemps. C'est une complication dans la gestion déjà bien complexe des relations entre RFF et la SNCF. C'est une solution qui n'est pas à même de régler réellement cette complexité et il y a fort à parier que la création de cette direction soit finalement le premier pas vers une filialisation de l'activité de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Défavorable, pour les mêmes raisons.

(L'amendement n° 27, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 4.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. Le règlement « organisation service public » nous dit bien dans son article 5 que, sauf interdiction en vertu du droit national, toute autorité locale compétente peut décider de fournir elle-même des services publics de transport voyageurs ou d'attribuer directement des contrats de service public à une entité juridiquement distincte sur laquelle l'autorité compétente exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services.

Selon la lecture qu'ont de cet article à la fois des élus du Parlement européen et les services de la Commission, la concurrence peut s'appliquer sur le territoire national à l'initiative des régions. Les régions ne sont pas obligées d'ouvrir à la concurrence, mais elles peuvent le faire.

L'amendement que je vous propose tend simplement à demander au Gouvernement un échéancier qui précisera l'application de cette clause de concurrence. Il a fait l'objet d'un vote favorable de la commission des finances.

La concurrence, aujourd'hui, est un fait en raison du règlement communautaire. Un certain nombre de questions techniques doivent être résolues, elles doivent l'être rapidement, plusieurs régions le souhaitent. Mon amendement a pour objet de demander au Gouvernement de donner toutes ces précisions avant le 30 juin 2010.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Défavorable. Attendons le rapport de M. Grignon avant de prendre une décision.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. J'ai indiqué tout à l'heure qu'un travail était mené sur ce sujet par M. Grignon, rapporteur de ce texte au Sénat. Nous lui avons demandé de regarder les conditions dans lesquelles on pourrait aller vers une expérimentation, sur le modèle de ce qui avait été fait pour le TER par M. Haenel. Nous aurons son rapport avant les élections régionales afin que toutes celles et tous ceux qui seront candidats à ces élections démocratiques puissent savoir quelle sera ensuite la règle du jeu.

Nous allons donc vers une ouverture si M. Grignon conclut en ce sens. Il faudra régler les problèmes de personnel et de matériels. Votre amendement est satisfait puisque, je vous le répète, nous fixerons les nouvelles règles du jeu avant les élections régionales de mars prochain.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. Aussi honorable soit le sénateur Grignon, je ne pense pas que ce soit à lui de prendre la décision, monsieur le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Il ne prend pas la décision, il fait une proposition.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. Attendre son rapport ne dispense pas de préparer dès aujourd'hui l'étape suivante, la confusion qu'il y a eu à un moment sur les conditions d'application du règlement OSP méritant d'être dissipée.

J'ai bien entendu, monsieur le secrétaire d'État, que vous prépariez dès aujourd'hui les conditions de l'expérimentation et il est naturellement cohérent que ces précisions viennent après la remise du rapport Grignon.

Ce que nous ne souhaitons pas, c'est que l'on reparte alors pour une longue étape d'incertitude juridique et technique. Si vous nous dites que des précisions seront très vite données, je suis prêt à retirer mon amendement.

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État*. Vous pouvez le retirer.

(L'amendement n° 4 est retiré.)

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

Article 1^{er} bis

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 127.

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

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État*. Je présenterai en même temps l'amendement n° 128, monsieur le président.

Nous avons tous dans nos départements et nos régions des chemins de fer touristiques. Il s'agit, par ces amendements, de prévoir pour ces chemins de fer ainsi que pour ce que l'on appelle en langage ferroviaire des « embranchements », c'est-à-dire les circulations industrielles sur des voies de service ou les circulations de matériels de travaux, une dérogation quant à la délivrance de licences.

Nous sommes tous très attachés à ces chemins de fer touristiques qui sont une ode au ferroviaire et permettent de développer nos infrastructures touristiques localement. Je pense donc qu'il ne convient pas de s'embarasser de complications supplémentaires.

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

M. Yanick Paternotte, *rapporteur*. Favorable, à condition, monsieur le secrétaire d'État, que l'on n'utilise pas cet article en soulevant le panneau « sécurité » pour pratiquer des distorsions de concurrence.

Mme Catherine Coutelle. Tout va devenir touristique !

M. Yanick Paternotte, *rapporteur*. Il faudra vraiment que cette histoire de licences soit bien suivie au niveau de l'application.

(L'amendement n° 127 est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 128 a été défendu.

(L'amendement n° 128, accepté par la commission, est adopté.)

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

Article 1^{er} ter

(L'article 1^{er} ter est adopté.)

Article 2

M. le président. Sur l'article 2, la parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Monsieur le secrétaire d'État, vous êtes venu nous présenter en commission, mercredi après-midi, un amendement n° 119 rectifié après l'article 2. Cet

amendement de sept pages modifie fondamentalement le paysage des transports en commun dans la région Île-de-France. Je tiens à exprimer à la fois mon indignation et mon inquiétude, une inquiétude sans doute partagée, d'ailleurs, sur tous les bancs.

Tout d'abord, pourquoi cette précipitation ? Vous avez invoqué devant la commission, l'entrée en vigueur le 3 décembre 2009 du règlement européen dit OSP, concernant l'ouverture à la concurrence des services publics de transport. Vous connaissiez pourtant cette échéance depuis le 3 décembre 2007 !

C'est à la veille de cette entrée en vigueur que vous bouleversez de fond en comble les principes de gouvernance des transports en Île-de-France, sans aucune concertation, ni avec le président du STIF, président de la région Île-de-France, ni avec les départements, ni avec la Ville de Paris, ni avec les associations d'usagers.

Mes chers collègues, avec ce texte, le Gouvernement dépouille le STIF – c'est-à-dire les collectivités franciliennes – de ses missions et de ses moyens, notamment des capacités d'emprunt qui lui permettraient d'investir massivement dans les transports publics, dans l'intérêt de tous.

M. le président. Il faut conclure, ma chère collègue. Vous savez que les prises de parole sont désormais limitées à deux minutes. *(Exclamations sur les bancs des groupes SRC et GDR.)*

Mme Annick Lepetit. Je le sais, monsieur le président, mais je pense que le sujet est important. Je conclus donc.

Je trouve indécent de renvoyer dos à dos l'autorité organisatrice et son exploitant historique, la RATP, alors que nos concitoyens attendent des actions concrètes plutôt que des chamailleries.

M. le président. Mes chers collègues, le temps de parole est limité à deux minutes. C'est le règlement, et il n'est pas à géométrie variable. *(Mêmes mouvements.)*

M. Maxime Bono. Je demande la parole pour un rappel au règlement, sur le fondement de l'article 58, alinéa 1.

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Notre collègue Annick Lepetit a expliqué l'importance de cet amendement qui a été présenté à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire mercredi. À cette occasion, nous avons interrogé le secrétaire d'État pour savoir quels contacts il avait eus avec M. Huchon et M. Delanoë. Il nous a répondu : « Le président de la RATP s'est rapproché d'eux, et il m'a indiqué que l'un et l'autre étaient d'accord sur le dispositif ». Or il nous a été remis une lettre que M. Huchon a adressée à M. Fillon et dans laquelle il écrit : « Je souhaite d'autant plus réagir que M. Bussereau aurait fait état devant les députés de mon accord sur ce texte ainsi que de celui du maire de Paris alors que nous n'avons jamais échangé sur ce dossier, et que l'amendement du Gouvernement qui vient tout juste de m'être communiqué soulève de ma part les plus expresses réserves. »

Nous ne souhaitons mettre en cause la parole de personne, mais il y a à l'évidence des équivoques dans ce dossier. Et il est surprenant que nous disposions seulement de deux minutes pour parler d'une mesure aussi importante (*Exclamations sur les bancs des groupes UMP et NC*)...

Mme Catherine Coutelle. Absolument !

Mme Françoise Branget. C'est le règlement !

M. Maxime Bono. ...alors même que l'amendement n° 119 a été rectifié. Quels sont les éléments nouveaux ? Il me semble que nous ne travaillons pas dans des conditions suffisamment sereines pour examiner un amendement de cette importance. (*Exclamations sur les bancs des groupes UMP et NC*)

Nous pouvons dire qu'il s'agit d'un amendement de spoliation. Nous pensions de bonne foi qu'il y avait un accord, mais nous nous apercevons qu'il n'en est rien et que ni la région Île-de-France ni le maire de Paris ne sont d'accord avec la dévolution des actifs telle qu'elle est prévue.

M. le président. Merci. Les rappels au règlement sont également limités à deux minutes. (*Exclamations sur les bancs des groupes SRC et GDR*.) Je compte sur vous pour m'aider à appliquer le règlement.

Mme Catherine Coutelle. Le règlement est stupide !

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. J'ai bien entendu Mme Lepetit et M. Bono. Je vois également que M. Caresche se prépare à intervenir. D'autres sont en forme : M. Pupponi, par exemple, se sent à la fois heureux et agressé dans son département. Tout cela m'incite à vous apporter un certain nombre d'explications.

Tout d'abord, lorsque, devant la commission du développement durable, où je suis venu m'exprimer à la demande du président Jacob, j'ai indiqué que le président de la RATP avait discuté avec M. Huchon et M. Delanoë, et que ceux-ci avaient donné leur accord, je l'ai fait en toute franchise, sur la foi des indications que m'avait données le président de la RATP. (*Exclamations sur les bancs des groupes SRC et GDR*.)

Je laisse chacun juge de ce que l'un et l'autre, qui exercent des fonctions importantes et ont une certaine expérience de la vie publique et des plus hautes volées politiques, ont pu entendre et bien voulu en dire après.

Je voudrais à présent vous apporter quelques informations sur l'amendement n° 119, rectifié par le service de la séance, je crois, pour des raisons de cohérence. Monsieur le président, avec votre accord, ces explications vaudront présentation de l'amendement.

On nous dit que cet amendement serait une déclaration de guerre contre le STIF. Pour les députés qui ne sont pas Franciliens, je précise que le STIF est le Syndicat des transports de l'Île-de-France, décentralisé en 2004 par le gouvernement Raffarin ; il s'agissait auparavant d'un établissement d'État, devenu depuis lors établissement régional.

L'amendement a pour objet de préparer l'ouverture à la concurrence des transports urbains en Île-de-France. Comme je l'ai dit en commission, cela nous est imposé par la réglementation européenne à compter du 3 décembre 2009.

C'est une ouverture équilibrée, dans l'intérêt des utilisateurs de transports en commun en Île-de-France. Il y aura certes mise en concurrence, mais, comme le souhaitent les organisations syndicales de la RATP, nous faisons le maximum pour que cette ouverture soit progressive et raisonnable : bus dans quinze ans, tramways et plus gros investissements dans vingt ans, métros dans trente ans. Il s'agit de ne pas désorganiser les services de la RATP et de tenir compte des délais d'amortissement de matériels coûteux.

Enfin, afin de garantir la sécurité, l'interopérabilité, la continuité du service public – tous points faisant l'objet de nombreux amendements de l'opposition –, le Gouvernement reconnaît à la RATP la responsabilité de la gestion des infrastructures.

La deuxième critique portée contre cet amendement laisse entendre qu'il irait contre les intérêts de la région Île-de-France et du STIF. Au contraire (*Exclamations et rires sur les bancs des groupes SRC et GDR*), il donne au STIF la capacité de confier l'exploitation des nouvelles lignes au terme des lignes existantes, après mise en concurrence, ce que nous faisons les uns et les autres dans nos agglomérations, ce que fait M. Bono dans sa ville de La Rochelle et ce que je fais dans mon département de Charente-Maritime ; ce sont les dispositions de la LOTI de 1982, texte proposé par Charles Fiterman.

Par ailleurs, face au transfert d'actifs prévu par le Gouvernement, le STIF aura la propriété de l'ensemble du matériel roulant, ce qui n'est pas rien. Il pourra ainsi, de manière concrète, mettre en concurrence l'ensemble des modes de transport. Conformément à la loi de décentralisation de 2004, le Gouvernement conforte donc le STIF dans ses missions d'autorité organisatrice des transports, ce que sont toutes les régions de France avec les TER.

Un autre reproche est que cet amendement spolie le STIF de ses actifs. C'est faux. Le STIF devient propriétaire, comme je l'ai dit, des matériels roulants, actuellement propriété de la RATP. Cela lui permettra d'organiser une véritable concurrence quand les contrats de la RATP seront expirés. La RATP devient propriétaire de l'infrastructure, sachant qu'elle n'est aujourd'hui propriétaire que de la moitié. Cela va de pair avec son rôle de gestionnaire des infrastructures. À moins que vous ne souhaitiez privatiser cette gestion !

Cet échange de biens se fait à titre gracieux, sauf pour des immeubles administratifs tels que le siège de la RATP. C'est un échange équilibré. Si la région en doute, je propose que nous mettions en place un comité d'experts indépendants, qui le confirmera ou l'infirmera. Cet échange d'actifs est également cohérent avec la fin des contrats à terme qui lient le STIF et la RATP et qui confient à cette dernière le rôle de gestionnaire de l'infrastructure. Il faut clarifier les choses.

Enfin, on nous dit – pieux mensonge – que 8 à 10 milliards d'euros d'actifs sont pris au STIF. Aujourd'hui, les comptes du STIF ne font apparaître qu'un peu plus de 1 milliard d'actifs et plusieurs centaines de millions sous forme de valeurs mobilières et de placements. S'il y a ici des conseillers régionaux d'Île-de-France, ils me diront où se cachent ces milliards d'euros.

J'ai eu le président Huchon au téléphone mais je regrette de ne pas avoir pu le rencontrer ; je le lui ai proposé à plusieurs reprises, mais il a refusé ce rendez-vous. Il m'a proposé de discuter avec M. Méry, que je connais bien et qui est un ami, mais j'aurais préféré parler directement avec lui.

Quant à nous dire que le STIF n'aura plus de capacité d'emprunt, au contraire! Non seulement la valeur des actifs échangés sera identique, mais les matériels roulants présentent des actifs bien plus liquides et utilisables que les rails, qui sont donnés à un concessionnaire. Il n'y a donc pas de problème sur ce plan.

Enfin, en ce qui concerne la concertation avec la région, je répète devant l'Assemblée que j'aurais souhaité parler avec M. Huchon mais que celui-ci n'a pas jugé bon de donner suite. Je reste toutefois à sa disposition pour le rencontrer et faire le point.

Mesdames, messieurs les députés, je voudrais que l'on ne fasse pas de procès d'intention au Gouvernement. Nous cherchons à faire en sorte que la RATP ne soit pas dépossédée du travail de ses salariés depuis un siècle. Nous cherchons à faire en sorte que les choses soient équilibrées entre le STIF, la région et la RATP. Si certains préfèrent que l'on s'engage dans le libéralisme le plus éhonté, comme le dénonçait tout à l'heure M. Daniel Paul, le Gouvernement n'y est pas prêt! (*Applaudissements sur les bancs des groupes UMP et NC. – Exclamations et rires sur les bancs des groupes SRC et GDR.*)

M. Christophe Bouillon. M. le secrétaire d'État est applaudi par ceux qui n'ont pas compris ses propos!

Article 2 (suite)

M. le président. Nous en revenons aux orateurs inscrits à l'article 2.

La parole est à M. Christophe Caresche.

M. Christophe Caresche. Monsieur le secrétaire d'État, vous venez de nous présenter une version bonhomme de votre amendement, auquel nous avons beaucoup de mal à adhérer. Cet amendement arrive après que ce texte a fait l'objet d'une première lecture au Sénat et a été examiné par la commission des affaires économiques sans qu'à aucun moment le Gouvernement ait annoncé – « annoncé » : je ne parle même pas du dépôt d'amendements – ses intentions concernant le STIF. Et vous nous présentez deux jours avant l'examen en séance un amendement de quatre pages – sept avec l'exposé des motifs – d'une complexité à ce point redoutable que vous avez été obligé de le rectifier, ce qui montre que vous avez des choses à revoir ne serait-ce qu'au plan juridique. Et vous voudriez en outre que nous vous croyions lorsque vous nous dites qu'il s'agit d'une adaptation technique.

Par ailleurs, vous nous expliquez que vous n'avez conduit aucune discussion avec les principaux intéressés : le président de la région, qui est également président du STIF, les différents élus régionaux, dont certains sont parlementaires... Vous auriez dû prendre le temps de cette discussion et non la déléguer au président de la RATP.

Je vous fais une proposition, monsieur le secrétaire d'État : s'il s'agit d'un malentendu entre vous et les élus de la région Île-de-France, retirez votre amendement, si vous pensez que l'on vous fait un procès d'intention sur ce dossier et que les critiques que nous vous adressons ne sont pas justifiées, prenez le temps de la discussion avec nous et le temps de la concertation avec l'ensemble des élus locaux concernés.

M. le président. Votre temps de parole est écoulé, mon cher collègue.

La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. J'espère, monsieur le président, que vous ne me décompterez pas les quelques secondes que j'ai prises pour aller jusqu'au micro.

Monsieur le secrétaire d'État, je suis estomaqué par ce que nous sommes en train de vivre : à l'occasion d'un tel débat, oser régler le problème du STIF et de la RATP, un sujet aussi important qui concerne des dizaines de millions de passagers par an, sans aucune concertation, aucune négociation, aucune discussion,...

Mme Catherine Coutelle. C'est un magicien!

M. François Pupponi. ...est-ce raisonnable? D'autant que le Président de la République a lui-même annoncé que, s'agissant des transports et du Grand Paris, il voulait de la concertation et de la réflexion, et que les choses se passent en bonne entente...

Mme Catherine Coutelle. C'est mal engagé!

M. François Pupponi. ...entre le Gouvernement, la ville de Paris et la région Île-de-France. Or, quelques semaines après son discours, vous tentez de régler le problème en catimini, sans avoir négocié avec personne. Est-ce que ce sont des méthodes dignes? Pour moi non. Un sujet d'une telle importance ne peut être traité ainsi. Acceptez de retirer votre amendement et d'engager des négociations. Vous ne pouvez pas régler comme vous le faites l'avenir du STIF et de la RATP.

Je rappelle que le STIF a été doté de ses pouvoirs actuels en vertu d'une loi voulue par M. Raffarin – que vous connaissez bien, me semble-t-il – : c'était l'acte II de la décentralisation, consistant à donner aux régions plus de pouvoirs en matière de transports, après que le syndicat des transports parisiens eut été transformé en STIF. Le président du conseil régional d'Île-de-France, Jean-Paul Huchon, le dirige depuis à peine trois ans, il fait des investissements, il met en place une politique pour réparer les erreurs historiques commises par le STP pendant des décennies – sous tous les gouvernements, je le précise – et voilà que...

M. le président. Votre temps de parole est épuisé. (*Protestations sur les bancs du groupe SRC.*)

M. François Pupponi. On ne peut pas débattre dans cette assemblée!

M. Maxime Bono. C'est une honte!

M. le président. Apprenez à intervenir en deux minutes. C'est le règlement. (*Mêmes mouvements.*) Je ne vais pas faire d'entorse au règlement. C'est comme ça, un point c'est tout.

Mme Catherine Coutelle. C'est absurde!

M. le président. Mes chers collègues, notre règlement a été modifié. (*Mêmes mouvements.*) Je rappelle que vous pouvez parler autant que vous voulez dans le cadre du temps législatif programmé, mais ce dispositif ne s'applique pas à l'examen de ce texte. Je vous demande de vous appliquer le règlement à vous-mêmes, parce qu'il s'applique à tous les députés.

M. Lucien Degauchy. Bravo!

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

M. Christian Jacob, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Certains de nos collègues étaient présents à la réunion de la commission, ils savent donc bien que nous n'avons pas débattu deux minutes de cet amendement, mais plus d'une heure et demie : le compte rendu en fait foi. Tous les députés présents ont pu poser toutes les questions qu'ils souhaitaient, et le secrétaire d'État y a toujours répondu avec une grande précision, sans aucune exception.

M. Jean-Christophe Cambadélis. Oh !

M. Christian Jacob, président de la commission du développement durable. Monsieur Cambadélis, vous n'étiez pas là ! Il ne faut pas faire de la polémique dans l'hémicycle quand on n'a pas siégé en commission ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*) Au cours de cette réunion de la commission, le secrétaire d'État était présent, il a présenté l'amendement du Gouvernement, et toutes les questions ont reçu une réponse : ne dites donc pas, mes chers collègues, qu'il n'y a pas eu débat ! Il y a eu débat.

M. Yves Albarello. Ils ne l'ont pas compris !

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves le Bouillonnet, pour deux minutes.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Monsieur le président, les membres de la commission des affaires économiques, qui ont examiné ce projet de loi en première lecture, n'ont rien connu de cet amendement.

Monsieur le secrétaire d'État, si par malheur ce projet de loi va jusqu'au bout, nous verrons ce qu'en pensera le Conseil constitutionnel, à l'aune de la réforme de notre règlement et de la Constitution ! On en reparlera !

À Chaillot, le Président de la République a dit aux élus franciliens que l'État donnerait l'impulsion, mais sans rien imposer d'en haut. C'est pourquoi des membres de ce gouvernement ont engagé, même si les conditions sont difficiles, un débat avec les élus du territoire. Il s'agit du projet du Grand Paris, et il est incroyable de constater que l'on vient pilonner un des instruments qui est au cœur de ce projet alors même qu'à l'instigation du Président de la République le débat vient de s'ouvrir.

Chers collègues des territoires non franciliens, tirez bien les leçons de ce que vous voyez aujourd'hui parce que, un jour, vous serez témoins de ce qui se passera dans vos territoires si le Gouvernement continue ces pratiques.

Je vous le répète, monsieur le secrétaire d'État : vous êtes en train de fusiller l'instrument qui est au cœur du débat et de la stratégie concernant les transports en Île-de-France !

M. Yves Albarello. Cet instrument n'a jamais marché !

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Au passage, je note que vous le faites alors que certains membres du Gouvernement ignorent l'existence de cet amendement. Les élus de Paris Métropole ont même entendu un ministre reconnaître qu'il ne connaissait pas ce texte alors qu'il est chargé du projet du Grand Paris.

Mes chers collègues, si cet amendement doit à tout prix être maintenu, même s'il est regrettable qu'il n'ait pas été véritablement présenté...

M. le président. Nous allons en venir aux amendements. (*Protestations sur les bancs du groupe SRC.*)

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Je ne vois pourquoi on débat, monsieur le président !

M. le président. Mon cher collègue, je vous prie de conserver votre calme.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Ça s'appelle l'exercice des droits du Parlement !

M. le président. Non, ça s'appelle le règlement. (*Protestations sur les bancs du groupe SRC.*) Quatre orateurs de votre groupe se sont exprimés. Celui-ci a donc pu largement faire connaître son opinion.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Vous muselez les droits du Parlement !

M. le président. Monsieur Le Bouillonnet, ne parlez pas de droits dont vous abusez.

La parole est à M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Nous sommes en train de faire valser les milliards : entre 1,5 et 8 ! Je demande donc une suspension de séance (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP*) pour nous laisser le temps de voir quelle est la réalité des choses, car nous découvrons cet amendement dans des conditions épouvantables. Ce sont des conditions de travail catastrophiques, où le temps nous est compté alors qu'il s'agit d'un sujet d'une particulière importance. De plus, cet amendement nous conduit, même si je ne veux pas faire de procès d'intention, à nous interroger sur la volonté réelle du Gouvernement concernant l'avenir de la RATP. Pour débattre entre nous des éléments que nous a communiqués le secrétaire d'État, pour faire la part de l'équivoque et des réalités, et pour déterminer notre position, je vous demande une suspension de séance d'une heure, monsieur le président. (*Vives protestations sur les bancs du groupe UMP.*)

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

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

M. le président. La séance est reprise.

À l'article 2, je suis saisi d'un amendement n° 46.

La parole est à M. Daniel Paul, pour deux minutes.

M. Christophe Caresche. Comment sait-on que les deux minutes sont écoulées ?

M. le président. Vous devez me croire sur parole. (*Exclamations sur les bancs des groupes SRC et GDR.*) J'ai un chronomètre et, derrière moi, l'administration assure le suivi.

Pourquoi n'a-t-on pas le retour ?

M. le président. Cela viendra. Nous avons demandé qu'un jour vous puissiez l'avoir.

M. Maxime Bono. Nous l'avons d'habitude !

M. le président. Non, vous l'avez lors des séances de questions au Gouvernement du mardi et du mercredi, mais pas encore lors de l'examen des textes.

M. Jean-Jacques Urvoas. Cela prouve qu'il peut être installé !

M. le président. Je pense que ce serait une bonne chose que vous l'ayez aussi. Au moins, vous ne contesteriez pas la présidence !

Monsieur Paul, vous avez la parole.

M. Daniel Paul. Sur ces deux minutes, vous me permettez de consacrer un peu de temps au sujet qui nous assaille actuellement.

Comme je l'ai dit cet après-midi, quel que soit le contenu de l'amendement – finalement c'est quand même ce qui compte –, la méthode que vous avez utilisée pour le présenter ici n'est pas correcte. C'est le moins que l'on puisse dire !

M. Jean-Christophe Cambadélis. Elle est cavalière !

M. Daniel Paul. Plus que cavalière, elle n'est pas correcte. Elle laisse penser qu'il y a sans doute quelque chose derrière, comme on dit chez moi. Ce n'est pas clair.

Comme l'a dit notre collègue Maxime Bono, voilà un amendement engageant des millions qui ne passe pas au Sénat, qui n'est discuté ni avec les présidents des assemblées territoriales ni avec les syndicats. Enfin, ce n'est pas clair, monsieur le secrétaire d'État !

J'en viens maintenant à mon amendement, monsieur le président.

M. le président. Il vous reste une minute.

M. Daniel Paul. La technique du wagon isolé représente 43 % du chiffre d'affaires du fret. On peut toujours objecter que 70 % des pertes lui sont imputables mais la démonstration est faite que le besoin existe, et il faut trouver le moyen d'y répondre. Il serait erroné de croire que les concurrents de la SNCF sur le fret se positionneraient sur ce créneau puisque, dans beaucoup de cas, il n'est pas rentable.

Concrètement, en Normandie, l'activité fret de la SNCF est substituée actuellement à une société de droit privé, qui a préféré se retirer faute de profits suffisants, afin d'honorer les engagements souvent vitaux pris à l'égard des industriels.

En outre, il s'agit d'une approche uniquement économique. Se pose-t-on seulement la question de savoir combien rapporte le wagon isolé à la collectivité nationale, dans le domaine du développement durable ?

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

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 45.

La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Il y a quelque temps, monsieur le secrétaire d'État, à propos des lignes déficitaires, vous indiquez : « Une réflexion est ouverte sur des dispositifs de conventionnement permettant de les conserver, afin de satisfaire les impératifs d'aménagement du territoire. »

Je ne vois aucune trace de cette réflexion dans le présent projet de loi qui a pour seule priorité – cela se confirme – la libéralisation de ce secteur au détriment d'un développement équilibré et solidaire de notre territoire. La modification que vous proposez de la LOTI est en totale contradiction avec la nécessaire préservation de ce service public ainsi qu'avec les défis posés par l'urgence écologique.

Je voulais aborder ou rappeler un deuxième point. M. Francis Taillanter, dans un article publié dans la *Revue générale des chemins de fer*, en mai dernier, résumait bien cette problématique : « Que peut conserver le chemin de fer de ses transports en wagons isolés ? Beaucoup de choses si, pour des raisons de sauvegarde de l'environnement, une politique européenne conduisait à une restriction ou un renchérissement important des transports routiers. » Et d'avancer une proposition qui consisterait à faire émerger un transporteur ferroviaire européen, que ce soit pour les transports en wagons isolés ou pour les transports par trains entiers.

Cette proposition a été formulée également par un syndicat de cheminots, la CGT,...

M. Guy Lefrand. Ah !

M. Christian Paul. ... tendant à la création d'un réseau européen de wagons isolés, en coopération avec les principaux opérateurs de fret ferroviaire, afin de positionner ce dernier dans une logique de développement.

Voilà des propositions qui sont bonnes mais qui, évidemment, ne vont pas dans le sens que vous souhaitez.

(L'amendement n° 45, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 34 et 49.

La parole est à M. Maxime Bono pour soutenir l'amendement n° 34.

M. Maxime Bono. Il s'agit tout simplement d'amender l'alinéa 3, en substituant aux mots « toute personne », les termes « un opérateur de proximité ». En effet, nous considérons que seul un opérateur de proximité peut intervenir, et cette modification vise à définir ce que peut être un opérateur de proximité.

Dans le texte, cette définition n'existe pas réellement. Il est considéré que tout opérateur ferroviaire agréé serait, *ipso facto*, un opérateur de proximité. Cela nous semble un peu sommaire. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons remplacer la formulation un peu laconique « toute personne » par « un opérateur de proximité ».

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul, pour défendre l'amendement n° 49.

M. Daniel Paul. Il est défendu.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Défavorable, monsieur le président. Qui peut le plus peut le moins.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je voudrais apporter une précision à M. Bono et à M. Paul qui ont défendu le même amendement. Pour qu'un opérateur de proximité réussisse, il faut beaucoup de souplesse : cela peut être un port – un grand port maritime comme celui de votre ville, monsieur Bono –, une coopérative agricole, une communauté de communes ou d'agglomérations, une chambre de commerce, un opérateur routier qui a un grand embranchement et qui en même temps fait du ferroviaire.

Afin de permettre le développement du fret, l'idée est d'avoir une grande souplesse au niveau de l'opérateur. C'est toute personne qui a envie de faire du ferroviaire et qui présente les garanties nécessaires, qu'elle soit publique, privée, ou société d'économie mixte.

Je voulais vous apporter cette précision. Si elle vous convient, je vous suggère de retirer vos amendements.

M. le président. Cette précision vous convient-elle ?

M. Maxime Bono et **M. Daniel Paul.** Non, monsieur le président.

(Les amendements identiques n^{os} 34 et 49 ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n^o 39.

La parole est à Mme Catherine Coutelle.

Mme Catherine Coutelle. Il s'agit d'insérer la précision suivante après l'alinéa 3 : « La convention précise les obligations de service public qui découleraient le cas échéant de subventions que l'opérateur de proximité pourrait recevoir de la part des collectivités territoriales. »

Il paraît important de préciser que lorsqu'un opérateur aura besoin de subventions et en sollicitera, il devra, en contrepartie, satisfaire à des obligations de service public définies par convention.

De nombreux abus montrent que l'on ne peut plus donner de l'argent public sans garanties ; je pense notamment aux banques, qui en ont reçu tant.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Défavorable. Les conventions signées avec RFF, je le rappelle, n'ont pas pour objet de définir des missions de service public mais des modalités de gestion du réseau.

Dans le cadre de la création, *via* une société d'économie mixte regroupant une collectivité et un logisticien, d'un opérateur ferroviaire de proximité, des règles peuvent être définies en termes de capital, d'évolution ou de gouvernance. Mais s'agissant des conventions signées avec RFF, je le répète, seules les modalités de gestion du réseau sont concernées.

(L'amendement n^o 39, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n^o 5.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. Il s'agit d'élargir la possibilité des contrats de partenariat signés par RFF – lesquels sont aujourd'hui réservés aux seules infrastructures ferroviaires d'intérêt national ou international – à toutes les infrastructures qui contribuent au développement, à l'aménagement et à la mise en valeur du réseau ferré national. Une telle liberté permettrait notamment, si les circonstances se présentent, des investissements liés au développement du trafic de fret ou de celui du transport de proximité.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Favorable. Cette piste, sous réserve que le Gouvernement l'approuve, me semble intéressante.

(L'amendement n^o 5, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n^o 6.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. Cet amendement vise lui aussi à améliorer le dispositif des contrats de partenariat entre public et privé. Il s'agit de confier au titulaire d'un tel contrat ou d'une délégation de service public l'entretien des installations de sécurité, qu'il ne serait pas cohérent de confier *a priori* à la SNCF : un tel fractionnement des responsabilités serait incompatible avec l'objectif opérationnel desdits partenariats.

(L'amendement n^o 6, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n^o 7.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. Je propose de modifier la nouvelle disposition introduite par le Sénat spécifiant la qualité de l'un des membres du conseil d'administration de RFF, car il remet en cause l'équilibre de ce conseil. En effet, l'article 5 de la loi de 1983 relative à la démocratisation du secteur public impose qu'au moins un tiers des membres du conseil d'administration soit composé de représentants des salariés. L'ajout d'un membre supplémentaire obligerait soit à augmenter le nombre des membres du conseil, soit à remplacer un membre actuel par le représentant des associations environnementales.

Par ailleurs, les associations de protection de l'environnement seront représentées dans le nouveau conseil de développement du réseau ferré national, consulté dans un objectif de développement durable et d'efficacité économique et sociale.

Ce schéma me semble plus cohérent.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Favorable. Il convient de respecter les équilibres au sein du conseil d'administration, chargé de l'orientation stratégique.

Mon amendement n^o 20, dont nous débattons dans un instant, précise les objectifs en cette matière : dans le conseil de développement, que je propose d'appeler durable, les associations de protection de l'environnement siègeront.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

(L'amendement n^o 7 est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n^o 20, qui est de précision rédactionnelle, monsieur le rapporteur.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. En effet, monsieur le président.

(L'amendement n^o 20, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 67.

La parole est à M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. On vient d'évoquer, de façon quelque peu incidente, le conseil de développement de RFF. Il est question, dans l'article 2, du déclassement des lignes du réseau ferré national. Le conseil de développement de RFF, organisme consultatif centré sur le développement du réseau ferré national dans un objectif de développement durable, semble tout indiqué pour donner son avis sur ces déclassements.

Il n'y a pas lieu, dit-on en arguant de l'existence du conseil de développement, d'y accueillir certains représentants d'associations de défense de l'environnement; comment, dès lors, refuser que le conseil s'occupe des déclassements de lignes?

(L'amendement n° 67, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 48 et 68, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Daniel Paul, pour défendre l'amendement n° 48.

M. Daniel Paul. L'amendement vise à insérer un alinéa ainsi rédigé: « Les autorités organisatrices de transports, collectivités locales et leurs établissements publics seront consultés lors des modifications concernant les infrastructures ferroviaires. »

La loi de décentralisation a conféré des compétences en matière d'organisation des transports aux collectivités territoriales. La loi SRU exprime la nécessité d'une solidarité spatiale, d'ailleurs tout à fait légitime, avec la mise en place de PDU – les plans de déplacements urbains –, l'objectif étant de parvenir à une cohérence sociale et territoriale pour désenclaver les quartiers éloignés des activités économiques et industrielles.

Cette implication des collectivités territoriales dans le développement des transports collectifs et la nécessité de répondre au plus près aux besoins des usagers tout en recherchant le moindre coût environnemental requièrent une gouvernance coordonnée entre les différentes autorités organisatrices des transports.

À ce titre, afin de permettre une cohérence d'ensemble et de répondre aux exigences environnementales tout en optimisant les infrastructures existantes, il est indispensable que les collectivités locales soient consultées par RFF lors des modifications relatives aux infrastructures ferroviaires – voies ferrées ou ouvrages d'art –, pour que celles-ci intègrent l'ensemble des évolutions en termes de besoins de transports.

Cet amendement touche aux mêmes préoccupations que celui relatif à la RATP, dont nous discutons tout à l'heure.

M. le président. La parole est à M. Maxime Bono, pour soutenir l'amendement n° 68.

M. Maxime Bono. S'agissant des déclassements, nous proposons d'insérer, après l'alinéa 14, l'alinéa suivant:

« 3^e ter L'avant-dernier alinéa de l'article 11 est complété par les mots: “, ainsi que des départements et des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de transports intéressés.” »

Les départements et les établissements publics de coopération intercommunale compétents seraient ainsi consultés sur le déclassement des voies du domaine de RFF. « On n'administre bien que de près », disait Jules César; nous ne comprendrions pas qu'une avancée du Grenelle de l'environnement ne soit pas concrétisée dans le présent texte.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. La commission a donné un avis défavorable à ces deux propositions dont elle avait déjà été saisie au mois de juin. Comme je l'avais alors indiqué, les régions sont systématiquement consultées sur les documents de référence du réseau, qui constituent la bible en matière d'éventuelles ouvertures à la concurrence.

(L'amendement n° 48, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 68, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 2, amendé, est adopté.)

Après l'article 2

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements portant articles additionnels après l'article 2.

La parole est à M. Maxime Bono, pour défendre l'amendement n° 69.

M. Maxime Bono. Cet amendement vise à permettre le développement des relations ferroviaires transfrontalières lorsqu'il n'existe pas dans le pays voisin de collectivité territoriale disposant des mêmes compétences que la collectivité française. En ce cas, le développement des relations ferroviaires transfrontalières entre dans le cadre de l'article L. 1115-5 du code des collectivités territoriales, lequel dispose:

« Aucune convention, de quelque nature que ce soit, ne peut être passée entre une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales et un État étranger [...]. »

Si cette rédaction présente l'avantage d'autoriser les coopérations dans le respect de la réglementation communautaire et de favoriser les créations de groupements européens de coopération territoriale, elle ne répond pas à toutes les exigences de proximité pour les populations vivant aux abords de frontières terrestres.

En effet, certaines collectivités territoriales mettent en œuvre le service public de transport de voyageurs: c'est par exemple le cas des régions pour les TER. Or les besoins de déplacement des populations, notamment pour les migrations journalières correspondant aux trajets entre domicile et lieu de travail, peuvent nécessiter le franchissement de frontières. Dans la mesure où l'État n'assure plus ce service public, il revient aux collectivités concernées de le faire.

Or il arrive que l'État étranger n'ait pas décentralisé cette compétence et continue d'en assurer lui-même la mise en œuvre. Dans cette hypothèse, le conventionnement direct entre une collectivité française et un État étranger se justifie, comme c'est par exemple le cas avec la principauté de Monaco.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Défavorable. Je souhaite néanmoins entendre le Gouvernement sur ce problème, qui se pose non seulement dans le sud de la France, mais aussi en Alsace et plus généralement dans toutes les zones frontalières.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. En déposant cet amendement, M. Vauzelle a posé une bonne question, qui peut en effet concerner Monaco, mais également le Luxembourg, l'Allemagne et d'autres pays frontaliers. Le Gouvernement préfère en rester à la relation d'État à État, selon la tradition républicaine ; mais il s'engage, à la lumière de la question posée, à proposer rapidement des modifications de la législation.

Je vous invite donc, monsieur Bono, à retirer votre amendement, le message de M. Vauzelle ayant été entendu.

M. le président. La parole est à M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Je retire l'amendement.

(L'amendement n° 69 est retiré.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 119 rectifié, qui fait l'objet de plusieurs sous-amendements.

La parole est à M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État, pour défendre l'amendement.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je l'ai fait en répondant à Mme Lepetit tout à l'heure.

M. le président. La parole est à Mme Annick Lepetit, pour défendre le sous-amendement n° 138.

Mme Annick Lepetit. Avec votre permission, monsieur le président, je défendrai en même temps le sous-amendement n° 140, qui a le même objet.

Le règlement dit OSP vise avant tout les modalités d'exploitation des services de transport des voyageurs en prévoyant, à terme, l'ouverture des réseaux à la concurrence. Mais est-ce une raison pour bouleverser en profondeur l'organisation des transports en Île-de-France ? Car, monsieur le secrétaire d'État, telles seraient bien les conséquences de votre amendement, dans la mesure où celui-ci touche à des sujets aussi fondamentaux que la gestion de l'infrastructure et la propriété des biens, dont il n'est aucunement question dans le règlement OSP.

Votre amendement fait de la RATP le gestionnaire de l'infrastructure pour les lignes de métro et les lignes de RER qu'elle exploite, et le bénéficiaire de l'essentiel des biens affectés au réseau de transport. Les modalités financières de ce transfert de propriété sont renvoyées, pour l'essentiel, à un décret en Conseil d'État, ce qui laisse peu de visibilité sur l'amputation du budget du STIF. Puisque la répartition des biens revêt une complexité particulière, compte tenu notamment de l'envergure du réseau francilien, je vous propose de traiter cette question en toute transparence et en toute sérénité dans une commission créée à cet effet.

En présentant votre amendement, monsieur le secrétaire d'État, vous vous êtes précisément déclaré favorable à une nouvelle discussion sur les transferts de biens.

M. le président. Je suis saisi d'un sous-amendement n° 129.

La parole est à M. le rapporteur pour avis, qui peut aussi, s'il en est d'accord, présenter le sous-amendement n° 130.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. Le Gouvernement peut-il nous assurer que le report à 2024 de l'ouverture à la concurrence pour les services réguliers de transport routier ne concerne pas d'autres transporteurs routiers que la RATP, lesquels verraient ainsi leurs contrats automatiquement prolongés ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Vous avez déjà la réponse.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. La divination est un art que je ne maîtrise guère, monsieur le secrétaire d'État... *(Sourires.)*

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Les contrats qui arrivent à échéance avant 2024 se termineront à la date prévue.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. Les sous-amendements n° 129 et 130 partent du principe que les échéances fixées par le Gouvernement sont très éloignées. Je propose ainsi, pour les transports concernés par la date de 2024, d'avancer celle-ci à 2019. S'agissant du métro, je propose 2029 plutôt que 2039, date située bien au-delà des horizons politiques de la plupart d'entre nous. *(Sourires.)*

Pourquoi ? Je me suis intéressé à la question, et j'ai demandé à la RATP quelle était la justification de ces dates. Je veux dire à mes collègues que j'ai compris que la date de 2024 se justifie sur le plan technique ; je suis donc prêt à retirer le sous-amendement n° 129. En revanche, aucune justification technique de la date de 2039 ne m'a été fournie.

Prolonger le schéma actuel des transports de surface jusqu'à 2024, c'est donc un choix extrêmement précautionneux, mais qui repose sur un raisonnement démontrable. Mais considérer que la concurrence ne pourrait intervenir dans le métro qu'en 2039, très franchement, c'est s'appuyer sur une analyse que rien ne permet de justifier – à part mettre en avant la prudence maximale autorisée par les textes. Monsieur le secrétaire d'État, vous nous avez en général démontré plus d'audace et de sagacité !

M. le président. La parole est à Mme Annick Lepetit, pour soutenir le sous-amendement n° 139.

Mme Annick Lepetit. Là encore, monsieur le secrétaire d'État, le règlement OSP ne concerne en aucune façon la maîtrise d'ouvrage des projets de transport. Vous constaterez, et mes collègues découvrent, que votre amendement va bien au-delà de ce qui est imposé par ce règlement.

En outre, vous imposez la RATP comme co-maître d'ouvrage aux côtés du STIF, privant ainsi celui-ci de sa liberté de désigner les maîtres d'ouvrage en fonction des projets. C'est une atteinte au principe constitutionnel de libre administration des collectivités locales.

Or, aujourd'hui, il y a des projets qui aboutissent – et heureusement. Je prends l'exemple du tramway construit sur les boulevards des maréchaux à Paris : le STIF a passé une convention pour déléguer la maîtrise d'ouvrage à la RATP sur le système de transport ; la ville de Paris, de son côté, assure la maîtrise d'ouvrage sur les aménagements urbains. Ces décisions sont donc aujourd'hui prises de manière conventionnelle, et je pourrais citer bien d'autres exemples de projets d'envergure en Île-de-France. Les diffé-

rents partenaires discutent, puis décident, de la meilleure solution pour les mener à bien. C'est tout cela que votre amendement balaise d'un revers de main.

Il est tout à fait curieux, alors que depuis des années l'État se désengage profondément du financement des transports franciliens, que les principaux financeurs soient privés du droit de choisir un maître d'ouvrage. Le STIF va ainsi payer un maître d'ouvrage qu'il n'aura pas choisi.

M. Christophe Caresche. C'est la mort du STIF !

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. La commission est défavorable aux sous-amendements et favorable à l'amendement. (*Exclamations sur les bancs des groupes SRC et GDR.*)

Plusieurs députés du groupe SRC. C'est un peu court !

M. Christophe Caresche. Surtout après tous les arguments que nous avons fait valoir !

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Monsieur Caresche, je vais essayer de donner les arguments du Gouvernement, si vous m'y autorisez !

Sur les sous-amendements n^{os} 138, 139 et 140 de Mme Lepetit, je rappelle que, dans les régions, RFF est propriétaire et gestionnaire des infrastructures. Tous les élus ici présents reconnaîtront que cela ne brime en rien le rôle des régions comme autorités organisatrices.

M. François Pupponi. C'est une catastrophe !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Ensuite, la RATP joue un rôle très important dans la sécurité et l'interopérabilité. Ce système est tout de même très complexe à l'échelle de Paris et de l'Île-de-France, et cela rend nécessaire un gestionnaire d'infrastructure unique.

Je pense donc que vous ne pouvez pas remettre en cause ce que nous proposons. Je note d'ailleurs qu'en 1997 – j'étais alors porte-parole de mon groupe dans les discussions de la loi sur la séparation entre RFF et la SNCF – le groupe socialiste s'était opposé à cette séparation, pour des raisons exactement inverses de celles qu'il avance aujourd'hui. Vous avez une mémoire quelque peu sélective quand il s'agit de la gestion des infrastructures !

Mme Annick Lepetit. Pas du tout !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Quant aux sous-amendements n^{os} 129 et 130 présentés par M. Mariton, nous défendons, c'est vrai, les intérêts de la RATP.

Historiquement, la RATP n'est arrivée que tardivement dans le réseau parisien. Ainsi, la ligne numéro 12 qui dessert l'Assemblée nationale était autrefois la ligne nord-sud qui appartenait à un réseau privé. Il y en avait d'autres, l'architecture et le matériel n'étaient pas les mêmes. C'est au nom de la sécurité et de l'interopérabilité, au nom de l'intérêt des clients des transports parisiens, que l'on a unifié le réseau.

Il nous paraît normal qu'une certaine durée vienne compenser les investissements réalisés. La durée de quinze ans pour les bus est normale à l'échelle européenne – dans nos agglomérations, lorsque nous signons des délégations de service public, nous prévoyons toujours une durée assez longue. Au vu des investissements réalisés par la ville de

Paris, par le STIF, par la région Île-de-France, par l'État, la durée de vingt ans pour le tramway nous a paru normale. Quant aux lignes de métro, les très nombreux travaux en cours actuellement – notamment les prolongements des lignes 12 et 13, cette dernière étant particulièrement chère à Mme Lepetit...

Mme Annick Lepetit. J'aimerais bien que ce projet aboutisse, justement !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Oui, je sais que cette ligne vous est chère – elle l'est d'ailleurs aussi pour le contribuable (*Sourires*), mais vous avez raison de la défendre.

M. Jean Roatta. Très bien !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Une durée de trente ans nous paraît donc normale.

Voilà pourquoi le Gouvernement est défavorable aux sous-amendements n^{os} 138, 139 et 140 de Mme Lepetit, et 129 et 130 de M. Mariton.

M. le président. Je suis saisi d'un sous-amendement n^o 137.

La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Ce sous-amendement propose d'introduire un troisièmement dans l'amendement gouvernemental, puisque celui-ci est maintenu. Il a pour objet de revenir à la composition du conseil d'administration de la RATP telle qu'elle existait avant le décret du 11 août 2006, qui en a évincé les élus du conseil régional d'Île-de-France, ainsi que ceux du conseil de Paris, au motif – fallacieux – qu'il fallait éviter les conflits d'intérêt entre le STIF et la RATP.

Dans une question écrite, j'avais alors interrogé M. le ministre des transports. Je rappelle que lorsque l'État présidait le STIF, il siégeait également au conseil d'administration de la RATP : l'État impose aux collectivités locales des règles de déontologie qu'il ne s'applique pas à lui-même !

M. Christophe Caresche. L'État siège partout !

Mme Annick Lepetit. Je rappelle aussi que la région Île-de-France et le département de Paris sont les principaux contributeurs au budget du STIF. Ils participent donc de manière importante aux coûts d'exploitation de la RATP, contrairement à ce que semble penser M. le secrétaire d'État. Aussi est-il logique que ces deux collectivités soient associées aux décisions de l'entreprise.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Avis défavorable.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Hervé Mariton.

M. Hervé Mariton rapporteur pour avis. La pertinence de la réponse de M. le secrétaire d'État m'autorise à retirer le sous-amendement n^o 129. En revanche, je maintiens le sous-amendement n^o 130.

(*Le sous-amendement n^o 129 est retiré.*)

M. le président. La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Monsieur le secrétaire d'État, nous aussi, nous défendons la belle entreprise qu'est la RATP. Mais nous ne voulons justement opposer ni la RATP au STIF, ni la RATP – et je pense en particulier aux agents qui sont directement en relation avec les voyageurs – aux contribuables et aux usagers. Ceux-ci, et d'ailleurs au-delà tous nos concitoyens, attendent des actions concrètes plutôt que des chamailleries sur qui fait quoi.

Or, dans votre amendement, vous allez bien au-delà de ce qu'exige le règlement européen. Vous avez travaillé de façon incroyablement rapide, sans aucune concertation. Il est urgent d'investir dans les transports en Île-de-France, mais je vois que M. Carrez n'a toujours pas rendu son rapport : trouver des financements n'est visiblement pas facile – et j'ai participé à cette commission, ce qui m'a permis de constater que de grandes contradictions existent au sein de la majorité. Je crains donc fort que nos concitoyens n'attendent encore longtemps, hélas ! la réalisation de vos promesses.

Mme Catherine Coutelle et M. Maxime Bono. Eh oui !

(Les sous-amendements n^{os} 138, 140, 130, 139 et 137, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux sous-amendements identiques, n^{os} 133 et 135.

La parole est à M. Maxime Bono, pour soutenir le sous-amendement n^o 133.

M. Maxime Bono. Ceci n'est pas un rappel au règlement, mais je voudrais tout de même vous dire, monsieur le président, que nous aurions bien aimé entendre le rapporteur de la commission sur les sous-amendements. Nous ne nous contentons pas d'un laconique « défavorable » ! Nous sommes déjà brimés par cette durée de deux minutes, qui nous contraint à nous exprimer rapidement sur un sujet qui pèse des milliards. Nous aimerions au moins que la commission nous donne un avis étayé !

Le sous-amendement n^o 133 est symptomatique des conditions dans lesquelles nous travaillons sur cet amendement extrêmement technique. Nous pensons qu'il est nécessaire de supprimer les deuxième et troisième phrases de l'alinéa 19, tout simplement parce qu'il nous semble qu'en fixant les missions du STIF et de la RATP, ces dispositions empiètent sur le périmètre d'intervention de la SNCF. À défaut d'avoir eu le temps de les étudier plus à fond, nous en demandons la suppression.

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir le sous-amendement n^o 135.

M. Daniel Paul. Je défendrai également le sous-amendement n^o 136, monsieur le président.

La façon dont le Gouvernement, seul, a préparé son amendement et les conditions dans lesquelles nous en discutons laissent penser qu'il y a des choses qui ne vont pas. Dans l'alinéa 19, on lit que « la gestion des systèmes de contrôle, de régulation et de sécurité des lignes et des réseaux ferroviaires en Île-de-France » serait dévolue à la RATP. Il y a probablement moyen de ne pas bousculer ainsi l'organisation actuelle : retirons les deuxième et troisième phrases de cet alinéa, comme le propose le sous-amendement n^o 135.

Si vous le refusez, monsieur le secrétaire d'État – ce que l'on peut craindre –, alors il faut au minimum ajouter la mention : « sans préjudice des prérogatives reconnues à la SNCF et à RFF ». En conséquence, à la troisième phrase du même alinéa,

il faut substituer deux fois au démonstratif « ces » le possessif « ses ». Il s'agirait ainsi des lignes et réseaux de la RATP, et non de la SNCF. C'est le sens du sous-amendement n^o 136.

À vouloir trop mettre dans le giron de la RATP, on risque d'aller à l'encontre de ce que votre amendement semble – je dis bien « semble » – signifier.

J'entends l'amour immodéré que vous portez à la RATP.

Mme Annick Lepetit. Surtout avant les régionales !

M. Daniel Paul. Même si vous ne nous avez pas habitués à cet engouement subit vis-à-vis d'une grande entreprise publique, vous pouvez être touché par la grâce.

Mme Annick Lepetit. La grâce des élections !

M. Daniel Paul. Et sans doute êtes-vous à même de comprendre combien une entreprise publique comme celle-là peut être utile au développement du pays.

Le sous-amendement ne porte donc pas sur le fond mais je me dis – bien que n'étant pas francilien, il m'arrive d'utiliser certains éléments du réseau – qu'il serait nécessaire de faire attention aux questions de sécurité et de veiller à ce que la RATP n'empiète pas, au détour d'un amendement présenté à la va-vite, sur les prérogatives de la SNCF et de RFF en la matière et sur la pertinence des efforts qu'ils lui consacrent.

M. le président. Je prends acte, monsieur Paul, que vous avez défendu le sous-amendement n^o 136, lequel peut être soumis à une discussion commune avec le sous-amendement n^o 134. La parole est à M. Maxime Bono, pour le soutenir.

M. Maxime Bono. En présentant son sous-amendement, notre collègue Daniel Paul a excellemment défendu le nôtre, qui n'a d'autre but, en effet, que de préciser que la nouvelle répartition des missions entre le STIF et la RATP ne doit pas empiéter sur le périmètre d'intervention de la SNCF. Je ne reviendrai pas sur son argumentation qui était parfaitement éclairante.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les sous-amendements n^{os} 133, 135, 134 et 136 ?

M. Yanick Paternotte, rapporteur. On m'a incité à m'expliquer et c'est bien volontiers que je le fais, ayant été pendant neuf ans administrateur du syndicat des transports parisiens, l'ancêtre du STIF.

Les problèmes de l'Île-de-France ne sont pas simples à régler parce que certaines grandes lignes dites de banlieue s'étendent au-delà de cette région. Par exemple, le terminus de la ligne D du RER est à Orry-la-Ville, en Picardie.

Trois logiques pouvaient être défendues, me semble-t-il.

La première, audacieuse, consistait en la fusion de la SNCF Île-de-France et de la RATP.

La deuxième, c'était la dévolution des rails – j'y avais un peu réfléchi – à la séparation réseau-exploitation. En fait, l'article 1^{er} évoque le réseau ferré national. Il était possible d'ajouter « y compris le réseau RATP » pour fusionner l'ensemble du réseau ferré. Certes, on ne circule pas du même côté, il y a la droite et la gauche, comme dans notre hémicycle, mais on peut s'y retrouver avec un bon aiguillage. *(Sourires.)*

La troisième solution, qui a été retenue par le Gouvernement, est une dévolution de l'actif des rails et de la sécurité à l'exploitant. Au fond, c'est ce qu'ont fait les Allemands avec la Deutsche Bahn AG que M. Paul citait tout à l'heure.

M. Daniel Paul. Je ne l'ai pas citée en exemple.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. On réunit les infrastructures, l'exploitation et la sécurité.

Voilà, schématiquement, les trois options possibles. Je vous fais grâce des conséquences financières. (*Murmures sur les bancs du groupe SRC.*) La solution retenue est valide. Le secrétaire d'État a expliqué combien la querelle sur les flux financiers était superfétatoire : je pense en effet qu'il faut regarder cela très calmement. Mais je n'ai pas d'*a priori*. Les trois solutions étaient défendables. Celle qui a été choisie me va bien. Je suis donc favorable à l'amendement du Gouvernement, et défavorable aux quatre sous-amendements qui viennent d'être défendus par nos excellents collègues.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je remercie M. le rapporteur d'avoir rappelé de manière très posée, très claire et très didactique les trois hypothèses. Nous avons choisi de conforter la RATP dans son rôle de gestionnaire des infrastructures au nom de l'interopérabilité, de la sécurité et de la simplicité pour les clients du transport public en Île-de-France. Je crois que, dans quelques années, on reconnaîtra que nous avons eu raison.

Les quatre sous-amendements proposés sont intéressants mais je pense qu'en réalité, ils sont satisfaits.

En effet, les deux phrases que souhaitent supprimer les sous-amendements n^{os} 133 et 135 ne s'appliquent ni à RFF ni à la SNCF puisqu'elles développent la première phrase de l'alinéa 19 qui s'achève par les mots : « dans la limite des compétences reconnues à Réseau ferré de France ».

La même démonstration vaut pour les sous-amendements n^{os} 136 et 134 puisque la deuxième phrase de l'alinéa 19 commence par les mots : « À ce titre ».

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Ce débat est fondamental pour l'avenir des transports en Île-de-France. Permettre aux élus de l'opposition de parler deux minutes, les uns après les autres, et laisser le Gouvernement s'expliquer pour qu'on puisse juste lui répondre rapidement n'est ni sérieux ni responsable sur un sujet aussi important.

Cet amendement n'a pas été débattu dans le cadre de la commission.

M. Christophe Caresche. Absolument !

M. François Pupponi. Il n'a pas été débattu au Sénat. Il a été présenté mercredi dernier par le secrétaire d'État sans que nous en ayons eu connaissance auparavant. Un amendement de sept pages extrêmement technique, affreusement compliqué ! Pensez-vous qu'il soit sérieux de discuter d'un sujet aussi important de cette manière ?

Comme vient de l'expliquer M. Paternotte, d'autres solutions étaient possibles.

Mme Catherine Coutelle. Eh oui !

M. François Pupponi. Il suggère de mettre de côté les problèmes financiers. Mais, compte tenu de sa situation financière catastrophique, la RATP sera-t-elle en mesure d'entretenir le patrimoine qu'on lui transfère, y compris en matière de sécurité ?

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Ce sont les collectivités qui devront assumer cette charge.

M. François Pupponi. Est-il raisonnable de confier à une entreprise qui a des dettes importantes...

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. 5 milliards !

M. François Pupponi. ...l'entretien et la sécurité d'un réseau vétuste ? Vétuste non par la faute du STIF, mais par la faute du STP, organisme qui était dirigé par l'État. Est-il raisonnable de prendre une telle décision sans savoir si celui à qui on transfère les voies sera en capacité de les entretenir ?

Mme Catherine Coutelle. Non, ce n'est pas raisonnable !

M. François Pupponi. Cette question est-elle impertinente ? Je ne le pense pas. Il serait plus raisonnable, y compris pour la sécurité des passagers et des usagers, que l'on reporte ce débat, qu'on procède à une analyse sérieuse et qu'on regarde les bons et les mauvais points de chacune des solutions. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

Mme Catherine Coutelle. Et qu'on fasse une évaluation !

M. Christophe Caresche. Ce n'est pas sérieux ! C'est un rapt !

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

M. Daniel Paul. Vous avez indiqué, monsieur le secrétaire d'État, que les sous-amendements que nous avons présentés, M. Bono et moi, étaient satisfaits. J'aimerais quand même que vous vous expliquiez un peu plus.

L'objectif poursuivi, c'est le démantèlement d'une entreprise publique – il s'agit ici de morceaux de réseaux appartenant aujourd'hui à RFF et à la SNCF, pour aller vite. Vous nous dites que ces sous-amendements sont satisfaits. Je veux bien l'accepter mais il faudrait que vous le démontriez.

Dans l'esprit des propos de M. Pupponi, je regrette qu'un amendement de cette dimension, de ce poids politique, financier, technique, n'ait pas été discuté au Sénat et passe subrepticement devant une commission de l'Assemblée, car, au bout du bout, ce sera la CMP, c'est-à-dire sept sénateurs et sept députés, qui décidera.

Mme Catherine Coutelle. Sur un sujet qui concerne des millions de Parisiens !

M. Christophe Caresche. Absolument !

M. Daniel Paul. Ce n'est pas normal, monsieur le secrétaire d'État.

Je proposais tout à l'heure à M. Mariton de nous transporter dans quelques années et d'imaginer un gouvernement de gauche à la tête de la France.

Plusieurs députés du groupe de l'Union pour un mouvement populaire. Oh !

M. Daniel Paul. Je le souhaite, et le plus rapidement possible.

Plusieurs députés du groupe de l'Union pour un mouvement populaire. Quelle horreur !

M. Daniel Paul. Imaginons que la même chose se produise et que vous soyez, monsieur le secrétaire d'État, porte-parole de ce que deviendra à ce moment-là l'UMP – parce qu'elle change à chaque législature...

M. Jean Leonetti. Vous ne changez pas beaucoup, vous !

M. Daniel Paul. Eh bien, je suppose que vous brailleriez contre la méthode utilisée !

(Les sous-amendements identiques n^{os} 133 et 135 ne sont pas adoptés.)

(Le sous-amendement n^o 134 n'est pas adopté.)

(Le sous-amendement n^o 136 n'est pas adopté.)

(L'amendement n^o 119 rectifié est adopté.)

Article 2 bis

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n^o 50, tendant à supprimer l'article 2 bis.

M. Daniel Paul. Il est défendu, monsieur le président.

(L'amendement n^o 50, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 2 bis est adopté.)

Article 3 A

M. le président. Sur l'article 3 A, je suis saisi d'un amendement n^o 8.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. Le dispositif qui nous est proposé est admirable. Je lis l'article 3 A : « Avant la fin de l'année 2009, le Gouvernement remet au Parlement un rapport présentant les solutions envisageables pour que soit rendu possible le remboursement progressif de la dette de Réseau ferré de France. »

On pourrait en sourire et trouver la formulation aimable. Je considère pour ma part que le remboursement de la dette d'un établissement public est un sujet sérieux qui mérite une détermination plus ferme. On ne peut pas imaginer que le remboursement de la dette de RFF soit si progressif, si éventuellement possible ou, mieux encore, envisageable. Il y a de la crédibilité, du sérieux de RFF et tout simplement du crédit public.

La commission des finances a donc adopté un sous-amendement pas très audacieux mais qui essaie de rendre les choses un peu plus fermes pour que soit rendu possible le remboursement progressif.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Pas plus fermes, plus graves !

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. La commission propose donc une rédaction plus légère, mais plus ferme et plus utile.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Ce n'est pas léger !

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. C'est peut-être plus grave, monsieur le secrétaire d'État, mais je pense qu'il est important de mesurer les situations telles qu'elles sont et d'appeler le Gouvernement à nous répondre et à informer le Parlement sur le problème tel qu'il est et non pas tel qu'on voudrait le renvoyer.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Avis favorable. Je note que M. Mariton a porté un jugement sur la rédaction du Sénat ; je lui en laisse l'exégèse. Je trouve en effet sa rédaction plus contraignante tout en étant plus lisible, donc plus intéressante.

(L'amendement n^o 8, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 3 A, amendé, est adopté.)

Article 3

M. le président. Sur l'article 3, je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 51 et 71.

La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n^o 51.

M. Daniel Paul. Le paragraphe I de l'article 3 subordonne l'application de l'article 5 de la loi de 1983 relative à la démocratisation du secteur public à la publication d'un décret établissant la liste des entreprises et établissements publics concernés ainsi que les critères de désignation des représentants des consommateurs et des usagers. Notre amendement vise à empêcher que ce décret puisse exclure la participation des usagers au sein du conseil d'administration de RFF. En effet, cette disposition n'a toujours pas été mise en œuvre en ce qui concerne RFF, malgré le renouvellement à deux reprises de son conseil d'administration depuis l'entrée en vigueur de la loi créant l'établissement public : en 2002 et 2007.

Monsieur le secrétaire d'État, vous avez évoqué des difficultés d'interprétation pour justifier cette lacune et réaffirmé, lors de la discussion au Sénat, votre attachement à la représentation des usagers au sein du conseil d'administration de RFF en assurant que le décret le permettrait. Néanmoins, tel qu'il nous est présenté ici, l'article ne garantit aucunement cette représentation. J'ai en mémoire d'autres engagements qui ont été pris il y a peu concernant le wagon isolé et qui n'ont pas été suivis d'effet.

Nous considérons que les usagers des services publics sont les mieux à même d'évaluer la qualité de l'offre de transport et de définir les besoins. Nous sommes donc particulièrement attachés à la participation de leurs représentants au conseil d'administration des entreprises publiques, notamment de RFF. Tel est l'objet de cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Maxime Bono, pour soutenir l'amendement n^o 71.

M. Maxime Bono. Daniel Paul a excellemment défendu cet amendement qui est identique au sien. Les usagers des services publics sont bien placés pour évaluer la qualité de l'offre de transport et définir les besoins. Or, ils ne sont pas présents au conseil d'administration de RFF. L'article 3 est inquiétant dans la mesure où il ne rend pas compte des engagements qui ont été pris, mais valide les délibérations du conseil d'administration effectuées en l'absence de représentants des

consommateurs contrairement à ce que prévoit la loi sur les nouvelles régulations économiques de mai 2001. Certes, un décret est prévu, mais celui-ci ne doit pas permettre de contourner les obligations introduites par la loi. C'est pourquoi il me semble plus sage de supprimer l'alinéa 1 de l'article 3.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Ces deux amendements ont déjà été examinés par la commission des affaires économiques en juin. Donc, avis défavorable. En outre, nous venons d'avoir le débat à l'article 2 sur le conseil d'administration de RFF.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Défavorable.
(Les amendements identiques n^{os} 51 et 71 ne sont pas adoptés.)
(L'article 3 est adopté.)

Après l'article 3

M. le président. Nous en venons à l'examen de plusieurs amendements portant articles additionnels après l'article 3.

Les amendements, n^{os} 15 et 72 peuvent être soumis à une discussion commune.

L'amendement n^o 15 fait l'objet d'un sous-amendement n^o 142.

La parole est à M. Pierre Méhaignerie, pour soutenir l'amendement n^o 15.

M. Pierre Méhaignerie. Nous sommes nombreux à avoir signé cet amendement. Je défends l'idée d'une redevance forfaitaire annuelle destinée à compenser les préjudices fiscaux, environnementaux et socio-économiques subis par les zones rurales traversées par le TGV.

Comme d'autres ici, j'ai défendu le TGV, au nom de l'intérêt général, devant des salles houleuses, et nous sommes nombreux à continuer à le faire, mais nous avons en même temps mesuré les frustrations des élus et des populations des communes rurales qui, tout en vivant les nombreux désagréments induits par le TGV, constatent que celui-ci n'irrigue pas les zones rurales et même souvent les éloigne du transport ferroviaire.

Certes, les communes perçoivent en contrepartie une toute petite taxe professionnelle – 130 à 180 euros par kilomètre – mais c'est une piètre compensation qui crée un sentiment d'injustice. C'est d'ailleurs si vrai que notre secrétaire d'État chargé des transports, sensible à cette injustice, a mis en place un fonds de solidarité territoriale de 30 millions d'euros pour la section Tours-Angoulême. Je salue cette initiative que je trouve juste. Ce que nous demandons, c'est un dispositif d'accompagnement semblable pour les autres tracés. C'est une mesure d'équité souhaitée par de nombreux collègues.

M. le président. La parole est à M. Thierry Benoit, pour soutenir le sous-amendement n^o 142.

M. Thierry Benoit. Ce sous-amendement vise à compléter l'amendement n^o 15 et j'ai cru comprendre, en écoutant M. le secrétaire d'État à l'issue de la discussion générale – propos qui a d'ailleurs été relaté en commission –, que le Gouvernement faisait preuve de résistance à l'égard d'une telle disposition.

Comme mes collègues, je pense qu'il serait légitime d'instaurer une compensation financière pour les communes traversées par des lignes de chemin de fer à grande vitesse, d'autant que les communes traversées par des lignes à haute tension sont indemnisées à hauteur de 3 404 euros par support et que celles traversées par des autoroutes concédées à des entreprises privées bénéficient d'une taxe professionnelle dont la valeur locative au kilomètre est fixée à 48 500 euros.

Afin de faciliter la tâche du Gouvernement, ce sous-amendement vise à lui permettre de fixer le montant de la redevance par un décret révisable chaque année.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n^o 15 et le sous-amendement n^o 142 ?

M. Yanick Paternotte, rapporteur. C'est un sujet qui a fait l'objet d'un grand débat en commission. Une telle proposition est légitime sur le fond mais, sur la forme, charger ainsi la barque dans le cadre d'un partenariat public-privé – on a pris l'exemple de Tours-Bordeaux – pourrait revenir à augmenter la part de subventions publiques dans la mesure où le privé n'ira pas au-delà de ce que lui imposent ses obligations contractuelles. Ce serait un paradoxe que de faire payer par les collectivités, dans le cadre de partenariats public-privé, la part qu'elles demandent à répartir.

Cela dit, je souhaite que M. le secrétaire d'État nous donne son point de vue. J'ajoute qu'étant maire d'une commune traversée par deux autoroutes et une voie rapide, j'attends avec gourmandise de voir les formes de compensation des infrastructures accordées aux communes.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le président Méhaignerie soulève une question importante liée à l'aménagement du territoire et à l'égalité territoriale. Avant d'être au Gouvernement, j'étais élu d'une circonscription de 167 communes rurales, et je connais la situation. Les communes rurales qui ont le bonheur d'être traversées par une ligne à haute tension perçoivent une taxe professionnelle qui suscite souvent l'envie de leurs voisins alors que, comme l'a rappelé le président Méhaignerie, celles qui sont traversées par les lignes actuelles de chemin de fer perçoivent une taxe professionnelle symbolique.

Nous allons construire en France pas moins de 2 000 kilomètres de lignes nouvelles : la ligne Le Mans-Rennes et au-delà vers les pays de Loire, la deuxième phase du TVG Est, Nîmes-Montpellier, Tours-Bordeaux, puis Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Espagne, la suite de Rhin-Rhône, ...

M. Daniel Paul. Paris-Le Havre !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Paris-Le Havre...

M. Daniel Paul. Ce sera acté au compte rendu ! (Sourires.)

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je ne les citerai pas toutes car je serais obligé de me tourner vers tous les bancs de l'hémicycle tellement la politique du Gouvernement dans ce domaine est forte, puissante !

Les communes rurales se posent donc des questions. Je suis président du conseil général d'un département de 472 communes dont quatre communes rurales de moins de 100 habitants vont être traversées à 320 kilomètres-heure par une ligne TGV, et les contribuables du département vont payer 27 millions d'euros pour cela, sans même avoir de gare, au nom de la solidarité de l'aménagement du territoire. Je n'ai donc pas de leçon à recevoir dans ce domaine ! Nous n'avons pas d'arrêt, nous subissons la vitesse, et en plus nous payons ! Mais c'est normal, d'autres sur tous les bancs ici – M. Bono, président de la communauté d'agglomération de La Rochelle ; Mme Coutelle – participent au financement de lignes qui vont traverser leurs communes et dont nous savons qu'elles sont utiles en termes d'aménagement du territoire.

Cela dit, il faut penser aux retombées positives de tels chantiers : Tours-Bordeaux, c'est 30 000 emplois, des bases logistiques, des travaux, de l'hébergement, de la restauration, des entreprises de travaux publics, de la sous-traitance, une amélioration de la relation avec le monde de la biodiversité... Et une fois les chantiers terminés, les bases travaux restent des plateformes que l'on peut utiliser, pour la logistique notamment.

En outre, nous nous battons tous – ministres, députés, sénateurs – pour que le TGV nous mette à l'échelle européenne dans l'aménagement du territoire européen. Et si nous nous battons, c'est que quelque part nous y avons un avantage. Une ville desservie par le réseau TVG – nous l'avons vu pour Le Mans, Tours, Poitiers, Reims, Nancy, Metz, Dijon, Avignon... – change de nature parce qu'elle entre dans un ensemble européen qui relie les entreprises et les citoyens. Autant de bénéfices.

Il n'en reste pas moins que la question posée par le président Méhaignerie est légitime, mais sans vouloir me défaire, je pense du fond du cœur qu'il doit y être répondu à l'occasion de l'examen du projet de loi de finances. En effet, le Gouvernement a annoncé son intention de modifier la taxe professionnelle sous le contrôle du Parlement dans le cadre de la LFI, mais le projet n'a pas encore été déposé devant le conseil des ministres. Dans cette affaire, la SNCF sera bénéficiaire puisque les nouvelles règles vont sans doute occasionner une diminution de sa taxe professionnelle. Nous devrions pouvoir trouver une solution équitable au moment de l'examen du projet de loi de finances. Je m'engage à ce que le Gouvernement, sous le contrôle et avec le concours du Parlement, travaille en ce sens en commission des finances. Ne connaissant encore ni les dispositions relatives à la nouvelle taxe professionnelle qui vous seront présentées, ni les amendements que vous y apporterez, je vous propose pour l'instant de surseoir en attendant ce débat important relatif à une question sur laquelle le Gouvernement est très ouvert.

M. le président. La parole est à M. Didier Gonzales.

M. Didier Gonzales. Permettez-moi d'insister, monsieur le secrétaire d'État, car il paraît juste de compenser l'impact des lignes à grande vitesse. De plus, le dispositif proposé est en parfaite cohérence avec une autre disposition du Grenelle de l'environnement qui, dans son article 43, incite les responsables d'activités entraînant des contraintes d'urbanisme à participer à l'aménagement des territoires ainsi impactés. Or, on ne peut construire sur une bande de 300 mètres de chaque côté d'une ligne TGV. Comme le dit si bien la SNCF, le progrès ne vaut que s'il est partagé par tous, donc aussi par les communes traversées !

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. Christian Jacob, président de la commission du développement durable. Le passage d'une ligne TGV est source de contraintes que M. Méhaignerie et M. Gonzales viennent d'évoquer. Toutefois, en votant le Grenelle de l'environnement nous avons décidé de faire un transfert modal maximal, c'est-à-dire d'utiliser le plus possible des modes de transport moins émetteurs de gaz à effet de serre, au premier rang desquels se trouvent le fluvial et le rail.

Il serait préférable de traiter cette question lorsque nous débattrons de la taxe carbone dans le projet de loi de finances. En effet, il serait dangereux de faire peser ainsi un handicap de compétitivité ou une charge supplémentaire sur le rail. Dans le cadre du projet de loi de finances, nous pourrions mettre à plat l'ensemble de la fiscalité écologique. Une telle disposition entre dans ce cadre au titre des nuisances et des compensations, mais on ne peut l'envisager sous le seul angle de la compensation aux communes sous le prétexte qu'elles seraient traversées par telle ou telle voie de chemin de fer, comme l'a dit à juste titre Dominique Bussereau, parce qu'il est nécessaire de prendre en compte l'intérêt général. Il serait regrettable de faire perdre de la compétitivité au rail au moment où nous mettons en place la taxe carbone. Voilà pourquoi je propose à mes collègues de retirer leurs amendements.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je partage naturellement le sentiment de M. le président de la commission et, pour être d'une parfaite honnêteté à l'égard de l'Assemblée, je dirai qu'il faut se poser un autre problème. M. le président Méhaignerie le sait bien du reste, car c'est au CIAT d'avril 1987, lorsqu'il était ministre de l'équipement, qu'ont été décidés les grands équipements structurants qui régissent actuellement la carte des transports dans notre pays.

Monsieur Gonzales, vous êtes très attentif au devenir de l'aéroport d'Orly, ce dont je vous remercie, et à tous les problèmes de nuisance que nous évoquons souvent ensemble. Lorsque l'on construit une ligne à grande vitesse, l'objectif est bien sûr de gagner du temps, mais on le fait aussi pour pouvoir utiliser davantage la ligne classique – Paris-Le Mans-Rennes, Paris-Tours-Poitiers-Bordeaux, etc. – pour d'autres types de trafics, c'est-à-dire que, si j'écoute bien les régions, il faut plus de TER, plus de trains de fret et moins de camions. Or, plus de trains de fret, cela signifie que l'on va faire passer davantage de trains dans des gares situées au centre des villes, y compris la nuit, à des moments où il n'en passait pas.

Mme Catherine Coutelle. Dans ce cas, certaines améliorations devront être apportées !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Oui, il faudra améliorer par exemple le système de freinage, pour réduire les nuisances sonores, et plus généralement la qualité des trains de fret.

Autre exemple : si, pour développer le fret, nous saturons le tunnel de la Maurienne, une fois que nous l'aurons mis au gabarit et avant que celui du Mont-Cenis ne soit utilisable, il y aura davantage de bruit dans la vallée de la Maurienne. Face aux nouveaux défis, nous devons réfléchir globalement aux nuisances non seulement des lignes nouvelles, mais aussi des lignes anciennes dont le trafic augmentera. Ainsi, madame Branget, si le système fonctionne, c'est-à-dire si la ligne Rhin-Rhône accueille les TGV et que le fret augmente entre Strasbourg et Lyon, les trains qui passent en gare de Besançon-Viotte seront plus nombreux.

Ne légiférons donc pas dans l'urgence et gardons à l'esprit la révision prochaine de la taxe professionnelle. L'augmentation des trains de fret destinée à répondre aux impératifs du Grenelle de l'environnement apportera des nuisances nouvelles auxquelles nous ne sommes pas habitués et auxquelles, au nom même du respect de l'environnement, il faudra trouver des solutions.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. Le Grenelle de l'environnement, auquel nous sommes tous favorables, ne doit pas interdire de raisonner finement et de nous poser certaines questions. Ainsi, je ne suis pas sûr que nous devions nous engager, comme le président de la commission semble le suggérer, dans la voie d'une exonération fiscale du rail, au seul motif qu'il faille respecter le Grenelle.

Par ailleurs, je crains que le débat sur la taxe carbone, qui sera ouvert lors de l'examen de la loi de finances, ne nous prive d'un débat global sur la fiscalité écologique. Dans ce domaine, il faut choisir entre deux solutions très différentes : faire évoluer certains impôts afin de leur donner une meilleure intelligence écologique – c'est-à-dire opérer un « verdissement » de la fiscalité – ou créer un impôt nouveau, éventuellement compensé, comme la taxe carbone. Même si, à ce jour, c'est vers la seconde solution que l'on s'oriente, je rappelle qu'il faut mener une vaste réflexion sur ces sujets.

Enfin, même si la réforme de la taxe professionnelle doit respecter la compétitivité du rail, ni le Gouvernement ni les parlementaires ne sauraient créer un effet d'aubaine injustifié en sa faveur. Ne mélangeons pas tout ! Le Gouvernement doit réfléchir à une nouvelle forme d'imposition permettant de taxer davantage la SNCF, qui acquittera moins d'impôts locaux après la réforme de la TP, ainsi que RFF.

M. le président. Merci, monsieur Mariton.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. C'est pourquoi je soutiens l'amendement n° 15.

M. Maxime Bono. Rappel au règlement !

M. le président. Je vous écoute, monsieur Bono.

M. Maxime Bono. Monsieur le président, je m'étonne que vous n'ayez pas encore donné la parole à Mme Coutelle, pour soutenir l'amendement n° 72, dont vous avez annoncé qu'il pouvait faire l'objet d'une discussion commune avec l'amendement n° 15.

Puisqu'il est toujours désagréable de présenter un amendement une fois que la discussion a eu lieu, il aurait été plus élégant que vous lui permettiez d'intervenir, comme elle le demandait depuis plusieurs minutes, avant que la commission et le Gouvernement ne se soient exprimés.

M. le président. Par souci d'élégance, je donne immédiatement la parole à Mme Coutelle, pour présenter l'amendement n° 72.

Mme Catherine Coutelle. Merci, monsieur le président, mais j'aurais aimé pouvoir participer au débat.

M. le président. Il n'est pas terminé !

Mme Catherine Coutelle. J'ai entendu la position du rapporteur et du secrétaire d'État. Comme celui-ci, je pense que le TGV est une grande chance pour les territoires. On ne le

comprend pas toujours quand on est éloigné d'une gare, mais le TGV favorise le développement économique, la mobilité et la protection de l'environnement.

Néanmoins, pendant le temps des travaux, et surtout si elles sont éloignées d'une gare TGV sans être desservies par un TER de rabattement, les communes en voient plus les inconvénients – fracture dans le territoire, gel des terrains – que les retombées favorables. C'est pourquoi non seulement nous demandons, comme nos collègues, une compensation pour les communes traversées par une LGV, mais nous souhaitons que la compensation représentée en 2009 une redevance forfaitaire de 10 000 euros par kilomètre et par ligne.

J'ai entendu la position du Gouvernement sur les bases de travaux. Aujourd'hui, quand les projets sont lancés, les communes se battent pour les aménager, à cause de la TP. Mais qu'en sera-t-il quand celle-ci aura été supprimée ? En outre, comment compenser pour les communes qui n'accueilleront pas ces bases ? Nous devons trouver le moyen d'envoyer un signal favorable aux communes rurales qui voient passer le TGV sans en recueillir de bénéfice immédiat.

Enfin, comme vous, monsieur le secrétaire d'État, j'ai mis en garde mes collègues qui se réjouissent de ce que le fret emprunte les anciennes lignes. En effet, celles-ci traversent les villes et les villages. Si, au nord de Poitiers, le fret empruntait la ligne de Chasseneuil, que vous connaissez bien, le fret passerait au ras des maisons.

M. le président. La commission a déjà émis un avis défavorable.

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 72 ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Jamais un Gouvernement de la V^e République n'avait annoncé un tel chantier ferroviaire, qui posera nécessairement des problèmes de financement. C'est pourquoi l'État doit recourir au partenariat public-privé ou se tourner vers les régions, les départements et les communautés de communes ou d'agglomération.

La première étape prévoit la construction de 2000 kilomètres. Les suivantes concernent la nouvelle ligne Paris-Lyon, ou encore la ligne vers Nice, à l'est de Marseille. Au moment où nous nous apprêtons à réaliser un programme historique, veillons à ne pas trop charger la barque et essayons de trouver un dispositif fiscal raisonnable, en cohérence avec la taxe professionnelle. Autrement, la grande histoire pourrait bien finir en historiette.

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

M. Pierre Méhaignerie. Nous sommes toujours sensibles aux arguments du Gouvernement, surtout quand il nous incite à la modération.

Le sous-amendement n° 142 propose, dans un souci de consensus, de ne pas fixer le montant de la compensation. Mais il semble raisonnable de ne pas renoncer à son principe, sans quoi les communes ne toucheront rien.

Vous le voyez, monsieur le secrétaire d'État : nous faisons un pas vers vous en acceptant que le montant de la redevance soit fixé par décret et révisable chaque année.

Plusieurs députés du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche. On sait ce qu'il en est des compensations « à l'euro près » !

M. Pierre Méhaignerie. Allons ! Cet engagement apparaîtra dans la loi de finances.

Renonçons à fixer la redevance à 10 000 euros par kilomètre de ligne. Mais le prix de 128 euros actuellement versé aux communes est dérisoire, sinon méprisant.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. En effet !

M. Pierre Méhaignerie. Pour ne pas charger la barque, nous faisons un grand pas dans votre direction, monsieur le secrétaire d'État, mais il faut acter le principe d'une participation.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. Très juste !

M. le président. L'Assemblée est suffisamment informée.

M. François Pupponi. Nous voudrions répondre au Gouvernement !

M. le président. M. Méhaignerie a déjà répondu.

M. François Pupponi. Pas pour notre groupe !

M. le président. Pour vous faire plaisir, monsieur Pupponi, je donne la parole à M. Bono.

M. Maxime Bono. Je suis surpris des conditions dans lesquelles se déroule notre débat. On nous demande de ne pas nous précipiter en adoptant le principe d'une redevance aux communes, que chacun s'accorde à juger importante ; mais, dans le même temps, on nous bouscule quand il s'agit de transférer les avoirs du STIF vers la RATP, dont le montant – excusez du peu ! – se situe entre 1,5 et 8 milliards d'euros !

Pour notre part, nous nous rangeons à la proposition de M. Méhaignerie d'acter le principe d'une taxe, et nous retirons l'amendement n° 72, qui propose de fixer la redevance à 10 000 euros par kilomètre.

(L'amendement n° 72 est retiré.)

(Le sous-amendement n° 142 n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 15 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 120.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Cet amendement prévoit que les décisions de la Commission intergouvernementale au tunnel sous la Manche seront susceptibles de recours devant le juge administratif. Cette disposition est purement technique et administrative.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Avis favorable.

(L'amendement n° 120 est adopté.)

Article 3 bis

(L'article 3 bis est adopté.)

Après l'article 3 bis

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 88, portant article additionnel après l'article 3 bis.

La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Cet amendement propose que, six mois au plus tard après la promulgation du projet de loi, le Gouvernement remette au Parlement un rapport faisant état de l'avancement des projets de désenclavement des quartiers inscrits dans le plan Espoir Banlieue, notamment des quatre projets franciliens.

Ceux-ci n'avancent guère : au moment où le Gouvernement annonce qu'il va développer le TGV, certains territoires restent enclavés, alors même que le Président de la République s'était donné comme priorité de mettre fin à leur isolement.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Avis défavorable : ces chantiers relèvent des compétences du STIF, auxquelles nos collègues du groupe socialiste semblent très attachés. *(Sourires.)*

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Même avis.

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Le rapporteur connaît bien ces dossiers, puisque l'un d'eux concerne sa circonscription. Le STIF n'est pas seul décideur en la matière : la RATP, la SNCF, RFF et d'autres grands opérateurs le sont également. Pour la construction du tramway qui doit désenclaver Clichy et Montfermeil, certains blocages ne sont pas imputables au STIF. Il ne nous paraîtrait donc pas inutile qu'un rapport soit rédigé à ce sujet.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Sur la plupart de ces sujets, j'ai déjà répondu, même si c'était parfois sous forme de boutade. Les chantiers franciliens figurent au contrat de projets État-région.

M. François Pupponi. Mais ils n'avancent pas !

M. Yanick Paternotte, rapporteur. La région finance la majorité de ces investissements, pour l'essentiel selon une clé de répartition de 60/40, avec parfois le soutien des conseils généraux.

Je ne peux donc que répéter que, dans ce cas, la compétence revient clairement au STIF et que les projets sont inscrits dans le cadre du contrat de projets État-région. Il s'agit ici de la libre administration des collectivités. On connaît ma position, et je crois que nous la partageons : je suis très favorable au barreau de Gonesse, avec un débranchement nord et sud, mais je suis contre le barreau Creil-Roissy. Pour autant, je ne vais pas m'immiscer dans la gestion de la région Picardie ou de la région Ile-de-France, sauf si on me demande expressément mon opinion.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Même avis.

(L'amendement n° 88 n'est pas adopté.)

Avant l'article 4

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 95.

La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. La défense de cet amendement m'évitera d'intervenir à propos d'amendements de suppression des articles suivants.

Nous rejetons la création de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, qui est la conséquence directe de la libéralisation de ce mode de transport. La volonté du Gouvernement de faire de l'ARAF le véritable régulateur du système ferroviaire en lieu et place du ministre des transports dépasse largement le cadre des injonctions européennes et constitue un pas supplémentaire vers la déresponsabilisation des pouvoirs publics dans le domaine des transports ferroviaires et, plus largement, pour l'aménagement du territoire et les impératifs de prise en compte du développement durable.

L'ARAF ne sera pas différente des autres opérateurs créés dans les secteurs où existent des opérateurs publics. Son seul objectif est de donner des gages quant à la concurrence et de faire la place au privé. D'ailleurs, les propos du rapporteur au Sénat, monsieur Grignon, sont clairs : « l'autorité de régulation des activités ferroviaires disposera de la sorte du plus haut degré d'indépendance dont peut jouir une instance de régulation », ce que confirment les nombreux amendements déposés pour en renforcer les compétences non seulement au Sénat, mais lors de l'examen du projet par la commission des affaires économiques de notre assemblée. Pour toutes ces raisons, nous demandons la suppression de la division et de l'intitulé.

(L'amendement n° 95, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Article 4

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 96, tendant à la suppression de l'article.

M. Daniel Paul. Il est défendu.

(L'amendement n° 96, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 38.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. Lorsqu'on crée une autorité publique, il est désormais important de se soucier de son adresse internet. Or il apparaît que les adresses araf. fr, araf. com, araf. org, araf. info, sont déjà utilisées. Par cet amendement, je propose donc d'appeler le nouvel organisme « Autorité publique indépendante de régulation des activités ferroviaires ». Cela aurait en outre le mérite de mieux expliciter sa nature.

Certains ont fait observer qu'il serait possible de racheter les adresses internet que j'ai citées. Je n'en suis pas certain en raison des activités exercées par ceux qui les possèdent dans certains cas. Pour d'autres, ce rachat aurait un coût et mon amendement aurait donc le mérite de coûter moins cher.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Avis défavorable.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le Gouvernement est prêt à investir les 1 800 dollars nécessaires pour récupérer l'adresse araf, sans même demander à M. Mariton de créer un impôt en contrepartie.

(L'amendement n° 38 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 73.

La parole est à M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Cet amendement propose de substituer, à l'alinéa 2, aux mots « n'entravent pas le développement de la concurrence », les mots « garantissent le bon fonctionnement de la concurrence ». L'article donne en effet à l'ARAF mission de veiller à ce que les conditions d'accès au réseau ferroviaire pour les entreprises n'entravent pas le développement de la concurrence. Ces deux formulations traduisent bien les différences entre nos positions. Je le disais cet après-midi, ce texte est marqué par l'idéologie des années 90 recourant aux vieilles recettes de la libéralisation. Parler simplement de « ne pas entraver » le développement de la concurrence, c'est revenir au mythe de la main invisible qui régulerait les marchés. Nous inscrivons dans l'avenir, et sans être contre la concurrence, nous voulons des règles pour l'encadrer afin d'en garantir le bon fonctionnement.

Mme Catherine Coutelle. Très bon amendement.

(L'amendement n° 73, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 75.

M. Maxime Bono. Il est défendu.

(L'amendement n° 75, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 74.

La parole est à M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. En refusant l'amendement précédent, vous avez considéré que les critères de sécurité sont inclus dans les critères techniques. Cela peut se défendre. Mais dans ce cas, les missions confiées à l'ARAF semblent interférer avec celles de l'établissement public de sécurité ferroviaire. Dans le souci d'une meilleure sécurité, nous vous proposons donc, par cet amendement, d'organiser une coopération entre ces deux organes.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. C'est là un sujet très important que nous avons abordé à l'article 1^{er}. Je le répète, il ne s'agit pas de construire un meccano qui ne fonctionne pas. L'autorité de régulation porte bien son nom. L'établissement de sécurité publique ferroviaire doit être son interlocuteur, mais pas sur le même plan. J'avais d'ailleurs proposé un certain nombre d'amendements pour bien affirmer cette prééminence de l'ARAF sur l'EPSF. Ce dernier donne un avis, mais l'autorité décide *in fine*. Nous l'avons bien vu en Allemagne – je parle sous le contrôle de notre collègue Bernard Lesterlin – en discutant avec le secrétaire d'État aux transports : partout où l'on a voulu donner la prééminence aux règles de sécurité, on a créé des entraves à l'ouverture à la concurrence. Soyons donc prudents pour que ce que

nous mettons en place fonctionne. Nous avons l'exemple de RFF et de la SNCF. Il faut que l'autorité de régulation soit le sommet de cette petite pyramide et ait vraiment de l'autorité.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Avis défavorable, avec les mêmes arguments.

M. le président. La parole est à Mme Catherine Coutelle.

Mme Catherine Coutelle. Le rapporteur a raison : l'ARAF est la véritable autorité. En fait, je crois que l'établissement public de sécurité ferroviaire est facteur de complexité. Il existe un rapport qui montre combien les relations sont peu claires entre RFF et la SNCF : la dévolution du patrimoine n'a pas été tranchée clairement, et on en est encore à discuter de ce qui appartient à l'un ou l'autre. Avec cet établissement public, on risque de créer des relations difficiles à éclaircir. Nous étions contre sa création. Puisqu'il existe, il faut vraiment définir très clairement qui fait quoi et qui a autorité sur qui.

(L'amendement n° 74 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 52.

La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Cet amendement porte sur le même sujet. Il est en effet indispensable que l'accès aux capacités d'infrastructure sur le réseau ne soit pas dominé uniquement par des contraintes économiques. L'EPSF exerce une mission générale de surveillance de la mise en œuvre des règles de sécurité sur le réseau ferré national. Il s'assure par des audits et des contrôles que les exigences en matière de sécurité sont respectées. Notre amendement entend affirmer de façon claire l'absence de tutelle de l'ARAF sur l'EPSF. De la lecture des différents rapports parus récemment, la grande inquiétude qui se dégage est que des impératifs de sécurité puissent entraver le bon déroulement de la concurrence. *A contrario*, on ne saurait accepter que la sécurité soit sacrifiée pour des raisons économiques. L'économie elle-même en souffrirait, les chargeurs recherchant également la fiabilité. Le rapporteur ayant indiqué qu'il était nécessaire de clarifier les rapports entre l'ARAF et l'EPSF, et comme nous ne sommes pas pleinement satisfaits de la rédaction présentée, nous proposons cet amendement. Nos collègues du Sénat avaient proposé un amendement faisant état d'une coopération entre ces deux établissements ; il avait été rejeté au motif que la commission et le Gouvernement étaient partisans d'une totale indépendance. Notre amendement semble répondre à cet objectif.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Défavorable. Pour compléter ce que j'ai dit, je précise que le Sénat a réécrit une partie de l'article 9, qui fixe les relations entre l'EPSF et l'ARAF. Sur cet article, j'ai déposé plusieurs amendements et le Gouvernement un amendement de précision. Aujourd'hui, le risque est grand – et j'apprécie que nos collègues partagent cet avis – que l'on utilise la question de la sécurité pour ôter leur responsabilité aux élus et aux acteurs. On le constate dans tous les systèmes. On s'en sert aussi souvent pour empêcher que les concurrents ne pénètrent sur le marché. Soyons donc très prudents. Examinons bien comment s'applique l'article 9, sur lequel, d'ailleurs, il faudra peut-être revenir un jour.

Vous évoquiez les problèmes entre SNCF et RFF. Certes, la répartition du patrimoine est discutable et discutée. La question n'est pas réglée et porte sur le bilan financier. Quoi qu'il en soit, RFF a une arme, qu'il brandit face aux nouveaux entrants : le document de référence du réseau, dans lequel figure le volet sécurité. Avec ce document – j'appelle l'attention des régions à ce sujet – on peut évincer tous les nouveaux entrants.

Ne rendons pas plus complexe ce système qu'il est déjà très difficile de faire fonctionner. Regardons si l'article 9 s'applique correctement à terme. Mais il ne faut rien changer à l'article 4.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. La sécurité est un des atouts du système ferroviaire. Le TGV français a eu des accidents à des passages à niveau, mais hormis ces cas ou les attaques terroristes il y a quelques années, jamais un TGV n'a déraillé, jamais il n'y a eu un mort dans un accident de TGV. Nous sommes très attachés à la sécurité ferroviaire.

D'autre part, en défendant notre industrie, j'ai constaté que les matériels ferroviaires français : TGV, train automoteur, tramway, métro, ne pénétraient pas sur le marché japonais, l'un des premiers du monde, parce que les Japonais, avec tout le respect que je leur porte, ont inventé des normes de sécurité destinées à empêcher toute pénétration de matériels issus d'un autre pays et non de leur propre industrie. Il faut donc bien distinguer ce qui relève de la sécurité réelle et ce qui est une sécurité à visée protectionniste pour protéger des marchés face à notre industrie ferroviaire, qui est très exportatrice.

Nous avons trouvé un bon équilibre. L'EPSF fixe des règles auxquelles on ne touche pas. L'autorité de régulation s'occupe d'autres règles visant à vérifier les conditions de concurrence. L'indépendance de ces deux établissements, le fait qu'il n'y ait aucun lien entre eux, est la meilleure garantie du système de sécurité français. Dans l'esprit de nos compatriotes, le chemin de fer a toujours été un mode de transport dans lequel la sécurité s'impose, y compris aux préoccupations commerciales. Il faut en rester à cet équilibre : avis défavorable.

(L'amendement n° 52 n'est pas adopté.)

(L'article 4 est adopté.)

Article 5

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 97, visant à supprimer l'article 5.

La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Défendu.

(L'amendement n° 97, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 53 et 77.

La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n° 53.

M. Daniel Paul. Cet amendement entend revenir sur les critères selon lesquels sont choisis les membres de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, en introduisant parmi les compétences techniques ou juridiques la notion de compétence sociale.

Nous avons déjà évoqué cette question en commission au mois de juin dernier. Le rapporteur me répondra sans doute qu'il est déjà prévu que le Conseil économique, social et environnemental désigne l'un des membres de l'ARAF, et qu'il a même été recommandé qu'il choisisse un représentant des organisations syndicales. Toutefois, il me semble que les choses seraient encore plus claires si nous adoptions mon amendement.

M. le président. La parole est à M. Maxime Bono, pour soutenir l'amendement n° 77.

M. Maxime Bono. Il s'agit en effet de faire entrer dans l'ARAF des compétences sociales *via* les organisations syndicales.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Défavorable. Une telle exigence sort du champ de compétence de l'ARAF.

Je confirme ce que j'ai dit à Daniel Paul samedi dernier, à la fête de *l'Humanité*. (« Ah ! » sur les bancs du groupe SRC.)

Eh oui : j'étais invité ; j'y suis allé !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Vous voyez que nous sommes ouverts !

M. Yanick Paternotte, rapporteur. L'article 5 traite de la composition de l'ARAF et du mode de nomination de ses membres. Cette autorité est composée de six membres, plus le président. Trois des membres autres que le président sont désignés respectivement par le président de l'Assemblée nationale, le président du Sénat et le président du Conseil économique, social et environnemental. Il me semble que le texte même de cet article constitue une bonne réponse à ces amendements.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Défavorable.
(*Les amendements identiques n° 53 et 77 ne sont pas adoptés.*)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 54 rectifié.

M. Daniel Paul. Défendu.
(*L'amendement n° 54 rectifié, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 76.

La parole est à Mme Catherine Coutelle.

Mme Catherine Coutelle. Cet amendement vise à permettre qu'un des membres de l'ARAF soit nommé par l'Association des régions de France. Il semblerait logique que les régions, compétentes en matière de TER, désignent un membre de cette autorité : comme le souligne M. Bono, il serait même extravagant qu'elles n'y aient pas leur place !

Il faut que nous parvenions, en nous parlant et en nous maillant, à construire un réseau cohérent qui s'organise de l'échelon régional au niveau international. Si des rapports

montrent que notre réseau s'est énormément développé, tant avec les TER, grâce à l'effort considérable des régions, qu'avec les TGV, comme vous nous le rappelez depuis le début de la soirée, monsieur le secrétaire d'État, il reste toutefois un chaînon manquant au niveau des lignes interrégionales : les lignes Corail intercity. Il est donc indispensable que tous les interlocuteurs puissent discuter pour organiser des réseaux au service des voyageurs.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Défavorable. En termes économiques, cette proposition semble pleine de bon sens, mais je vous rappelle que les lois de décentralisation font des régions des autorités organisatrices de transport ; il est clair qu'elles ne peuvent être juge et partie ; or l'ARAF traitera des questions de concurrence.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Même avis.

(*L'amendement n° 76 n'est pas adopté.*)

(*L'article 5 est adopté.*)

Article 6

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 98, visant à supprimer l'article 6.

M. Daniel Paul. Défendu.

(*L'amendement n° 98, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

(*L'article 6 est adopté.*)

Article 7

M. le président. À l'article 7, je suis saisi d'un amendement de suppression n° 55.

La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. L'article visé par cet amendement de suppression instaure un pouvoir réglementaire supplétif s'appliquant aux règles concernant notamment les conditions de raccordement au réseau ferroviaire, qu'elles soient techniques et administratives concernant l'accès au réseau ou qu'elles traitent de son utilisation.

Certes, ce pouvoir réglementaire est soumis à l'homologation du ministre, comme un garde-fou qui est censé nous rassurer ; cependant, cette homologation est réputée accordée en cas d'absence de réponse au bout de deux mois, tout refus devant être justifié.

Il semble, comme l'ont fait remarquer nos collègues du Sénat, qu'une telle disposition n'est pas conforme à l'esprit des conditions posées, en 1986, par le Conseil constitutionnel, qui jugeait alors de la constitutionnalité de ce pouvoir réglementaire. En effet, le Conseil exige un contrôle ministériel sur les règlements de l'autorité concernée. Or l'autorisation implicite et même l'obligation de motivation du refus par le ministre ne paraissent pas conformes à l'esprit de subordination voulu par le juge constitutionnel.

Nous l'avons déjà dit, mais ce problème constitue l'un des principaux points d'achoppement de ce projet de loi : nous rejetons la proposition gouvernementale qui consiste à faire de l'ARAF le véritable régulateur du système ferroviaire. Nous considérons que le pouvoir réglementaire ne peut être délégué à des autorités dites « indépendantes », alors même que ces compétences relèvent des pouvoirs publics dans le cadre de l'exercice des missions de service public.

L'article 7 n'est donc pas acceptable en l'état.

(L'amendement n° 55, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 78.

M. Maxime Bono. Défendu.

(L'amendement n° 78, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 7 est adopté.)

Article 8

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 100, visant à supprimer l'article 8.

M. Daniel Paul. Défendu.

(L'amendement n° 100, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 79 rectifié.

M. Maxime Bono. Défendu.

(L'amendement n° 79 rectifié, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 36.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. Il me semble que la rédaction du sixième alinéa de l'article 8 du projet de loi pourrait être ambiguë.

Au lieu de prévoir que l'autorité émet un avis conforme sur « la fixation des redevances », il serait préférable d'écrire qu'elle se prononce sur « le montant des redevances ». Ainsi, on comprendrait clairement que l'avis porte effectivement sur le montant des sommes dues.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Défavorable.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Monsieur Mariton, je pense que notre rédaction est meilleure que la vôtre. Si « montant » est effectivement plus précis que « fixation », ce choix limiterait le champ de l'avis conforme de l'ARAF en matière de redevances des infrastructures liées à l'utilisation du réseau ferré national. L'avis ne pourrait plus porter que sur les montants au regard des principes et des règles de tarification applicables sur ce réseau ; dès lors, l'ARAF ne pourrait pas se prononcer sur la conformité des différents barèmes de redevance par nature de ligne ou par type de circulation ni, par exemple, sur les mécanismes de calcul des redevances.

Monsieur Mariton, en partant d'un excellent sentiment, fort compréhensible de la part du rapporteur de la commission des finances, vous proposez un amendement qui aurait un résultat inverse à celui que vous recherchez. Je vous demande donc de le retirer.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. Je comprends que qui peut le plus peut le moins, mais le montant est-il inclus dans le dispositif que vous nous présentez, monsieur le secrétaire d'État ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Oui !

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. Dans ce cas, je retire l'amendement.

(L'amendement n° 36 est retiré.)

(L'article 8 est adopté.)

M. le président. Mes chers collègues, nous poursuivrons nos travaux dans la matinée.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, mardi 22 septembre à neuf heures trente :

Suite du projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports ;

Projet de loi relatif au transfert aux départements des parcs de l'équipement et à l'évolution de la situation des ouvriers des parcs et ateliers.

La séance est levée.

(La séance est levée, le mardi 22 septembre 2009, à zéro heure vingt-cinq.)

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

CLAUDE AZÉMA



ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE	
03	Compte rendu 1 an	171,30
33	Questions 1 an	118,90
83	Table compte rendu 1 an	29,40
	DÉBATS DU SÉNAT	
05	Compte rendu 1 an	153,30
35	Questions 1 an	86,10
85	Table compte rendu 1 an	26,00
95	Table questions 1 an	18,10
	DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE	
07	Série ordinaire 1 an	894,50
	DOCUMENTS DU SÉNAT	
09	Un an	865,90

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

Paiement à réception de facture

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

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

(*) Arrêté du 21 novembre 2008 publié au *Journal officiel* du 27 novembre 2008

Direction, rédaction et administration : Journaux officiels, 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15
Standard : **01-40-58-75-00** – Renseignements documentaires : **01-40-58-79-79** – Télécopie abonnement : **01-40-58-77-57**

Prix du numéro : 2,50 €
(Fascicules compte rendu et amendements)