

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Suite de l'examen, ouvert à la presse, du projet de loi portant réforme ferroviaire (n° 1468) (*M. Gilles Savary, rapporteur*) et examen, pour avis, de la proposition de loi organique de MM. Jean-Paul Chanteguet, Jean-Jacques Urvoas et Gilles Savary et plusieurs de leurs collègues relative à la nomination des dirigeants de la SNCF (n° 1877) (*M. Gilles Savary, rapporteur pour avis*) 2

Mercredi
28 mai 2014
Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 61

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

**Présidence de
M. Jean-Paul
Chanteguet**
Président



La Commission a poursuivi l'examen, **sur le rapport de M. Gilles Savary, du projet de loi portant réforme ferroviaire (n° 1468) et sur le rapport pour avis de M. Gilles Savary, la proposition de loi organique de MM. Jean-Paul Chanteguet, Jean-Jacques Urvoas et Gilles Savary et plusieurs de leurs collègues relative à la nomination des dirigeants de la SNCF (n° 1877).**

M. le président Jean-Paul Chanteguet. À l'issue du délai de dépôt, fixé au vendredi 23 mai, la Commission a reçu de M. Martial Saddier deux amendements portant sur la proposition de loi organique relative à la nomination des dirigeants de la SNCF.

Hier soir, nous avons achevé l'examen des amendements à l'article 2.

Article 3 (articles L. 2122-2, L. 2122-4, L. 2122-4-1 (nouveau), L. 2123-1, L. 2123-4 à L. 2123-11 du code des transports) : *Règles visant à assurer l'impartialité des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire*

La Commission est saisie de l'amendement CD118 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Nous proposons à nouveau que le gestionnaire du réseau ferré national continue à s'appeler Réseau ferré de France, afin de bien distinguer les deux EPIC de base et par respect pour les salariés et l'histoire de RFF.

M. Gilles Savary, rapporteur. Avis défavorable pour les raisons que nous avons déjà exposées.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche. Avis défavorable. Je pensais que la nuit vous aurait permis de comprendre nos arguments.

La Commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD61 rectifié du rapporteur.

M. le rapporteur. Nous proposons d'étendre l'obligation de confidentialité imposée par cet article aux personnels des gestionnaires d'infrastructures autres que SNCF Réseau.

M. le secrétaire d'État. Favorable, sous réserve que cette disposition s'étende à l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures.

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle en vient à l'amendement CD46 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement tire les conséquences de l'extension de l'obligation de confidentialité précédemment votée.

M. le secrétaire d'État. Favorable.

M. Martial Saddier. J'observe qu'au fil de vos amendements, vous êtes en train de nous donner raison, en proposant les garanties d'indépendance que nous demandons depuis le début de l'examen de ce projet de loi.

M. le rapporteur. Si vous lisez le projet de loi, vous constateriez que nos amendements sont conformes à l'architecture même du texte. Je suis heureux qu'ils vous rendent heureux ! (*Sourires*)

M. le secrétaire d'État. Favorable.

La Commission adopte l'amendement.

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD48 troisième rectification du rapporteur et CD208 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. L'objectif de cet amendement, qui assure la transposition de dispositions de la directive 2012/34 de l'Union européenne, est d'inscrire les principes de pertinence et de justification des coûts dans la législation, de façon à exclure toute facturation de coûts sans lien avec la prestation rendue.

À l'instar des autres industries de réseau régulées, il convient d'inciter les exploitants d'installations de services à maîtriser leurs coûts tout en veillant à la qualité du service fourni.

M. le rapporteur. Sous une forme plus concise, mon amendement poursuit le même objectif.

M. le secrétaire d'État. Le Gouvernement préfère l'amendement du rapporteur.

L'amendement CD208 est retiré.

La Commission adopte l'amendement CD48 rectifié.

En conséquence, l'amendement CD284 rectifié n'a plus d'objet.

La Commission est saisie de l'amendement CD290 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Il s'agit de transposer l'alinéa 4 de l'article 13 de la directive 2012/34 de l'Union européenne, qui fait obligation de traiter les demandes d'accès aux installations de service dans un délai raisonnable fixé par le régulateur.

M. le rapporteur. Avis favorable.

M. le secrétaire d'État. Même avis.

La Commission adopte l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD307 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. L'amendement a pour objectif de créer un processus de planification à moyen terme qui associe les parties prenantes en vue d'atteindre une utilisation optimale du réseau. Dans un souci de clarté, j'ajoute qu'il est le fruit de nos rencontres avec l'ARAF.

M. le rapporteur. Outre que vous proposez un cadre trop rigide, la répartition des capacités d'infrastructure fait déjà l'objet d'un document annuel de référence du réseau ferré. À cela va venir s'ajouter une charte du réseau, négociée avec les nouveaux entrants et l'ensemble des opérateurs du réseau, qui fixera pour une dizaine d'années leurs droits et leurs obligations. Enfin, le Comité des opérateurs de réseau, structure de dialogue, sera chargé du règlement des petits litiges et des ajustements éventuels.

M. le secrétaire d'État. Défavorable. Si je partage votre constat de la nécessité d'une planification, monsieur Bertrand Pancher, je suis d'accord avec le rapporteur pour dire que votre proposition pêche par excès de rigidité. Il n'est pas possible de l'adopter en l'état.

La Commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD291 rectifié de M. Bertrand Pancher.

M. Yannick Favennec. Il est proposé de préciser que le présent chapitre concerne la gestion des gares mais aussi celle des autres infrastructures de services. À l'instar de la gestion des gares, la gestion des autres infrastructures de services doit faire l'objet d'une comptabilité séparée de celle de l'exploitation des services de transports. Cette obligation est prévue par les articles 6 et 13 de la directive 2012/34 de l'Union européenne.

M. le rapporteur. Avis favorable.

M. le secrétaire d'État. Avis favorable du Gouvernement.

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CD198 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Amendement de cohérence qui tend également à préciser, à l'alinéa 9, que la gestion des autres infrastructures de services, comme celle des gares, doit faire l'objet d'une comptabilité séparée de celle de l'exploitation des services de transports.

M. le rapporteur. Avis favorable.

M. le secrétaire d'État. Même avis.

M. Jean-Marie Sermier. C'est l'essence même de la loi : sans comptabilité distincte, il n'y aura pas de distinction véritable entre les transporteurs et les gestionnaires d'infrastructures.

La Commission adopte l'amendement à l'unanimité.

Puis elle examine l'amendement CD60 du rapporteur.

M. le rapporteur. Il s'agit d'associer, en les consultant, les régions aux investissements de développement et de renouvellement des gares, en particulier TER, dont elles sont devenues le principal financeur.

M. le secrétaire d'État. La concertation existe, mais elle est insuffisante. Le Gouvernement est favorable à cet amendement, comme d'ailleurs à tout ce qui contribue à associer les autorités organisatrices régionales aux projets d'investissement qui les concernent.

M. Florent Boudié. Notre amendement CD455 rectifié, que nous vous proposerons après l'article 3, va plus loin que votre amendement, monsieur le rapporteur, puisqu'il prévoit une véritable codécision de l'autorité organisatrice régionale.

M. David Douillet. La question de fond est de savoir si l'État soutiendra financièrement les régions, notamment l'Île-de-France, dans ce domaine. On sait la charge que représente pour les régions le coût du renouvellement de leurs infrastructures ferroviaires.

M. le rapporteur. J'ai déjà dit hier que les questions de financement n'étaient pas l'objet de ce projet de loi. Ce qui nous est ici proposé, c'est de mettre en place une gouvernance du secteur ferroviaire qui permette d'assainir sa situation financière.

Par ailleurs, vous n'ignorez pas, monsieur David Douillet, que le projet du Grand Paris et le plan de modernisation du réseau mobilisent d'ores et déjà beaucoup d'argent public. Moi-même, je sais que la région Île-de-France considère que son syndicat des transports, le STIF, devrait bénéficier des retombées financières des galeries commerciales présentes dans les gares de catégorie 1 vers lesquelles il achemine quantité de clients potentiels. Toutefois, ce sujet ne relève pas de notre débat d'aujourd'hui, d'autant que ces questions sont régies par un décret. Je proposerai *via* un amendement que le Gouvernement nous soumette, d'ici à deux ans, un rapport sur cette question difficile.

M. Martial Saddier. Je regrette qu'on ne profite pas de ce véhicule législatif pour régler la problématique des gares, qui est, pour la plupart d'entre elles, moins complexe que dans le cas particulier des gares parisiennes. Il faut impérativement que les collectivités territoriales soient associées aux décisions d'investissement qui les concerne, d'autant que l'État ne peut plus investir dans les gares sans elles. Ce serait un ballon d'oxygène pour les gares des villes moyennes : celles-ci ne peuvent pas attendre la publication d'un rapport dans les deux années suivant la promulgation de cette loi, ce qui repousserait le débat au mieux à la mandature suivante. Ce serait quatre à cinq années de perdues.

M. Jean-Pierre Vigier. Espérons qu'une fois cette nouvelle gouvernance installée, il ne sera plus possible de commander des rames dont la largeur excède celle des voies !

M. Jean-Marie Sermier. L'ensemble des infrastructures régionales est concerné, pas seulement les gares parisiennes. Par ailleurs, il faudrait savoir ce que recouvre ce terme de consultation. Cela signifie-t-il que l'autorité organisatrice régionale participera au plan de financement ou simplement qu'elle devra donner son accord au projet d'investissement envisagé ?

M. Laurent Furst. Les gares n'habitent pas à la bonne adresse dans votre réforme ! Ce projet de loi pourrait au moins être l'occasion de définir ce qu'est une gare, notamment du point de vue de son périmètre géographique. Quant à la participation financière des régions, elle se limite dans bien des cas à un simple accompagnement financier du dispositif porté par les communes et les intercommunalités.

M. le rapporteur. Dans ce domaine, les idées apparemment simples s'avèrent complexes dans le détail de leur exécution. D'abord, il y a trois catégories de gares dont l'économie est radicalement différente. Ensuite, leurs emprises foncières ne sont effectivement pas toujours clairement définies.

Enfin, Gares & Connexions a accepté de confier aux régions, qui les finançaient, la gestion des gares TER parce que celles-ci représentaient beaucoup de dépenses mais peu de recettes. Par contre, il était hors de question de les intéresser aux recettes des gares de catégories 1, à vocation nationale et internationale. En Île-de-France, par exemple, la région n'a pas été associée aux décisions relatives à la gare Saint-Lazare, qui dégage d'importantes recettes, alors que ses investissements dans les gares TER contribuent pourtant à drainer la clientèle vers la galerie commerciale de cette gare.

Pour prendre en charge les gares TER, les régions ont exigé de nouvelles recettes. Il a été proposé de leur transférer les redevances de gare, lesquelles étaient compensées par une dotation que l'État a donc voulu supprimer. Les régions ont alors refusé les gares, estimant que les dépenses qu'elles généraient étaient plus lourdes que la redevance. Tout cela est donc très complexe, et il me paraît hasardeux de trancher ici par une mesure brutale.

Nous pensons, par ailleurs, que l'autorité organisatrice régionale ne doit avoir qu'un avis consultatif, le fait de donner des subventions n'impliquant pas nécessairement que l'on soit codécideur.

M. le secrétaire d'État. Les régions participent souvent à la modernisation et à la mise aux normes de gares d'envergure suprarégionale voire internationale. Le « décret gares » prévoit, dans ces cas, les procédures de concertation avec les cofinanceurs.

La gestion des gares affectées au trafic régional procède, quant à elle, de deux voies, l'une contractuelle – le STIF finance, par exemple, les gares par contrat –, l'autre, de financements croisés, puisque la redevance est prise en charge par l'État.

Dans ces conditions, et sans évacuer la question des processus de décision et de consultation qui sont l'un des aspects de notre réforme, il convient de se donner du temps pour consolider le dispositif.

Je rassure M. Jean-Pierre Vigier : c'est la raison d'être de l'EPIC de tête que d'empêcher à l'avenir des problèmes d'adéquation entre le matériel roulant et les quais.

La Commission adopte l'amendement CD60.

Elle examine ensuite l'amendement CD292 deuxième rectification de M. Bernard Pancher.

M. Bertrand Pancher. Nous pensons, comme le rapporteur, qu'il faut se donner du temps. Nous proposons néanmoins qu'un contrat de performance soit établi entre l'État et Gares & Connexions pour fixer aux gares des objectifs de performance et de qualité, d'une part, et tracer la trajectoire financière de Gares & Connexions, d'autre part. Cet effort de rationalisation devra être soumis à l'avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, qui aura notamment à se prononcer sur le niveau et la soutenabilité de la tarification en gares de voyageurs et sur l'adéquation entre le niveau des recettes et celui des dépenses projetées.

M. le rapporteur. Nous avons prévu, à l'article 4, un amendement soumettant la tarification en gares de voyageurs à l'avis conforme de l'autorité de régulation.

M. Bertrand Pancher. Nous approuvons. Il est essentiel, en effet, de se doter d'une véritable autorité de régulation aux pouvoirs renforcés.

L'amendement CD292 deuxième rectification est retiré.

La Commission en vient à l'amendement CD294 rectifié de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Il s'agit, d'une part, d'instaurer une obligation de publicité lors de la mise en location d'une infrastructure de service inutilisée et, d'autre part, de prévoir un contrôle de l'ARAF sur tout projet de cession. Ces dispositions sont une transposition du paragraphe 6 de l'article 13 de la directive européenne de 2012, qui prévoit la possibilité pour une entreprise ferroviaire de se porter candidate à la location d'une infrastructure de service inutilisée depuis deux années, hors cas de processus de reconversion dûment validé par l'ARAF.

M. Laurent Furst. Préciser que ces infrastructures doivent être inutilisées depuis deux années me paraît une complication inutile.

M. le rapporteur. Je suis favorable sur le fond à cet amendement, car n'importe quel opérateur peut actuellement bloquer artificiellement, en les louant, un quai ou une cour de marchandises, dans le but de neutraliser ses concurrents. Sur la forme néanmoins, sa rédaction mérite d'être révisée.

M. le secrétaire d'État. L'amendement est intéressant, en effet, mais il pose plusieurs problèmes, liés notamment à l'inaliénabilité du domaine public, qui est un principe constitutionnel. Le Gouvernement propose d'attendre l'avis du Conseil d'État, qu'il a sollicité avant d'agir par ordonnance, comme le prévoit l'article 18 du projet de loi.

M. Bertrand Pancher. La question sera-t-elle réglée avant la discussion du texte en séance ?

M. le secrétaire d'État. Non.

L'amendement CD294 rectifié est retiré.

La Commission adopte l'article 3 ainsi modifié.

Après l'article 3

Les amendements CD47 du rapporteur et CD455 rectifié de M. Alain Rousset sont retirés.

Article 4 (articles L.2131-1, L.2131-2, L. 2131-4, L.2132-4, L.2132-5, L.2132-7, L.2132-8, L.2132-8-1 (nouveau), L.2132-9, L.2132-10, 2132-13, L.2133-4, 2133-5, L.2133-5-1 (nouveau), L.2133-8-1 (nouveau), L.2133-9, L.2134-3 et L.2135-8-1 (nouveau) du code des transports) : *Attributions, pouvoirs, organisation et fonctionnement de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires*

La Commission adopte l'amendement rédactionnel CD63 du rapporteur.

Elle est saisie des amendements identiques CD210 de M. Bertrand Pancher et CD328 de M. Joël Giraud.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement tend à renforcer l'indépendance de SNCF Réseau, conformément au principe d'indépendance du gestionnaire d'infrastructure dans l'exercice de ses fonctions essentielles posé par l'article 7 de la directive 2012/34 de l'Union européenne. Cette disposition apporte une réponse complémentaire aux exigences de l'arrêt Commission/France du 18 avril 2013, par lequel la Cour de justice de l'Union européenne a condamné la France pour défaut d'indépendance juridique du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

M. Joël Giraud. Cet amendement nous permet, en effet, de nous conformer à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne.

M. le rapporteur. Je suis défavorable à ces amendements pour une question d'emplacement dans le code des transports. Je suggère de les retirer au profit de l'amendement CE245 rectifié, qui sera défendu par M. Rémi Pavros après l'alinéa 40.

Les amendements sont retirés.

La Commission examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD422 de M. André Chassaigne et CD64 du rapporteur.

M. André Chassaigne. Nous proposons de supprimer les dispositions relatives aux compétences financières de l'ARAF, considérant qu'elles constituent un véritable carcan pour la SNCF. Il est d'autant moins nécessaire que l'ARAF soit ainsi érigée en contrôleur financier que le Haut comité du ferroviaire pourrait voir ses propres compétences élargies.

M. le rapporteur. Je suis opposé à l'amendement CD422, car les dispositions du projet de loi ne signifient pas que l'ARAF est un contrôleur financier mais qu'elle prend en considération dans ses analyses notamment l'objectif d'équilibre économique et financier du gestionnaire du réseau ferré national tel qu'exposé à l'article L. 2111-10. Si l'ARAF a un rôle d'appréciation des équilibres financiers essentiels du système ferroviaire, elle ne décide de rien et s'appuie sur des décisions prises ailleurs. Elle ne peut qu'adresser des mises en garde en cas de dérives par rapport aux objectifs fixés par la loi ou le contrat. Cela me semble un garde-fou nécessaire.

M. Bertrand Pancher. Pourquoi M. André Chassaigne fait-il davantage confiance au Haut comité du ferroviaire qu'à un organisme complètement indépendant comme l'ARAF ?

M. André Chassaigne. Voilà bien une intervention bonapartiste ! (*Rires sur tous les bancs*)

Je privilégie un organisme où peuvent être représentés des élus, des salariés et des usagers plutôt qu'une structure technocratique, véritable rouleau compresseur de la démocratie tel que notre République sait en construire.

M. le secrétaire d'État. L'ARAF ne décide pas de tout. Elle aura, certes, à donner des avis conformes en matière de tarification, mais elle émet surtout des avis simples et propose des expertises sur l'ensemble de la filière. Le rôle du Haut comité est plutôt d'avoir une vision stratégique. Je suis donc défavorable à cet amendement, mais favorable à l'amendement CD64 du rapporteur.

M. le rapporteur. L'amendement CD64 tend à préciser que l'ARAF veille à la trajectoire financière du gestionnaire du réseau ferré national et qu'elle peut, en cas de dérive, émettre des avis simples sur cette trajectoire. À cet égard, ses prérogatives ne sont que documentaires. Pas plus que la Cour des comptes n'a évité à la France ses déficits et ses dettes considérables, l'ARAF ne pourra éviter que le train déraile : c'est l'État et la SNCF qui en seront responsables. Au moins les aura-t-elle alertés.

M. André Chassaigne. Je soutiendrai l'amendement du rapporteur, qui me paraît préférable à la rédaction initiale.

La Commission rejette l'amendement CD422.

Puis elle adopte l'amendement CD64.

Elle examine ensuite les amendements identiques CD140 de M. Martial Saddier et CD298 de M. Bernard Pancher.

M. Martial Saddier. M. André Chassaigne peut être rassuré : rien ne change. Après l'eurocompatibilité du texte et la résistance du système à la concurrence, c'est maintenant sur

l'ARAF que nous avons un désaccord de fond. Si le ministre et le rapporteur nous ont confirmé qu'un avis conforme de l'ARAF serait exigé sur la tarification, nous voyons bien qu'en dépit de son indépendance prétendument renforcée, elle reste complètement sous tutelle du ministre des transports.

Notre amendement vise donc à garantir à l'ARAF une véritable indépendance. Avec pour seul moyen d'action l'émission d'avis simples, et de surcroît une composition entièrement sous tutelle de la majorité politique en place, on peut prédire d'expérience que ses pouvoirs extrêmement faibles n'empêcheront en rien une quelconque dérive. Encore une fois, nous allons passer à côté de la mise en compétitivité du monde ferroviaire français.

M. Bertrand Pancher. La controverse de ces derniers jours sur l'incompatibilité entre les rames commandées et les quais devrait suffire à convaincre celles et ceux qui douteraient de l'intérêt de renforcer le rôle de l'ARAF. Celle-ci avait insisté, dans ses derniers rapports, sur l'urgence de créer un registre d'infrastructures recensant l'ensemble des caractéristiques des infrastructures ; le ministre insiste à son tour fort justement. Il y a tout à gagner à renforcer le rôle de l'ARAF, non seulement en termes de cohérence mais aussi de conformité à la réglementation communautaire. Cela permettrait d'éviter bien des erreurs.

M. Jean-Marie Sermier. L'ARAF est une pièce maîtresse du dispositif puisqu'elle sera le gendarme du réseau en charge de vérifier que SNCF Réseau traite équitablement SNCF Mobilités et les autres transporteurs. Son indépendance est la garantie contre tout dérapage. C'est la raison pour laquelle nous ne souhaitons pas que son pouvoir soit soumis à l'homologation du ministère.

M. André Chassaigne. L'argument de la largeur des rames et des quais avancé par M. Bertrand Pancher montre *a contrario* à quel point il faut se méfier des gendarmes financiers qui se permettent des appréciations sur des choix d'investissements ou d'évolutions technologiques. Lorsqu'on a décidé de faire atterrir des Airbus A380 sur des aéroports qui n'en avaient pas la capacité, il a bien fallu élargir les pistes ! Si l'on veut faire évoluer notre système ferroviaire, faire progresser la technologie, améliorer les capacités de nos rames, l'accueil des personnes à mobilité réduite et la qualité du service, et s'il faut pour cela modifier les quais, nous devons être prêts à engager des dépenses qu'une structure indépendante risquerait de freiner.

M. Rémi Pauvros. On veut donner à l'ARAF un rôle qui n'est pas le sien : elle n'a pas à apprécier la largeur des quais, mais doit veiller à une gestion des sillons qui garantisse le bon fonctionnement du système ferroviaire et une concurrence loyale entre tous les opérateurs. Il ne peut être question de rendre irresponsables les présidents des EPIC en les soumettant en permanence à la vérification d'un organe de contrôle à la légitimité démocratique toute relative.

Mme Valérie Lacroute. En poussant la réflexion jusqu'au bout, on peut se demander quelle sera réellement l'indépendance de l'ARAF puisque, comme le prévoit le texte, l'EPIC de tête sera présidé par le président de la SNCF, et l'ARAF, indirectement, par le biais de l'homologation, par le ministre des transports.

M. le rapporteur. Le débat sur le champ de compétence de l'ARAF est le fruit d'un *lobbying* remarquable. Tous les amendements déposés à son sujet eussent-ils été adoptés que l'on aurait pu dissoudre à la fois le ministère des transports, Réseau ferré de France et l'Agence européenne ferroviaire ! Ils auraient entraîné une dérive des compétences de cette autorité de régulation, dont le rôle est, en tout et pour tout, de veiller à l'équité de l'accès au réseau et à l'équilibre économique et financier du gestionnaire du réseau ferré national. Dans ce cadre, elle doit formuler, selon les cas, des avis conformes ou des avis simples, dont le

ministre et les responsables du réseau ferroviaire feront ce qu'ils jugent utile. Il n'est pas bon d'aller au-delà.

Les auteurs des amendements voudraient que le ministre délègue ses prérogatives à l'ARAF. Il le fait déjà partiellement, par le biais du pouvoir réglementaire supplétif, pour les actes quotidiens d'importance minime, comme c'est le cas partout en Europe. En proposant la suppression de l'homologation ministérielle, vous ne demandez pas l'indépendance de l'ARAF mais que le ministre se dépouille de l'intégralité de son pouvoir réglementaire.

M. André Chassaing. C'est la jungle libérale ! (*Sourires*)

M. le rapporteur. Cela renvoie, en tout cas, à la théorie américaine des choix publics selon laquelle la démocratie rend les choix des élus irrationnels ; faute de pouvoir supprimer la démocratie et confisquer le droit de vote au peuple, il convient donc de déposséder de tout pouvoir ses représentants. Pour ma part, je considère qu'il est néfaste de rendre impuissantes des personnes démocratiquement élues. Je ne puis être d'accord avec ce choix idéologique, et je maintiens que l'ARAF doit s'en tenir à son rôle de régulateur.

M. le secrétaire d'État. C'est là une question d'ordre général qui touche à notre rapport à la démocratie et à la légitimité démocratique. Ce que vous souhaitez pour l'ARAF devrait valoir aussi pour la Commission de régulation de l'énergie (CRE), la Haute Autorité pour la diffusion des œuvres et la protection des droits sur internet (HADOPI) et d'autres autorités administratives. Il a beaucoup été question, à l'occasion des élections européennes, de l'intensité du *lobbying* au sein des institutions communautaires. Nous avons ici l'illustration qu'il ne s'exerce pas seulement au niveau européen, et cela pose un problème de fond.

Des avis conformes sont souhaitables, dans certains cas, pour garantir l'indépendance des décisions prises, en matière de tarification par exemple. Pour autant, l'ARAF n'est pas titulaire d'un pouvoir réglementaire autonome. Vous qui êtes maire, monsieur Martial Saddier, accepteriez-vous de confier un pouvoir réglementaire municipal autonome à une commission extramunicipale non élue, qui serait libre de prendre tout arrêté municipal ? Non ! Vous ne l'accepteriez pas – et vous n'en avez heureusement pas le droit –, car c'est là qu'est la garantie démocratique.

L'ARAF – ou vous par le biais de ces amendements – demande un pouvoir réglementaire autonome que je juge exorbitant, alors même qu'elle ne fait pas usage dans leur plénitude des compétences dont elle dispose. Avant de demander le démembrement de la légitimité républicaine, les autorités de régulation qui ont un pouvoir délégué pourraient peut-être commencer par l'exercer entièrement.

M. Martial Saddier. La discussion s'est engagée hier dans un esprit constructif, mais je constate que, lorsque l'on vous pousse dans vos retranchements, vous criez au *lobbying*. Pour notre part, nous avons eu l'amabilité de ne rien dire jusqu'à présent sur les pressions que certains syndicats de cheminots pourraient avoir fait peser sur la rédaction de ce projet de loi. Nous avons notre libre-arbitre et nous sommes parfaitement capables de déposer, seuls, les amendements qui correspondent à nos convictions.

Vous conviendrez que ce n'est pas le groupe UMP qui a rédigé le projet de loi. Or qu'y lit-on ? Que l'ARAF « est une autorité publique indépendante ». Elle doit l'être, en effet, pour que notre droit soit conforme aux règlements européens, pour que s'exerce une concurrence non faussée et pour que le système de transport ferroviaire national fonctionne correctement. Mais, au-delà de cette proclamation, de quelle indépendance s'agit-il, alors que l'ARAF sera composée de cinq membres nommés par décret et de deux membres désignés l'un par le président de l'Assemblée nationale, l'autre par le président du Sénat ? Si l'on

ajoute à cela que toute décision prise par cette autorité prétendument indépendante sera soumise à la tutelle du ministre des transports par le biais de l'homologation, on comprend que nous avons quelques raisons de poser le problème.

Par ailleurs, je me dois de souligner que l'assimilation à la situation de la CRE ne tient pas, les avis de cette instance n'étant pas soumis à l'homologation du ministère. Enfin, lorsqu'une commune a la chance d'être en entreprise locale de distribution (ELD) d'électricité ou en régie municipale de distribution d'eau, le maire, en acceptant de donner la personnalité morale à l'ELD ou à la régie en question, accepte *de facto* de déléguer certaines de ses prérogatives à une structure indépendante à laquelle il fait confiance pour assurer le bon fonctionnement du service public.

Nous considérons que l'ARAF n'est pas assez forte. Ce n'est pas faire du *lobbying* que souhaiter renforcer son indépendance : c'est dire que, compte tenu du choix de gouvernance que vous avez fait pour la nouvelle SNCF, là demeure la seule chance de permettre à notre système ferroviaire de devenir compétitif à terme et de résister à la concurrence. La Suisse et l'Allemagne ont fait, il y a vingt ans, des choix qui leur ont permis de gagner des parts de marché ; pendant ce temps, nous ne cessons d'en perdre.

M. Bertrand Pancher. La politique ferroviaire française a été caractérisée par une suite de graves erreurs. Elles ont conduit au considérable déficit actuel, qui appelle des mesures correctrices de grande ampleur. On ne peut donc nous reprocher de vouloir des garanties pour l'avenir. Selon nous, elles supposent le contrôle du fonctionnement de notre système ferroviaire par un régulateur véritablement indépendant et aux pouvoirs renforcés. C'est l'équilibre atteint au sein de l'Office de régulation du rail britannique, et l'on ne sache pas qu'il y ait davantage de problèmes de sécurité ferroviaire au Royaume-Uni qu'en France.

Cependant, les remarques du rapporteur et du ministre expliquant pourquoi l'ARAF ne peut trop entrer dans le détail et pourquoi il ne faut pas lui transférer trop de pouvoir réglementaire m'ont convaincu ; je retire l'amendement CD298.

L'amendement CD298 est retiré.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette l'amendement CD140.

Elle est ensuite saisie des amendements identiques CD211 de M. Bertrand Pancher et CD327 de M. Joël Giraud.

M. Bertrand Pancher. L'amendement précise que, dans le cadre de son pouvoir réglementaire supplétif, l'ARAF peut déterminer, à l'instar d'autres régulateurs, les règles économiques, notamment tarifaires, relatives à l'accès aux infrastructures. Il précise aussi les modalités d'application de l'article L. 2133-4 du code des transports, par exemple l'intervention des commissaires aux comptes dans le cadre des audits des activités comptablement séparées.

M. Joël Giraud. Ayant entendu les explications du rapporteur et du ministre, je retire l'amendement CD327.

L'amendement CD327 est retiré.

M. le rapporteur. Avis défavorable à l'amendement CD211.

M. Bertrand Pancher. Je le retire.

L'amendement CD211 est retiré.

La Commission examine les amendements identiques CD139 de M. Martial Saddier et CD299 de M. Bertrand Pancher.

M. Martial Saddier. Il s'agit d'assurer l'indépendance de l'ARAF. Par ailleurs, à quel moment du processus de désignation de son président l'Assemblée nationale interviendra-t-elle ?

M. Bertrand Pancher. Augmenter le nombre de membres du collège de l'ARAF et dire qu'ils exerceront leurs fonctions à temps plein est aussi incompréhensible que coûteux. Sauf à imaginer que le Gouvernement s'inquiète du sort, dans les prochains mois, de quelques personnalités en mal de reclassement, comment justifier une mesure dont le coût représente quelque 2 millions d'euros, soit plus de 15 % du budget de l'Autorité ?

M. le rapporteur. Avis défavorable.

Le collège de l'ARAF est actuellement composé d'un président exerçant à plein temps et de six membres « vacataires » ; ils ne sont pas révocables pendant la durée de leur mandat. Je reviens un instant sur l'assertion de M. Martial Saddier selon laquelle la composition du collège nuirait à l'indépendance de l'Autorité ; ce faux procès fait offense à M. Pierre Cardo, son président, qui juge cette indépendance parfaitement respectée. Ce faisant, vous déplacez le débat, en demandant le transfert à l'ARAF des missions du ministre, un choix de société qui n'est pas le nôtre.

Les six membres « vacataires » du collège actuel sont des personnalités qualifiées de haut niveau. Un seul membre du collège exerce à plein temps : le président, nommé par décret après avoir été auditionné par les commissions compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat. Cette procédure ne changera pas, mais le texte propose d'instaurer un collège de cinq membres permanents. Je ne suis pas favorable à cette option.

Aussi, par l'amendement CD507, je proposerai ultérieurement que le président de l'ARAF soit assisté de deux vice-présidents exerçant, comme lui, à plein temps, et de quatre « vacataires ». L'un serait désigné par le président de l'Assemblée nationale, un autre par le président du Sénat, deux seraient nommés par décret. Toutefois, il apparaît que cette proposition ne passera pas l'écueil de l'article 40, car si elle est moins onéreuse que la mesure prévue dans le projet, son coût est supérieur à celui du collège dans son fonctionnement actuel. Il me faudra donc l'appui du Gouvernement pour introduire une modification de la composition du collège, qui ne se traduira pas par sa professionnalisation intégrale.

M. le secrétaire d'État. Le Gouvernement se ralliera à votre proposition, et soumettra à votre commission, le moment venu, le sous-amendement CD508 à l'amendement CD507.

La Commission rejette les amendements.

Elle examine ensuite, en discussion commune, l'amendement CD259 du rapporteur et les amendements identiques CD283 de M. Bertrand Pancher et CD371 de M. Joël Giraud.

M. le rapporteur. L'ARAF peut prononcer des sanctions dans un champ limité ; elle utilise très rarement cette prérogative. Le projet de loi prévoit de confier l'instruction des dossiers à un rapporteur permanent, le prononcé de la sanction revenant au collège de l'ARAF. Le ministre chargé des transports nommerait dans ces fonctions, à plein temps, une personne qualifiée dont l'activité serait faible, et la procédure ne garantirait pas entièrement l'indépendance du prononcé de la sanction. Je propose donc, par l'amendement CD259, d'instaurer une commission des sanctions distincte du collège, composée de trois magistrats

professionnels qui se réuniraient en tant que de besoin. Cette procédure, moins coûteuse que la mesure proposée dans le projet de loi et collégiale, assurerait une plus grande indépendance à la fonction de jugement.

M. Bertrand Pancher. Je me range à l'avis du rapporteur.

M. Joël Giraud. Il en va de même pour moi.

Les amendements CD283 et CD371 sont retirés.

M. le secrétaire d'État. Je m'en remets à la sagesse de votre commission, car la solution retenue dans le texte par alignement sur la procédure de sanction introduite au Conseil supérieur de l'audiovisuel (CSA) par la loi du 15 novembre 2013, est mieux adaptée à la réalité de l'activité de l'ARAF.

La Commission adopte l'amendement CD259.

Elle en vient à l'examen, en discussion commune, des amendements identiques CD485 de M. Joël Giraud et CD172 de M. Martial Saddier, et l'amendement CD285 de M. Bertrand Pancher.

M. Joël Giraud. Il s'agit d'un amendement de coordination : pour être organiquement distincte de l'ARAF, la commission des sanctions doit se doter de son propre règlement intérieur.

M. Martial Saddier. L'amendement CD172 vise à mettre la procédure de sanction de l'ARAF en conformité avec les principes rappelés par le Conseil constitutionnel dans la décision QPC n° 2013-331 qu'il a rendue à propos des pouvoirs de sanction de l'ARCEP (Autorité de régulation des communications électroniques et des postes), en renforçant son indépendance. Il est proposé pour cela de confier la fonction de jugement à une commission des sanctions organiquement séparée du collège et des services.

M. le rapporteur. Je m'étonne, monsieur Martial Saddier, que vous n'ayez pas voté l'amendement CD259, qui proposait précisément la création d'une commission de ce type.

M. Martial Saddier. C'est que, selon moi, tous ces amendements auraient dû faire l'objet d'une même discussion.

M. le rapporteur. Ces amendements tombent, me semble-t-il, car l'amendement CD259 reprend les mêmes dispositions.

M. le secrétaire d'État. La rédaction actuelle du projet de loi est conforme à la Constitution et tire toutes les conséquences de la QPC que vous avez citée. Le Gouvernement avait proposé un rapporteur chargé de l'instruction ; la Commission vient de préférer une commission des sanctions. Donc acte, mais l'une et l'autre forme sont possibles.

M. Martial Saddier. Je croyais, moi aussi, que l'amendement CD172 tomberait.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Ces amendements ne tombent pas, mais ils sont satisfaits.

M. Martial Saddier. Bref, tout le monde ici est de bonne foi.

Pour ce qui est de la décision du Conseil constitutionnel relative à l'ARCEP, elle imposait, en tout cas, une sécurisation juridique du texte. Il n'y a pas de mal à en faire autant pour l'ARAF.

M. le secrétaire d'État. Justement, non : il y a deux solutions possibles, toutes deux parfaitement conformes à la Constitution.

Les amendements CD485, CD172 et CD285 sont retirés.

La Commission est saisie des amendements identiques CD261 du rapporteur, CD486 de M. Joël Giraud et CD490 de M. Martial Saddier.

M. le rapporteur. Amendement de coordination, destiné à doter la commission des sanctions d'un règlement intérieur.

M. Martial Saddier. Il s'agit d'édicter les règles de fonctionnement de la commission des sanctions.

M. Joël Giraud. Mon amendement est identique.

M. le secrétaire d'État. Sagesse.

Les amendements CD486 et CD490 sont retirés.

La Commission adopte l'amendement CD261.

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements CD177 de M. Martial Saddier et CD301 de M. Bertrand Pancher.

M. Martial Saddier. Le changement de composition du collège ne doit pas faire augmenter les dépenses publiques.

M. Bertrand Pancher. Même argumentation.

M. le rapporteur. Avis défavorable. Nous allons proposer, je l'ai dit, une autre configuration du collège. Ces amendements deviendront sans objet.

M. le secrétaire d'État. Avis défavorable.

Les amendements CD177 et CD301 sont retirés.

L'amendement de conséquence CD302 de M. Bertrand Pancher est retiré.

La Commission est saisie de l'amendement CD507 du rapporteur, qui fait l'objet d'un sous-amendement CD508 du Gouvernement.

M. le secrétaire d'État. Le sous-amendement est défendu.

M. le rapporteur. L'amendement, déjà présenté, propose que le président soit assisté de deux vice-présidents ; je suis favorable au sous-amendement qui permet à ceux-ci d'exercer également leurs fonctions à plein temps.

La Commission adopte le sous-amendement CD508.

Puis elle adopte l'amendement CD507 sous-amendé.

Elle adopte alors l'amendement de coordination CD296 du rapporteur.

L'amendement CD325 de M. Joël Giraud est retiré, de même que l'amendement CD178 de M. Martial Saddier.

La Commission en vient à l'amendement CD66 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement vise à aligner sur le régime applicable au président et aux vice-présidents le régime des incompatibilités des membres du collège.

La Commission adopte l'amendement.

Elle est saisie des amendements identiques CD141 de M. Martial Saddier, CD167 de M. Philippe Duron, CD212 de M. Bertrand Pancher et CD324 de M. Joël Giraud.

M. Martial Saddier. Le projet de loi prévoit la présence d'un commissaire du Gouvernement auprès de l'ARAF, ce qui nous semble contraire au droit européen et national. Nous proposons de supprimer cette disposition qui nuirait au bon fonctionnement de cette autorité.

M. Philippe Duron. Comme notre rapporteur, je pense que l'ARAF n'a pas à se substituer au ministre, ni d'ailleurs au conseil de surveillance de la SNCF. En revanche, dès lors que l'on construit un pôle unifié très fort, il me semble que l'autorité de régulation doit, elle aussi, être indépendante et forte. La présence en son sein d'un commissaire du Gouvernement me semble aussi inutile que dangereuse. De surcroît, Bruxelles ne l'approuverait sans doute pas : en 2011, la Commission européenne avait envoyé un rappel à l'ordre lorsque le Gouvernement avait voulu créer une fonction de commissaire du Gouvernement auprès de l'ARCEP. Peut-être la situation de l'ARAF est-elle différente, mais j'appelle l'attention du ministre et du rapporteur sur le risque que cette disposition soit refusée par l'Union européenne.

M. Bertrand Pancher. Pourquoi le Gouvernement veut-il à tout prix avoir un commissaire au sein de l'ARAF ? C'est tout de même extraordinaire, à peine crée-t-il une autorité indépendante que l'État essaye de reprendre ce qu'il vient de concéder ! C'est irritant !

M. Joël Giraud. L'argumentation de M. Philippe Duron est excellente et je ne la reprends pas : le précédent de l'ARCEP justifie le retrait de cette disposition. J'ai vu de près la création de différentes autorités de régulation, et le rejet de l'installation en leur sein d'un commissaire du Gouvernement parce que celui-ci aurait pu avoir accès à des documents confidentiels et protégés par la loi. Retirons cette disposition avant de pâtir de ses conséquences.

M. le rapporteur. Je suis très circonspect. Chaque secteur a ses spécificités, et celle du secteur ferroviaire est d'être très lourdement dépendant du financement public, que celui-ci vienne de l'État ou des régions. L'ARAF doit donc prendre, en toute indépendance, des décisions qui touchent aux équilibres économiques, notamment au regard de la tarification des infrastructures. On peut donc imaginer que l'ARAF prenne des décisions importantes qui obligeraient l'État, au travers des régions, à dépenser beaucoup d'argent. Dès lors, il ne me semble pas extravagant que l'État ait la possibilité de faire entendre sa voix avant que le collègue n'émette un avis conforme.

Le projet de loi prévoit que le commissaire du Gouvernement se retire des délibérations. Si certains pensent encore qu'il s'agit d'une atteinte à l'indépendance de l'ARAF, je les prie de considérer nos tribunaux administratifs, juridictions où, avant chaque jugement, intervient un commissaire du Gouvernement. Je ne pense pas que leur

indépendance soit le moins du monde entamée par une telle présence. Vouloir un cloisonnement strict entre les différentes instances relève d'un *a priori* idéologique.

Prenons l'exemple de la ligne à grande vitesse (LGV) entre Tours et Bordeaux. Un plan de financement a été établi avec cinquante-huit collectivités locales, ce qui, dès le départ, était irréaliste ; elles se retirent toutes, à commencer par celle dirigée par l'auteur du plan de financement, M. Dominique Bussereau. Le plan est complètement déstabilisé, et le financement repris soit par l'État, soit par RFF. L'ARAF aurait probablement souhaité que RFF ne reprenne pas à sa charge ce financement, qui est en train d'augmenter sa dette. Un commissaire du Gouvernement aurait pu expliquer la position de l'État : son incapacité à reprendre ce financement aurait pu conduire à l'interruption des chantiers, par exemple.

Voilà un exemple concret qui montre combien il est sain qu'un dialogue s'installe avant une décision importante, grâce à la présence d'un commissaire du Gouvernement. Pour autant, j'entends les arguments de M. Philippe Duron : peut-être est-il bon de laisser l'Europe se prononcer.

M. le secrétaire d'État. M. le rapporteur a bien montré l'intérêt d'un échange entre l'ARAF et un représentant du Gouvernement, à même d'expliquer quelle est la position de l'État. Cela ne remet nullement en cause l'indépendance de l'ARAF puisque le commissaire du Gouvernement ne participera pas aux délibérations. Du reste, ce dispositif est déjà pratiqué au sein de la Commission de régulation de l'énergie (CRE) et de l'Autorité de la concurrence.

J'ajoute que la Commission européenne, interrogée, n'a pas demandé son retrait.

Nous pensons qu'un cloisonnement parfaitement étanche n'est pas nécessaire ; au contraire, la présence d'un commissaire du Gouvernement permet un échange d'informations et donc de meilleures décisions.

M. Bertrand Pancher. L'anarcho-libéral que je suis ne supporte pas le terme de commissaire du Gouvernement, je l'avoue. (*Rires sur tous les bancs*)

N'est-il donc pas possible de se parler sans formalisation administrative, sans représentant officiel ? Le président de l'ARAF a le téléphone et il est tout à fait possible de l'appeler ! Cette disposition donne vraiment le sentiment que l'État passe son temps à vouloir tout contrôler. Je comprends bien les propos du rapporteur : l'État a besoin de faire passer des messages ; mais cela doit-il forcément passer par un représentant officiel ?

M. Philippe Duron. Je suis sensible aux arguments du rapporteur et du ministre ; nous pouvons laisser le texte en l'état, mais je crains que nous ne soyons rattrapés par la patrouille européenne.

L'amendement CD167 est retiré.

M. Martial Saddier. M. Philippe Duron est bien sensible. Monsieur le rapporteur, comment pouvez-vous qualifier d'idéologique un amendement déposé par des députés UMP, UDI, SRC et RRDP ? Je veux redire que l'exemple de l'ARCEP, en 2011, doit nous alerter : pourquoi la Commission européenne accepterait-elle ici ce qu'elle refusé là ?

Au-delà, je pense qu'il y a entre vous et nous un désaccord de fond : chaque fois que vous devez donner un peu d'indépendance, vous vous sentez obligés de reprendre le contrôle d'une autre façon. Ce sera, je ne cesserai pas de le marteler, un vrai handicap pour le développement du système ferroviaire français. Je maintiens mon amendement.

M. Joël Giraud. J'entends bien les arguments du ministre et de notre rapporteur, mais je crains que le maintien du commissaire du Gouvernement n'entache notre crédibilité,

quand justement nous essayons de construire un opérateur fort en faisant seulement le strict nécessaire pour respecter le droit européen. Je maintiens, moi aussi, mon amendement.

*Les amendements CD141, CD212 et CD324 sont **rejetés**.*

*La Commission **adopte** ensuite l'amendement rédactionnel CD67 du rapporteur.*

*En conséquence, les amendements identiques CD173 de M. Martial Saddier, CD286 de M. Bertrand Pancher et CD487 de M. Joël Giraud **tombent**.*

La Commission en vient à l'amendement CD274 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement a pour objet de détailler la composition de la commission des sanctions ; la seule qualité des personnes désignées doit répondre aux interrogations sur l'indépendance de cette commission.

M. le secrétaire d'État. Par cohérence, je continue de m'en remettre à la sagesse de la Commission, mais je suis tout à fait séduit par les arguments du rapporteur.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **rejette** l'amendement CD119 de M. Martial Saddier.*

Elle examine ensuite l'amendement CD323 de M. Joël Giraud.

M. Joël Giraud. Cet amendement tend à établir une séparation comptable aussi précise que possible. Il vise également à imposer la production et la transmission à l'ARAF de documents dont il dresse la liste, ainsi que la production d'un audit par compte séparé.

M. le rapporteur. Avis défavorable.

M. le secrétaire d'État. Même avis.

*La Commission **rejette** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** l'amendement de précision CD214 de M. Bertrand Pancher.*

La Commission en vient à l'examen, en discussion commune, des amendements CD246 de M. Rémi Pauvros et CD2 de M. Antoine Herth.

M. Rémi Pauvros. Cet amendement vise à rétablir l'obligation d'un avis conforme de l'ARAF sur la fixation des péages. De plus, il propose d'inclure explicitement dans le champ de cet avis conforme la tarification de l'accès aux infrastructures de services, c'est-à-dire notamment les gares de voyageurs, les gares de triage ou de formation des trains, les voies de remisage, les terminaux de marchandises.

M. Antoine Herth. Mon amendement tend également à rétablir l'avis conforme de l'ARAF sur les redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national et à l'étendre à la tarification de l'usage des gares de voyageurs.

Un troisième paragraphe prévoit une exception pour l'utilisation des voies ferrées portuaires, dans l'attente d'une réforme du statut des ports fluviaux – mais c'est un autre sujet.

M. le secrétaire d'État. Avis favorable à l'amendement CD246. Nous nous étions déjà, préalablement à ce débat, prononcés en faveur d'un renforcement des pouvoirs de l'ARAF.

M. Martial Saddier. Depuis le début, nous n'avons eu de cesse de demander le renforcement des pouvoirs de l'ARAF. Alors que notre amendement CD137 vise à rétablir l'avis conforme qu'elle doit rendre sur la fixation des redevances d'infrastructure, il n'est pas appelé en discussion commune avec ces deux amendements !

M. Bertrand Pancher. Notre groupe souhaite, lui aussi, que cet avis conforme soit rétabli. Nous aimerions d'ailleurs que le ministre nous explique pourquoi le Gouvernement l'a supprimé. L'article 30, alinéa 3, de la directive 2001/14 dispose que « *l'organisme de contrôle veille à ce que les redevances fixées par le gestionnaire de l'infrastructure soient conformes aux dispositions du chapitre II et non discriminatoires.* » Dans la loi du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, le législateur avait choisi de transposer cette disposition sous la forme d'un avis conforme émis par l'ARAF, pleinement compatible avec le droit de l'Union. La nécessité d'un avis conforme a toujours été reconnue. Je ne comprends pas pourquoi le Gouvernement l'a supprimé.

M. Joël Giraud. J'ai la même interrogation que mon collègue Bertrand Pancher. L'article 30, alinéa 3, de la directive 2001/14 était très clair et avait été transposé en droit interne. Pourquoi soudainement transformer cet avis conforme en simple avis motivé ? Ne comprenant pas ce recul par rapport à la directive, d'ailleurs potentiellement source de contentieux avec la Commission européenne, nous demandons le rétablissement de l'avis conforme et aimerions comprendre pourquoi il a été supprimé dans le texte initial.

M. le secrétaire d'État. Le sujet des voies ferrées portuaires mérite que nous en discussions avec mes services. Je vous propose d'adopter l'amendement CD246, quitte à réintroduire ces dispositions supplémentaires en séance. Nous devons vérifier, selon les autorités portuaires concernées, décentralisées ou non, s'il y a bien liberté contractuelle.

M. Antoine Herth. Je retire l'amendement CD2. Je représenterai en séance une version ne maintenant que le dernier paragraphe.

L'amendement CD2 est retiré.

La Commission adopte l'amendement CD246.

En conséquence, les amendements CD137 de M. Martial Saddier, CD215 de M. Bertrand Pancher et CD322 de M. Joël Giraud, satisfaits, tombent.

L'amendement CD99 de M. Martial Saddier tombe, de même que les amendements identiques CD170 de M. Martial Saddier et CD321 de M. Joël Giraud.

La Commission en vient à l'examen, en discussion commune, des amendements identiques CD138 de M. Martial Saddier, CD269 de M. Bertrand Pancher et CD320 de M. Joël Giraud, et de l'amendement CD189 de M. Lionel Tardy.

M. Bertrand Pancher. Il s'agit simplement d'étendre l'avis conforme de l'ARAF à la tarification des infrastructures de services comme les gares de voyageurs.

M. Martial Saddier. L'environnement dans lequel s'exerce l'activité est, en effet, très important. L'ARAF doit pouvoir émettre un avis conforme sur la tarification de la mise à disposition de ces services.

M. Joël Giraud. Même argumentation.

M. le rapporteur. Je suis favorable sur le fond, mais je me demande si l'amendement CD246 qui vient d'être adopté ne satisfait pas ces amendements.

M. le secrétaire d'État. Je pense que si.

M. le rapporteur. Mettons-les néanmoins aux voix. Il sera toujours temps, d'ici à l'examen du texte en séance, d'éliminer les redondances.

M. Lionel Tardy. J'abonde dans le sens de notre collègue Martial Saddier, à l'amendement duquel je me rallie. Non seulement il faut rétablir l'avis conforme de l'ARAF pour la tarification de l'accès au réseau – ne pas le faire constituerait une régression, et je ne comprends pas, moi non plus, pourquoi le Gouvernement l'a transformé dans son projet en simple avis motivé –, mais, en toute logique, il faut également prévoir un avis conforme pour la tarification des infrastructures de services. Ce n'est qu'en contrôlant la tarification de l'ensemble des composantes de l'accès au réseau que l'ARAF pourra exercer pleinement sa mission.

L'amendement CD189 est retiré.

La Commission adopte les amendements CD138, CD269 et CD320.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD423 de M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Cet amendement se situe dans la continuité de mes interventions précédentes sur le rôle de l'ARAF. Il est défendu.

M. le rapporteur. Avis défavorable. La surveillance de la trajectoire financière du système ferroviaire doit permettre d'éviter tout déraillement.

M. le secrétaire d'État. Même avis.

La Commission rejette l'amendement.

Puis, suivant l'avis défavorable du rapporteur, elle rejette successivement les amendements CD100 et CD101 de M. Martial Saddier.

La Commission en vient à l'examen de l'amendement CD209 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Le gestionnaire d'infrastructure unique (GIU) n'est pas le seul susceptible de s'écarter de la trajectoire financière prévue dans le contrat conclu entre lui et l'État ; l'État aussi doit remplir ses obligations. Si le GIU ne dispose pas des moyens nécessaires, comment pourrait-il atteindre ses objectifs ? L'ARAF doit pouvoir procéder aux analyses nécessaires pour préciser les responsabilités éventuelles de chacun.

M. le rapporteur. Cet amendement vise seulement à ce que l'ARAF puisse analyser les causes de la situation financière qu'elle constate. Avis favorable.

M. le secrétaire d'État. Sagesse.

La Commission adopte l'amendement.

L'amendement CD255 du rapporteur est retiré.

La Commission est saisie de l'amendement CD372 de M. Joël Giraud.

M. Joël Giraud. Il importe que l'ARAF, à l'instar des autres autorités de régulation, soit consultée sur les projets de textes législatifs, et pas seulement réglementaires, relatifs à l'accès au réseau ferroviaire et à son utilisation, sans qu'il soit toutefois question là d'un avis conforme.

M. le rapporteur. Avis défavorable.

M. le secrétaire d'État. Avis défavorable. Dans la procédure actuelle, l'ARAF est consultée de manière indirecte puisque les textes sont soumis à l'Autorité de la concurrence qui a obligation de la consulter. Quant au point b) de l'amendement, il est déjà satisfait par le code des transports actuel.

L'amendement est retiré.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette l'amendement CD102 de M. Martial Saddier.

Puis elle examine l'amendement CD277 du rapporteur.

M. le rapporteur. Parmi les prérogatives que nous accordons à l'ARAF, infiniment plus importantes, contrairement à ce que prétend M. Martial Saddier, que celles qui lui avaient été données par la loi de décembre 2009, figure la surveillance de la trajectoire financière du système ferroviaire. Si l'ARAF avait pu formuler un avis sur les projets d'investissements au profit des lignes LGV, il n'y aurait pas eu autant de dégâts ! C'est la raison pour laquelle je propose qu'elle rende un avis motivé sur la part contributive de SNCF Réseau pour chaque projet d'investissement à partir d'un certain montant. Si un Gouvernement a des projets inconsidérés, il devra veiller à ce que le financement en soit assuré et ne pourra plus ainsi hypothéquer durablement les finances de SNCF Réseau.

M. Martial Saddier. Ce qui se passe actuellement, monsieur le rapporteur, me fait penser à la pêche à la truite : alors que l'on peut rester plus de cinq heures au bord de l'eau sans qu'il se passe rien, soudain, sans que l'on sache pourquoi, cela mord enfin. Depuis hier après-midi, chaque fois que nous avons présenté des amendements visant à renforcer les pouvoirs de l'ARAF, vous nous avez expliqué que nous subissions son *lobbying* et que si nos amendements étaient adoptés, celle-ci prendrait une dimension telle qu'elle en avalerait jusqu'au ministre. Et voilà, maintenant, que c'est vous qui présentez des amendements donnant à l'ARAF certains des pouvoirs que nous réclamions ! Vous aurez du mal à le reconnaître, chers collègues, mais c'est bien que nous avons raison ! Pour notre part, nous sommes de bonne foi. (*Rires*) Nous remercions le rapporteur, le ministre et la majorité de nous entendre enfin.

M. le rapporteur. Vous me faites plutôt penser, monsieur Martial Saddier, à un pêcheur qui, rentrant bredouille de sa sortie de pêche, passe acheter une truite dans un élevage. Ces amendements émanent de nous, et il n'y a pas eu besoin que vous fassiez je ne sais quel siège auprès de nous pour qu'on arrive à ce résultat !

M. le secrétaire d'État. Le satisfecit que vous exprimez, monsieur Martial Saddier, signifie-t-il que vous voterez *in fine* le texte ?

M. Martial Saddier. Ne soyez pas impatient, monsieur le ministre ! Nous verrons cette nuit.

M. Bertrand Pancher. Nous soutenons cet amendement important du rapporteur.

*La Commission **adopte** l'amendement CD277.*

*Puis elle **adopte** l'amendement d'harmonisation rédactionnelle CD70 du rapporteur.*

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, elle **rejette** l'amendement CD103 de M. Martial Saddier.*

Elle en vient à l'amendement CD352 de M. Joël Giraud.

M. Joël Giraud. Il s'agit d'un amendement de transposition de diverses dispositions de la directive européenne 2012/34, que je ne détaille pas ici pour n'être pas trop long.

M. le rapporteur. Avis favorable. Autant de points qui n'auront pas à figurer dans les ordonnances !

M. le secrétaire d'État. Avis favorable.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

Puis elle examine l'amendement CD245 rectifié de M. Rémi Pauvros.

M. Rémi Pauvros. Cet amendement vise à renforcer l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure pour mieux répondre aux exigences de la Cour de justice de l'Union européenne.

M. le rapporteur. Avis favorable.

M. le secrétaire d'État. Avis favorable.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

Elle est saisie de l'amendement CD278 du rapporteur.

M. le rapporteur. À travers cet amendement, je propose de raccourcir les délais d'instruction des différends soumis à l'ARAF, de façon à accélérer les procédures.

M. le secrétaire d'État. Avis favorable.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD71 du rapporteur.*

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD397 du rapporteur et CD276 de M. Bertrand Pancher.

M. le rapporteur. L'amendement CD397 est de conséquence par rapport à l'amendement visant à permettre à l'ARAF de réaliser des audits.

M. Bertrand Pancher. Mon amendement vise à clarifier les pouvoirs des agents de l'ARAF, en distinguant le droit général d'accès aux informations et les pouvoirs d'enquête, de recherche et de constatation des infractions.

Il tend également à transposer plusieurs dispositions nouvelles de la directive 2012/34.

M. le rapporteur. Avis défavorable. Ce serait excessif.

M. le secrétaire d'État. Même avis.

La Commission adopte l'amendement CD397 et rejette l'amendement CD276.

La Commission examine, en discussion commune, l'amendement CD282 du rapporteur et les amendements identiques CD169 de M. Martial Saddier, CD305 de M. Bertrand Pancher et CD399 de M. Joël Giraud.

M. le rapporteur. Les fonctions assurées par l'EPIC de tête touchant aux circulations et à l'accès au réseau doivent être soumises au contrôle de l'ARAF. Je pense notamment à la sûreté. Le service de sûreté de la SNCF actuelle – la surveillance générale, dite SUGE –, qui sera le seul pour l'ensemble du réseau, devra être à la disposition de tous les entrants ; il n'y aura pas de *cowboys* attachés à chaque compagnie ferroviaire. Ce service sera hébergé par l'EPIC de tête. Nous vous proposerons d'ailleurs que l'ARAF rende un avis conforme sur la tarification des prestations de la SUGE pour le compte d'autres opérateurs afin de s'assurer de l'absence de discrimination.

Il faut, par ailleurs, que d'éventuels manquements de l'EPIC de tête à ses obligations puissent faire l'objet d'une procédure de sanction devant l'ARAF.

M. Martial Saddier. L'ARAF doit pouvoir intervenir sur les contentieux liés aux infrastructures de services. Faute d'avoir pu supprimer l'EPIC de tête, nous souhaitons que, sur un certain nombre de sujets, son action requière un avis conforme de l'ARAF.

M. Bertrand Pancher. Mêmes arguments. Il s'agit d'adapter la procédure de sanction devant l'ARAF afin de tenir compte de la création de l'EPIC de tête.

M. Joël Giraud. Je ne reviens pas sur ce qu'a dit le rapporteur concernant la nécessité de tenir compte de la création de l'EPIC de tête. Il faut aussi transposer en droit interne, avant le 16 juin 2015, un article de la directive européenne 2012/34 prévoyant la saisine du régulateur sectoriel en cas de contentieux lié à l'accès aux infrastructures de services ainsi qu'à la tarification de cet accès.

M. le secrétaire d'État. Je donne la préférence à l'amendement CD282 du rapporteur.

La Commission adopte l'amendement CD282.

En conséquence, les amendements CD169, CD305 et CD399 sont rejetés.

La Commission en vient aux amendements identiques CD144 de M. Martial Saddier et CD303 de M. Bertrand Pancher.

M. Martial Saddier. Nous proposons de supprimer la possibilité que l'engagement des poursuites et l'instruction préalable puissent être confiés à un rapporteur nommé par le ministre des transports. Cet amendement n'est pas idéologique ; il vise simplement à se conformer à la décision QPC du Conseil constitutionnel du 5 juillet 2013. Le juge

constitutionnel a, en effet, jugé contraire à la Constitution l'article L. 36-11 du code des postes et des communications électroniques qui n'assurait pas de séparation, au sein de l'autorité de régulation du secteur, entre les fonctions de poursuite et d'instruction, et celles de jugement.

M. Bertrand Pancher. Confier la décision de juger de l'opportunité des poursuites et d'instruire le dossier à un rapporteur public nommé par le ministre ne respecterait pas non plus les exigences d'indépendance de l'ARAF vis-à-vis de l'État prévues par l'article 55, paragraphe 1, de la directive 2012/34.

M. le rapporteur. Je suis défavorable à ces amendements puisque nous venons d'adopter la mise en place de la commission des sanctions. Je propose, dans mon amendement CD275 à suivre, d'aménager le texte en conséquence, ce qui évacue largement le problème que vous soulevez.

M. le secrétaire d'État. Il n'y a plus lieu d'instaurer un rapporteur chargé de l'instruction dès lors qu'on prévoit une commission des sanctions – ce qui n'était pas la solution retenue par le Gouvernement. Reste, monsieur Martial Saddier, que cela n'a rien à voir avec la décision du Conseil constitutionnel sur la QPC du 5 juillet 2013 ; ou alors cela signifierait que les dispositions concernant l'organisation du Conseil supérieur de l'audiovisuel (CSA) que vous avez votées, créant un rapporteur chargé de l'instruction, ne seraient pas conformes à cette décision. Il n'y a donc aucun problème de constitutionnalité.

M. Martial Saddier. Nous nous amuserons, *in fine*, à recenser tous les amendements du rapporteur et de la majorité qui auront été adoptés, se référant au droit européen et au droit constitutionnel. On verra alors que le projet de loi dans sa rédaction initiale n'était conforme ni à l'un ni à l'autre.

M. le secrétaire d'État. Vous prétendez donc que le Gouvernement soumettrait au Parlement un projet dont il saurait pertinemment l'inconstitutionnalité ! Outre que ce n'est pas juste, je rappelle que la procédure passe par la saisine du Conseil d'État. Voulez-vous dire que ce dernier aurait couvert une éventuelle inconstitutionnalité ? Soyons sérieux ! Le dispositif proposé ne présente aucun risque en la matière. Même si, ici, vous avez adopté une autre disposition que celle prévue, le texte d'origine n'était pas « vicié ».

M. Joël Giraud. Ce texte a été déposé en octobre 2013. Des arrêts importants ont été pris depuis, qui justifient plusieurs amendements.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Les amendements CD144 et CD303 seront satisfaits par l'amendement CD275 à venir et je propose à leurs auteurs de s'y rallier.

Les amendements identiques CD144 et CD303 sont retirés.

La Commission examine, en discussion commune, l'amendement CD275 du rapporteur et les amendements identiques CD175 de M. Martial Saddier, CD289 de M. Bertrand Pancher et CD489 de M. Joël Giraud.

M. le rapporteur. Il s'agit de la déclinaison dans le texte de la commission des sanctions.

M. le secrétaire d'État. Le Gouvernement s'en tient à sa position : sagesse.

M. Martial Saddier. L'amendement CD175 va dans le sens de celui défendu par le rapporteur et vise à améliorer la conformité constitutionnelle du texte.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD289 est défendu.

M. Joël Giraud. L'amendement CD489 est également défendu.

Les amendements CD175, CD289 et CD489 étant retirés, l'amendement CD275 est adopté.

En conséquence, l'amendement CD190 de M. Lionel Tardy tombe.

La Commission en vient à l'amendement CD401 de M. Joël Giraud.

M. Joël Giraud. Cet amendement vise à étendre au pouvoir d'enquête simple des agents de l'ARAF l'ensemble des dispositions prévues en termes de visites et de communication des pièces.

M. le rapporteur. Avis défavorable : la mesure est disproportionnée.

M. le secrétaire d'État. La disposition envisagée pourrait porter atteinte au principe de valeur constitutionnelle de la proportionnalité des peines et de l'égalité devant la loi pénale. Je ne voudrais pas que le texte, pur du point de vue constitutionnel, soit vicié par mégarde, ce qui donnerait raison *a posteriori* à M. Martial Saddier. Avis défavorable.

M. Joël Giraud. Apprenant l'impureté des pratiques administratives qui ont été les miennes pendant des années et qui se sont révélées relativement efficaces dans le cadre de Tracfin notamment, je retire mon amendement.

L'amendement CD401 est retiré.

La Commission adopte l'article 4 ainsi modifié.

Article 5 (articles L. 2141-1 à L. 2141-19 du code des transports) : *SNCF Mobilités*

La Commission est saisie de l'amendement CD426 de M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Il s'agit de préciser ma proposition initiale d'un seul EPIC puisque je promeus un service public ferroviaire très unifié. L'amendement s'appuie sur une analyse des plus complètes. Je ne cache pas que je relaie ici les revendications d'organisations syndicales.

M. le rapporteur. Défavorable : il est impossible que la délivrance des sillons et des redevances soit assurée directement par l'État.

M. le secrétaire d'État. Avis défavorable.

La Commission rejette l'amendement.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, elle rejette également l'amendement CD281 rectifié de M. Bertrand Pancher.

La Commission en vient à l'amendement CD145 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Le rapporteur va sans doute me renvoyer à la clause de revoyure, mais il est indispensable qu'on puisse séparer SNCF Mobilités et la gestion des

gares de voyageurs. Je renouvelle mon souhait que soit clarifiée, dans les plus brefs délais, la situation des gares dans toute la France, et pas seulement à Paris.

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission **rejette** l'amendement.*

Elle examine ensuite l'amendement CD424 de M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. L'intégration du groupe public ferroviaire se trouverait confortée si un contrat-cadre unique avec l'EPIC central se substituait aux contrats conclus avec l'État par chacun des EPIC.

M. le rapporteur. Avis défavorable eu égard à la spécificité des missions respectives de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités. Un contrat-cadre serait un fourre-tout impraticable.

*La Commission **rejette** l'amendement.*

Elle est saisie de l'amendement CD247 de M. Rémi Pauvros.

M. Rémi Pauvros. Il s'agit de mettre en cohérence les dispositifs contractuels liant l'État, pour l'un, à SNCF Mobilités, pour l'autre, à SNCF Réseau.

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, les amendements CD319 de M. Joël Giraud, CD74 du rapporteur, CD425 de M. André Chassaigne, CD318 de M. Joël Giraud et CD146 rectifié de M. Martial Saddier **tombent**.*

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission **rejette** l'amendement CD481 de M. André Chassaigne.*

Elle examine ensuite l'amendement CD317 de M. Joël Giraud.

M. Joël Giraud. Il s'agit d'ajouter le critère juridique aux critères de compétence prévus par le texte pour le choix des représentants de l'État ou des personnalités qualifiées dans la composition du conseil d'administration de SNCF Mobilités. Compte tenu des enjeux juridiques lourds, des experts juridiques n'y seraient pas inutiles.

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **rejette** l'amendement CD120 de M. Martial Saddier.*

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD75 du rapporteur.*

La Commission en vient à l'amendement CD251, deuxième rectification, de M. Rémi Pauvros.

M. Rémi Pauvros. Pour garantir un minimum de transparence, le délégataire devra remettre à l'autorité organisatrice de transport un rapport annuel dont le contenu sera fixé par décret en Conseil d'État.

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement.*

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements CD313 rectifié et CD314 rectifié de M. Joël Giraud.

M. Joël Giraud. La publication des comptes de ligne par l'opérateur de transport serait améliorée si la décomposition par lignes était définie en accord avec l'ensemble des AOT. Tel est le sens de l'amendement CD313 rectifié, le CD314 rectifié étant un amendement de repli.

M. le secrétaire d'État. Cet amendement s'inscrit dans le droit-fil d'une disposition que nous avons adoptée permettant de clarifier les comptes, notamment pour les régions. Avis favorable.

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement.*

*L'amendement CD314 rectifié est **retiré**.*

*La Commission **adopte** l'amendement de coordination CD77 du rapporteur.*

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

Après l'article 5

La Commission est saisie de plusieurs amendements portant articles additionnels après l'article 5.

Elle examine d'abord l'amendement CD496 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement proposé par l'Association des régions de France (ARF) ajoute l'aménagement des gares de catégorie 2, c'est-à-dire des gares TER, au chef de filât régional.

M. le secrétaire d'État. Il n'est pas certain que cet amendement clarifie un dispositif déjà explicite. Il s'agit de faire plaisir à l'ARF.

M. le rapporteur. L'ARF souhaite que les gares soient intégrées dans les contrats de TER et que les sommes qu'elles engagent ne soient pas seulement une subvention à SNCF Mobilités, mais qu'elles donnent lieu à négociation sur la politique des gares.

M. le secrétaire d'État. Je ne suis pas certain qu'on doive prendre une disposition législative pour chaque souhait exprimé ; on peut certainement leur trouver une traduction dans un autre cadre. Certes, ce texte est l'occasion de poser certains principes, mais il ne faudrait pas, sous ce prétexte, donner dans la surabondance.

M. Antoine Herth. Je partage le point de vue du rapporteur, mais il me semble qu'hier soir, nous avons estimé qu'il fallait attendre le redécoupage des régions.

M. le rapporteur. Le problème des gares est inextricable : on n'arrive pas à trouver l'interlocuteur approprié entre la collectivité chargée de l'urbanisme, qui se désintéresse des gares, et l'AOT, qui se considère en position d'exiger une adéquation de l'urbanisme. Il me semble donc que la définition d'un chef de filât clarifierait la situation. Puisque la région joue

déjà le rôle de chef de file dans le domaine de la mobilité, il coulerait de source qu'elle coordonne les collectivités décentralisées. J'admets cependant qu'un tel dispositif aurait sans doute davantage sa place dans une loi de décentralisation. Aussi, monsieur le ministre, si vous considérez qu'il vaut mieux retirer l'amendement, je n'y vois aucun inconvénient.

M. le secrétaire d'État. Je m'en remets à la sagesse de la Commission.

L'amendement CD496 est retiré.

La Commission examine, ensuite, l'amendement CD358 de M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. En matière de financement de la politique de transports, d'importants décalages existent entre les régions. En dehors de la région Île-de-France, qui bénéficie d'un versement transport qui s'applique sur la totalité de son territoire, les régions n'ont aucune ressource dédiée au financement des transports. Ceux-ci représentent pourtant leur premier ou deuxième poste budgétaire. Cet amendement propose de mettre en place un versement transport pour deux périmètres : le périmètre de transport urbain (PTU) qui serait plafonné à 0,2 %, et le périmètre hors PTU plafonné, lui, à 0,3 %. L'objectif est bien d'affecter ces ressources au financement des dépenses d'investissement mais aussi des dépenses de fonctionnement de transports de voyageurs régionaux. Un rapport a été remis au ministre sur le sujet en juin 2013.

M. le rapporteur. Je suis stupéfait que la création de deux postes de permanents aux côtés du président de l'ARAF soit repoussée au titre de l'article 40 de la Constitution et que ce ne soit pas le cas ici.

M. François-Michel Lambert. Cela n'a rien à voir ! Il s'agit ici de recettes, pas de dépenses.

M. le rapporteur. Il s'agit de recettes produites par une nouvelle taxe dont la création devrait plutôt figurer dans un projet de loi de finances.

Nous ne sommes pas armés pour ouvrir ici et maintenant un débat sur le sujet du financement et des recettes du ferroviaire, qui est une compétence décentralisée. Depuis 1982, c'est la loi de décentralisation qui détermine les compétences transférées et les recettes afférentes. Je ne méconnais pas la revendication des régions en la matière, mais elle est ne manquera pas de déclencher un conflit avec les métropoles : ce sont elles, en effet, qui alimenteront l'essentiel d'un versement transport additionnel. De leur côté, celles des entreprises qui ne sont pas desservies par des TER ne verront pas pourquoi elles effectueraient un versement transport, et celles qui ont déjà organisé leurs transports ne peuvent pas y être assujetties. Comme les ramassages mis en place par les entreprises sont très fréquents en campagne, le versement transport y sera extrêmement faible. Et les métropoles ne souhaitent pas l'instauration d'un versement transport additionnel, considérant que cette recette doit intégralement profiter aux transports collectifs urbains.

Sans proposition du Gouvernement, je ne sais pas si nous sommes bien armés, ici, pour engager un débat de cette ampleur. C'est pourquoi je suis défavorable à l'amendement sans toutefois l'être à un débat sur le financement des compétences mobilité de la région qui, de plus, vont changer puisqu'elle va récupérer le réseau routier départemental.

Je vous propose donc de retirer votre amendement sans pour autant considérer que le problème posé n'est pas pertinent.

M. le secrétaire d'État. Le versement transport additionnel proposé représente tout de même quelque 700 millions d'euros. Nous ne sommes pas dans le cadre législatif adéquat pour en discuter. Je vous invite à faire part de vos réflexions à l'occasion de la discussion du projet de rationalisation de la décentralisation et à l'occasion de la discussion du projet de loi de finances. Avis défavorable.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Je ne suis pas le meilleur spécialiste de l'article 40 de la Constitution, mais je comprends qu'on puisse être surpris qu'un tel amendement ait été déclaré recevable.

M. François-Michel Lambert. Je ne suis pas non plus un spécialiste de l'article 40 mais le présent amendement n'implique pas des dépenses. Il propose, au contraire, des recettes, à savoir quelque 700 millions d'euros à répartir entre vingt-trois régions. Cette somme n'est d'ailleurs pas mirobolante au regard des difficultés que ces régions rencontrent dans l'organisation du transport de voyageurs, et pas seulement du mode ferroviaire.

Vous avancez, monsieur le rapporteur, que les métropoles vont se soulever. Or l'amendement indique clairement qu'il s'agit d'instaurer un versement transport additionnel, qui n'enlève donc pas un « pouième » de ce que collecteront les métropoles à travers le VT actuel. Cette nouvelle collecte vise à contribuer à la mobilité pour tous de demain, que les présidents de région, qui manquent de moyens, ne peuvent assurer. Il me semble donc urgent de voter un tel amendement.

M. le rapporteur. J'y insiste : la question posée est excellente et il va bien falloir la résoudre ; reste qu'il n'est pas possible de le faire ici.

La commission rejette l'amendement.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Nous poursuivrons la discussion cet après-midi.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 28 mai 2014 à 9 h 45

Présents. - Mme Laurence Abeille, Mme Sylviane Alaux, M. Yves Albarello, Mme Catherine Beaubatie, M. Jacques Alain Bénisti, M. Philippe Bies, M. Florent Boudié, M. Christophe Bouillon, Mme Sabine Buis, M. Alain Calmette, M. Yann Capet, M. Patrice Carvalho, M. Jean-Paul Chanteguet, M. André Chassaigne, M. Jean-Jacques Cotel, M. Stéphane Demilly, M. David Douillet, Mme Françoise Dubois, M. Philippe Duron, Mme Sophie Errante, M. Yannick Favennec, M. Jean-Marc Fournel, M. Jean-Christophe Fromantin, M. Laurent Furst, M. Alain Gest, M. Charles-Ange Ginesy, M. Michel Heinrich, M. Jacques Kossowski, Mme Valérie Lacroute, M. François-Michel Lambert, M. Alain Leboeuf, M. Arnaud Leroy, M. Michel Lesage, Mme Martine Lignières-Cassou, M. Philippe Noguès, M. Bertrand Pancher, M. Rémi Pauvros, M. Christophe Priou, Mme Marie-Line Reynaud, M. Martial Saddier, M. Gilbert Sauvan, M. Gilles Savary, M. Jean-Marie Sermier, M. Thierry Solère, Mme Suzanne Tallard, M. Jean-Pierre Vigier

Excusés. - M. Julien Aubert, M. Denis Baupin, Mme Chantal Berthelot, M. Jean-Louis Bricout, M. Vincent Burroni, M. Jean-Yves Caullet, M. Guillaume Chevrollier, M. Olivier Falorni, Mme Geneviève Gaillard, M. Claude de Ganay, M. Christian Jacob, M. Olivier Marleix, M. Franck Marlin, M. Napole Polutélé, Mme Catherine Quéré

Assistaient également à la réunion. - M. Joël Giraud, M. Antoine Herth, M. Lionel Tardy