

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 16 heures 30

Compte rendu n° 62

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).

Après l'article 5 (suite)

La Commission est saisie de l'amendement CD504 du rapporteur.

M. Gilles Savary, rapporteur. Les régions ont vocation à devenir des autorités organisatrices de transports (AOT) de plein exercice. Aux termes de cet amendement, elles pourraient définir librement la politique tarifaire des transports express régionaux (TER). C'est une revendication ancienne et constante de leur part.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche. Avis défavorable, pour deux raisons. Premièrement, ce transfert de la politique tarifaire aux régions n'est accompagné d'aucune garantie en ce qui concerne le maintien des tarifs sociaux nationaux sur les TER. Deuxièmement, les régions devraient, dans ce cas, assumer leur responsabilité d'AOT jusqu'au bout et prendre en charge le coût complet des TER. En particulier, elles devraient s'acquitter des redevances d'accès, aujourd'hui payées par l'État. Vous avez vous-même évoqué cette question ce matin, monsieur le rapporteur.

M. Antoine Herth. Je soutiens votre amendement, monsieur le rapporteur. J'ai moi-même déposé un amendement analogue. Je comprends que vous souhaitez le maintien d'un tarif de référence nationale pour certains trajets, en l'absence d'accord spécifique entre les autorités organisatrices ou entre l'autorité organisatrice et l'entreprise ferroviaire concernée. Est-ce bien le cas ?

M. le rapporteur. Oui.

M. Antoine Herth. Monsieur le ministre, toutes les villes de France définissent librement leur politique tarifaire en matière de transports. Ainsi, la communauté urbaine de Strasbourg a complètement revu sa tarification, notamment en faveur des publics défavorisés, à la satisfaction générale. D'autre part, lorsque les régions souhaitent mettre en place une tarification multimodale, elles butent sur le cadre national qui leur est imposé : elles n'ont pas la possibilité de s'adapter aux demandes et aux choix faits par les autres AOT. Enfin, les régions ont besoin de mener une politique tarifaire plus dynamique pour attirer davantage de clients dans les TER en dehors des heures de pointe. C'est un élément clé pour l'équilibre financier de l'activité TER.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement va dans le bon sens. Pour les TER, les AOT sont les régions, mais pour le transport par autocar, ce sont les départements ou les agglomérations. Parfois, les collectivités territoriales souhaitent organiser une complémentarité entre les différents modes de transport. Monsieur le ministre, les AOT ont-elles actuellement la possibilité de proposer conjointement des offres commerciales aux

voyageurs qui empruntent successivement deux modes de transport distincts, par exemple un TER puis un autocar ?

M. Martial Saddier. Les régions sont appelées à prendre des responsabilités croissantes en matière de transports, notamment de TER. Nous sommes tous d'accord pour qu'elles jouent un rôle de chef de file. La proposition du rapporteur ne fait, en quelque sorte, qu'officialiser cette évolution. Ne manquons pas l'occasion qui nous est donnée aujourd'hui, les « fenêtres de tir » législatives risquant d'être peu nombreuses sur ce sujet au cours de la législature. Je suis donc favorable à l'adoption de cet amendement, quitte à ce que sa rédaction soit améliorée d'ici à la séance publique.

M. François-Michel Lambert. Nous savons que le Gouvernement souhaite confier davantage de responsabilités aux régions dans le cadre du prochain projet de loi de décentralisation. Prenons les devants en adoptant l'amendement du rapporteur. Ce matin, on nous a expliqué qu'une éventuelle extension du versement transport (VT) avait davantage sa place dans le texte sur la décentralisation ou dans un projet de loi de finances. La politique tarifaire relève bien, elle, du domaine ferroviaire. Il convient donc d'inscrire cette disposition dans le présent projet de loi, sans attendre un autre texte.

M. Joël Giraud. L'amendement du rapporteur me semble tout à fait équilibré : il vise à transférer la politique tarifaire aux régions, tout en maintenant un tarif de référence national, afin d'assurer la pérennité des billets de correspondance. C'est d'ailleurs ce qui se pratique dans le reste de l'Europe. Si le Gouvernement souhaite apporter des précisions en ce qui concerne le maintien des tarifs sociaux nationaux, libre à lui d'amender en séance publique le texte qui sera issu de nos travaux en commission. Il me paraît essentiel d'adopter cet amendement.

M. Rémi Pauvros. Les attentes des régions sont très fortes en la matière. Il semble nécessaire, à tout le moins, d'assouplir et de simplifier le système, compte tenu de la multiplicité des tarifs actuellement en vigueur. Vous ne semblez guère favorable, monsieur le ministre, à une avancée qui réponde aux préoccupations des régions. Je me permets néanmoins de vous interroger à nouveau à ce sujet.

M. le secrétaire d'État. Les régions mènent des politiques tarifaires différentes à l'égard de certaines catégories de populations. Elles ont encore beaucoup de progrès à réaliser en la matière. Ainsi, le trajet des étudiants peut être ou non pris en charge en fonction de l'université qu'ils fréquentent. Il n'est donc pas évident que le transfert de la politique tarifaire aux régions sera source de simplification.

Je fais néanmoins une proposition à la commission, ainsi que M. Pauvros m'y invite. Je suggère de sous-amender l'amendement du rapporteur en insérant le membre de phrase suivant au début de l'alinéa 4 : « Sous réserve du maintien, par les autorités organisatrices régionales, des tarifs sociaux nationaux en vigueur à la date de promulgation de la présente loi, et de la prise en charge par celles-ci des redevances d'accès, ».

M. le rapporteur. Votre proposition est quelque peu radicale, monsieur le ministre. Depuis deux ans, tout le monde affirme dans les colloques que le transfert de la politique tarifaire aux régions ne devrait pas poser problème. Maintenant que nous sommes près du but, vous nous expliquez qu'il existe des obstacles insurmontables.

La politique ferroviaire menée par les régions est en porte-à-faux : la décentralisation n'a pas été menée à son terme ; la région n'est pas encore une AOT de plein exercice ; les commandes de train ne sont pas des commandes à part entière ; les gares ne sont gérées qu'en partie par les régions. Dans le même temps, on lit des articles très durs dans la presse. Telle est l'ambiance actuelle entre l'État, ou à tout le moins la SNCF, et les régions.

Il y a deux modèles possibles. Si l'on souhaite conserver des tarifs uniformes et éviter toute différenciation entre les régions, il ne faut pas décentraliser davantage et il convient même de faire marche arrière par rapport à la loi de 2002. Mais telles ne semblent pas être les intentions du Gouvernement : dans le cadre du projet de loi de décentralisation, il envisage non seulement de confier un rôle de chef de file aux régions, mais aussi de leur transférer les compétences des départements en matière de transport interurbain par autocar. Si l'on crée demain des grandes régions et que les départements disparaissent, les régions récupéreront en outre la voirie départementale. Nous nous orientons donc vers la constitution de régions puissantes, auxquelles on transfère, d'un côté, des compétences consolidées, c'est-à-dire des charges, tout en leur refusant, de l'autre, la liberté tarifaire, sans même parler d'une recette fiscale propre. C'est très regrettable. Pour leur part, l'Allemagne et la Suisse ont accordé l'autonomie tarifaire aux *Länder* et aux cantons, et ne s'en portent pas plus mal.

Par ailleurs, demander aux régions d'acquitter les redevances d'accès aujourd'hui payées par l'État n'aurait de sens que si on leur transférait dans le même temps la gestion des gares. Le paiement des redevances d'accès par les régions ne peut pas constituer une contrepartie – voire une mesure de représailles – à la liberté tarifaire. Il n'y a aucun rapport entre les deux. En procédant de la sorte, on risque d'ajouter encore à la confusion. Je souhaite donc conserver mon amendement en l'état.

La difficulté ne vient pas uniquement du ministère des transports. De la même manière que pour la règle prudentielle ce matin, il faut forcer le destin. Dans les quinze jours qui restent d'ici à l'examen du texte en séance publique, les autorités nationales et les régions doivent se mettre autour de la table afin de parvenir à un amendement consensuel. Quoi qu'il en soit, les régions feront entendre leur voix dans l'hémicycle par l'intermédiaire de certains de nos collègues.

M. le secrétaire d'État. Vous m'avez mal compris, monsieur le rapporteur : ma proposition va dans le sens d'une responsabilisation pleine et entière des régions. Pourquoi les redevances d'accès seraient-elles prises en charge par l'État alors qu'elles devraient l'être par les régions ? Dans la région parisienne, c'est le syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) qui les paie.

Quant à la question d'un éventuel transfert de la gestion des gares aux régions, il s'agit d'un sujet complexe qui mérite d'être examiné, comme je l'ai reconnu ce matin. J'ai d'ailleurs proposé une clause de rendez-vous. Nous devons travailler à la définition d'une perspective et d'un calendrier.

Si l'on souhaite mettre à plat le dispositif actuel, il faut le faire complètement, pas de façon sélective au bénéfice des régions et au détriment de l'État. Si vous étiez à ma place, vous diriez exactement la même chose. Pour ma part, je suis favorable à une clarification du système.

M. le rapporteur. J'entends vos arguments, monsieur le ministre. En Île-de-France, le STIF est en mesure de prendre en charge le coût complet des transports régionaux, parce

que le trafic s'élève à cinq millions de passagers par jour. Les lignes A et B du RER transportent chacune plus de voyageurs que tous les TER des autres régions. Ceux-ci ne fonctionnent qu'au prix d'un énorme déficit – les présidents de conseils régionaux en rajoutant parfois avec la gratuité ou les billets à 1 euro.

Je suis d'accord avec vous, monsieur le ministre : il faut, en toute chose, des dispositions et un management qui responsabilisent les acteurs. Mais, si l'on supprime d'un seul coup la compensation des redevances d'accès par l'État, en même temps que l'on accorde la liberté tarifaire aux régions, cela créera immédiatement une crise générale du financement des TER. Les régions, qui sont actuellement loin de prendre en charge le coût complet de ces trains, seront contraintes d'augmenter brusquement les tarifs. Les conséquences seraient probablement considérables, pour ne pas dire redoutables. Je ne suis cependant pas en mesure de les évaluer et ne peux donc donner un avis favorable à la rectification que vous proposez.

M. le secrétaire d'État. Vous avez raison, monsieur le rapporteur : les conséquences seraient redoutables dans les deux cas, que nous adoptions votre amendement en l'état ou avec la rectification que je propose. Les redevances d'accès actuellement payées par l'État s'élèvent à 400 millions d'euros, le STIF s'acquittant pour sa part d'une somme de 200 millions pour l'Île-de-France. Ma responsabilité, c'est de vous dire que le dispositif ne peut pas être modifié au détriment de l'État. Il convient de l'examiner non pas de façon partielle, mais dans son ensemble.

J'ai face à moi des lobbyistes redoutables, y compris des élus, qui défendent leurs intérêts dans tous les domaines – aérien, maritime, routier, ferroviaire. Je vous indique ce qui me paraît juste et équilibré. Nous élaborons la loi dans l'intérêt non pas de certains, mais de tous. Quoi qu'il en soit, le climat de crispation actuel n'est bon pour personne. L'État et les collectivités territoriales doivent engager une discussion responsable et traiter les sujets qui sont depuis longtemps sur la table, même si le contexte budgétaire n'est guère propice à l'ouverture d'un tel débat.

M. Rémi Pauvros. Le ministre a fait une ouverture, certes mesurée et contrainte, sur la possibilité d'accorder une plus grande liberté tarifaire aux régions. C'est un sujet important, sur lequel les députés, très fortement sollicités par les régions, ne manqueront pas de s'exprimer dans l'hémicycle. Compte tenu de sa complexité et des chiffres annoncés par le ministre, je suggère, monsieur le rapporteur, que nous renvoyions le débat à la séance publique. Cela nous permettra d'analyser plus en détail la contre-proposition du ministre. Si nous votons dès maintenant, je crains que nous ne fermions le débat et que nous ne nous orientions vers un rejet de la disposition en séance, sans avoir obtenu aucune avancée.

M. le rapporteur. Mon intention n'est bien sûr pas de fermer le débat, même si je ne suis pas très optimiste, car le sujet est sur la table depuis longtemps. Je suis prêt à retirer mon amendement, si nous abordons à nouveau ce point en séance publique. Seriez-vous d'accord, monsieur le ministre ?

Vous liez la question de la liberté tarifaire à celle du paiement des redevances d'accès, alors qu'elles sont distinctes. Vous introduisez ainsi un élément financier très lourd dans le dossier. Sans liberté tarifaire, les régions ne peuvent pas arbitrer entre le contribuable et l'utilisateur, ni progresser vers une prise en charge du coût complet et vers le paiement, à terme, des redevances d'accès.

M. le secrétaire d'État. Une fois de plus, je suis d'accord avec vous, monsieur le rapporteur : le sujet de la liberté tarifaire est sur la table depuis longtemps, tout comme celui du paiement des redevances d'accès par les régions. Pourquoi faudrait-il satisfaire les revendications, certes légitimes, des régions, sans apporter de solution au problème des redevances d'accès ? La réponse des régions est tout aussi fermée en la matière que celle que vous me reprochez de faire sur la liberté tarifaire. Ce matin, vous avez d'ailleurs vous-même trouvé incongru que l'État prenne en charge les redevances d'accès pour les TER.

Les régions souhaitent assumer pleinement leurs responsabilités d'AOT. À cet égard, elles doivent aussi améliorer l'organisation et la gestion des TER. Une utilisation du matériel roulant pendant quelques heures supplémentaires par jour et une mutualisation accrue leur permettraient de réaliser des gains de productivité de 15 à 20 %. Personne n'est plus en mesure de payer à guichet ouvert : ni l'État ni les régions.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Maintenez-vous ou retirez-vous votre amendement, monsieur le rapporteur ?

M. le rapporteur. Le ministre n'a pas vraiment répondu à ma question : est-il d'accord pour que nous évoquions à nouveau la liberté tarifaire en séance publique ? À défaut, nous pourrions prendre nous-mêmes l'initiative d'un tel débat. Mettons à profit le temps qui nous sépare de la séance publique pour travailler sur le sujet. Je regretterais beaucoup que nous n'aboutissions à aucun résultat.

Le vrai problème, c'est que les régions n'ont jamais bénéficié d'un transfert de recettes qui leur permette d'assumer leur compétence en matière de TER. Les compensations de l'État, y compris celle des redevances d'accès, relèvent du bricolage. C'est pourquoi les régions demandent l'instauration d'une ressource propre, en particulier l'extension du VT.

En supprimant dès aujourd'hui, d'un seul coup, la compensation des redevances d'accès par l'État, nous prendrions une énorme responsabilité. Prenons le temps d'évaluer, dans les quinze jours qui viennent, l'impact d'une telle décision. Je suis d'accord pour retirer mon amendement.

M. le secrétaire d'État. Il s'agit d'un vieux dossier que vous auriez pu régler, mesdames et messieurs les députés de l'opposition. Vous avez attendu la fin de l'année 2011 pour organiser les Assises du ferroviaire, dont les seuls résultats furent de ne pas prévoir les financements des projets.

Si l'on transfère la redevance d'accès aux régions, la charge financière sera compensée par l'État.

Nous devrions poursuivre notre réflexion sur cette question d'ici à la séance publique.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Monsieur le ministre, je vous ai entendu dire que ces 400 millions d'euros seraient compensés aux régions.

M. le rapporteur. Cet engagement n'est inscrit ni dans le projet de loi ni dans le sous-amendement déposé par le Gouvernement.

Pour l'heure, il me semble néanmoins plus sage de retirer mon amendement.

M. le secrétaire d'État. Nous étudierons, d'ici à la séance publique, la possibilité de bâtir un dispositif transférant cette redevance et permettant ainsi l'application de l'article 125 de la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) sur la compensation intégrale par l'État à la date du transfert.

L'amendement est retiré.

La Commission est saisie de l'amendement CD315 de M. Joël Giraud.

M. Joël Giraud. Le Conseil d'État a déjà jugé que les conventions des TER sont assimilables à des contrats de délégation de service public (DSP). Cet amendement propose de définir un contenu « socle » du rapport du délégataire, fixé par décret en Conseil d'État, afin de renforcer la transparence nécessaire de l'opérateur de transport envers l'AOT.

M. le rapporteur. Je suis favorable à l'adoption de cet amendement, mais ce contenu « socle » ne doit représenter que quelques lignes du cahier des charges, visant à harmoniser les conditions contractuelles des conventions relatives aux indicateurs de qualité de service, aux bonus-malus ou à l'évaluation de la qualité et des horaires.

M. le secrétaire d'État. Il me semble que cette demande est satisfaite par l'adoption de l'amendement CD251 deuxième rectification de M. Rémi Pavros.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Elle n'est en fait que partiellement satisfaite, donc quelle est votre position, monsieur le ministre ?

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

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle en vient à l'amendement CD495 du rapporteur.

M. le rapporteur. Lorsque les régions subventionnent des biens appartenant à SNCF Mobilités et qu'elles les acquièrent ultérieurement, ils doivent bénéficier du caractère de biens de reprise. Ce n'est pas possible pour les régions actuellement, sauf pour le syndicat des transports d'Île-de-France (STIF). Cet amendement permet donc de procéder à une harmonisation du régime, cette clarification permettant également d'assainir les relations entre l'État et les collectivités territoriales.

M. le secrétaire d'État. Le régime du STIF en la matière relevant d'une convention, le parallélisme des formes nous obligerait à privilégier ce véhicule juridique. Le monopole de la RATP est limité dans le temps, mais celui de la SNCF ne connaît, pour l'heure, aucune borne temporelle. Il faut donc procéder à une adaptation permettant de ne pas laisser penser qu'à la fin des conventions d'exploitation en cours, la SNCF pourrait ne plus être l'opérateur des trains.

Je suis favorable au principe selon lequel ceux qui contribuent largement à l'acquisition d'un bien en deviennent les propriétaires. Cependant, le bien de retour signifierait que le bien pourrait être mis à disposition d'un autre exploitant à la fin de la

convention : ce n'est pas le cadre dans lequel on s'inscrit. Si les régions souhaitent le recours à la mise en concurrence pour les TER, il convient de ne pas procéder par le vote d'un amendement consacré au statut des biens acquis, mais par la discussion du régime de compétence. Le Gouvernement ne souhaite pas anticiper une étape supplémentaire de libéralisation du transport ferroviaire, en l'occurrence du transport régional.

Je demande à M. le rapporteur de retirer son amendement.

M. Joël Giraud. Le Conseil d'État a déjà jugé que les conventions des TER sont assimilables à des contrats de DSP. Ceux-ci sont utilisés pour les remontées mécaniques et concernent des biens de retour.

M. le rapporteur. À mon avis, il s'agit de biens de reprise et non de retour. Dans le cadre d'une DSP, les biens de retour sont ceux qui appartiennent initialement à la collectivité. Ainsi, la SNCF, auteur de l'appel d'offres, se trouve propriétaire de trains Regiolis, mais ce sont les régions qui ont financé leur acquisition. Si les régions demandaient le transfert de la propriété sur le fondement de leur financement, la SNCF leur vendrait-elle les rames au prix fort ou procéderait-elle à une décote liée à l'usure et à la mise placée au moment de l'achat ? Il serait extraordinaire que les régions achètent au prix fort les rames dans cinq ans, sous prétexte qu'un arrangement juridique fut mis en œuvre pour que la SNCF fasse un appel d'offres regroupé.

M. Antoine Herth. Le sujet ne concerne pas l'ouverture à la concurrence, monsieur le ministre, qui n'arrivera pas avant 2019. La bonne gestion des parcs des trains consiste à épouser au plus près la demande de fréquentation des TER et à développer des formules qui n'existent pas aujourd'hui comme le *leasing*. Le modèle actuel empêche les régions et la SNCF d'inventer des circuits de financement et des formes d'exploitation nouvelles.

M. Joël Giraud. Les biens de retour sont construits par un exploitant et n'acquièrent cette appellation qu'au terme du contrat et indépendamment du critère de propriété initiale de la collectivité. Les jurisprudences relatives à cette question se fondent sur la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982. Il convient donc de se pencher sur le parallélisme des formes, s'agissant de la notion de bien de retour,

M. Martial Saddier. L'acte de propriété n'a en effet rien à voir avec la qualification de retour ou de reprise du bien.

M. le secrétaire d'État. Si une collectivité achète un bien, il est anormal qu'elle ne puisse pas en être propriétaire. Néanmoins, la qualification de retour ou de reprise d'un bien caractérise la fin d'une convention ou d'une exploitation.

Une démarche intermédiaire pourrait reposer sur l'adoption d'une disposition législative prévoyant l'élaboration d'une convention ; cela constituerait une belle avancée sur ce sujet.

M. le rapporteur. Je retire mon amendement, dès lors que Monsieur le ministre ouvre une perspective dont nous discuterons en séance publique.

L'amendement est retiré.

Article additionnel après l'article 5. Article 5 bis (article L. 2144-2 du code des transports) :

La Commission examine, en discussion commune, les amendements CD400 du rapporteur, CD316 rectifié de M. Joël Giraud et CD250 rectifié de M. Rémi Pavros.

M. le rapporteur. Cet amendement répond à une préoccupation de transparence, celle-ci n'étant pas assurée par les différents contrats signés entre les régions et la SNCF. Les régions souhaitent que des comptes séparés de la SNCF soient élaborés pour chaque contrat, afin de disposer d'une comptabilité analytique.

M. Joël Giraud. Mon amendement vise le même objectif de donner aux régions des garanties sur la bonne affectation de leurs concours publics aux missions de service public qu'elles ont elles-mêmes définies, en simplifiant le suivi et le contrôle des contrats de service des TER.

M. Philippe Duron. Les régions craignent de ne pas pouvoir vérifier que leur concours finance bien les services de leur choix. Ces comptes séparés permettraient d'obtenir une plus grande sincérité de l'engagement pris par l'opérateur auprès de la région.

M. le secrétaire d'État. Avis favorable.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Messieurs Giraud et Pavros, je vous propose de vous rallier à l'amendement de M. le rapporteur qui deviendrait l'amendement de la Commission.

M. Joël Giraud. Bien sûr.

M. Rémi Pavros. Avec plaisir.

Les amendements CD316 rectifié et CD250 rectifié sont retirés.

La Commission adopte l'amendement CD400.

Article 6 (articles L. 1321-1, L. 1321-3, et L. 1321-3-1, L. 2161-1, L. 2161-2, L. 2162-1 et L. 2162-2 [nouveaux] du code des transports) : *Relations du travail au sein du groupe public ferroviaire*

La Commission étudie l'amendement CD147 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Le décret-socle nous inquiète : nous comprenons la nécessité d'harmoniser le statut social appliqué aux salariés du groupe public ferroviaire et à ceux de l'entreprise liée directement aux activités ferroviaires, mais son extension à l'ensemble des salariés du secteur nous préoccupe. En effet, le décret sera issu d'une négociation dont personne ne peut prévoir le résultat. Nous souhaitons donc que le décret-socle ne couvre que la partie liée au transport ferroviaire.

M. le rapporteur. La rédaction de cet amendement fait qu'il ne s'appliquerait qu'aux secteurs autres que ceux prévus par le décret visé à l'article L.2161-1 et suivants du

code des transports. Adopté, il ne concernerait donc que les secteurs routier et fluvial. J'émet donc un avis défavorable.

M. le secrétaire d'État. Même avis.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement est peut-être mal rédigé, mais il existe une véritable inquiétude quant à la généralisation du décret-socle. On comprend que l'opérateur historique, la SNCF, veuille que le régime de son personnel s'applique à l'ensemble de ses concurrents actuels dans le domaine du fret – qui ont capté 26 % du marché en l'espace de six ans – et futurs dans celui du transport de passagers. Mais cela ne réglerait pas le problème de compétitivité du secteur ferroviaire par rapport à son concurrent routier.

Ce projet de loi va dans le bon sens car le regroupement entre RFF et SNCF permettra de réaliser des économies, mais il ne résoudra pas l'ensemble des problèmes. Si on interdit toute évolution sociale et que l'on ne crée pas de bonnes conditions à l'ouverture à la concurrence, une grande partie de ce texte manquera son objectif.

M. Martial Saddier. Il est fort possible que mon amendement soit mal rédigé, et je le retire afin de le réécrire pour la séance publique.

M. le rapporteur. Je voudrais préciser quelques éléments à propos de ce « décret-socle ». En vertu de l'acte dit loi de 1940, la SNCF bénéficiait d'un statut particulier, ce qui lui interdisait de participer aux négociations collectives. C'est la raison pour laquelle la convention collective « fret » a été négociée sans elle. Il est cependant prévu, dans la perspective de la prochaine étape de la libéralisation du secteur ferroviaire, de négocier une convention collective pour les salariés de ce secteur, essentiellement pour le transport de passagers. Il faut pour cela abolir la loi de 1940 et fixer les règles du jeu : c'est l'objectif du décret-socle. Ce sont ces règles qui encadreront la négociation entre l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) et les syndicats. Je mets en garde les législateurs que vous êtes contre la tentation de vous substituer à la négociation paritaire, en violation des règles du dialogue social : la loi ne doit intervenir que pour remédier à la carence de la négociation collective.

M. le secrétaire d'État. Je partage totalement le point de vue du rapporteur.

L'amendement est retiré.

La Commission examine l'amendement CD354 de François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Cet amendement vise à préciser qu'on ne pourra pas déroger à la convention de branche dans un sens moins favorable aux salariés.

M. le rapporteur. Votre amendement est déjà satisfait par l'état du droit : il est de jurisprudence constante qu'un accord d'entreprise n'est valable que dans le cas où il est plus favorable qu'un accord de branche. C'est toujours l'accord négocié le plus favorable qui s'impose.

M. le secrétaire d'État. Je vous demande de retirer votre amendement pour les raisons exposées par le rapporteur.

Cet amendement est retiré.

La Commission est saisie de l'amendement CD308 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. L'amendement vise à préciser que le cadre social harmonisé s'applique aux salariés du groupe public ferroviaire et aux salariés d'entreprises ayant une activité de transport ferroviaire de marchandise ou de voyageurs. Aller au-delà de ce périmètre conduirait à pénaliser le système ferroviaire français dans son ensemble.

M. le rapporteur. Je suis défavorable à cet amendement qui, en excluant du dispositif les gestionnaires de réseau autres que SNCF-Réseau, introduit une rupture d'égalité. En outre, je ne suis pas sûr que nous puissions légiférer sur les règles relatives à la durée du travail avant que la négociation collective ait été menée à terme. Je crois savoir, en effet, que celle-ci prévoira des aménagements du temps de travail en fonction des métiers.

M. le secrétaire d'État. Je préfère l'amendement CD512 du rapporteur, qui doit être examiné après le vôtre et qui clarifie utilement la rédaction du texte.

La Commission rejette cet amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD512 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement précise le caractère cumulatif des conditions de l'activité principale et du titre de sécurité pour entrer dans la définition de la branche ferroviaire. Cette précision est également importante pour une question de coût.

M. Martial Saddier. Nous ne souhaitons pas, monsieur le rapporteur, court-circuiter le dialogue social. Ce que nous voulons, c'est que le décret-socle ne s'applique pas au-delà du périmètre que vous venez de définir.

M. Laurent Furst. Vous venez, monsieur le rapporteur, de mettre le doigt sur le principal handicap du système ferroviaire français : ses coûts de production. Or la future convention collective va probablement pérenniser ces coûts particulièrement élevés, voire les aggraver. Ainsi, le secteur ferroviaire restera très onéreux pour notre nation et moins compétitif que les systèmes ferroviaires des pays voisins, au point que nous aurons des difficultés à le faire vivre à moyen terme.

M. le rapporteur. Il s'agit seulement d'éviter, mon cher collègue, que des cuisiniers, des maçons, des soudeurs puissent relever d'une convention collective du rail, de même que les personnels des aéroports ne relèvent pas de la convention collective des pilotes de ligne.

M. Laurent Furst. Ce dernier exemple est tout à fait pertinent quand on connaît les difficultés d'Air France. (*Murmures sur divers bancs*)

M. le secrétaire d'État. Vous savez très bien que les difficultés d'Air France ont des causes bien différentes, liées à l'évolution du marché aérien.

M. Laurent Furst. Je suis heureux d'apprendre qu'Air France n'a pas de problème de coûts de production.

*La Commission **adopte** cet amendement.*

*En conséquence, les amendements CD150 et CD152 de M. Martial Saddier **n'ont plus d'objet.***

La Commission est saisie de l'amendement CD149 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Cet amendement est défendu.

M. le rapporteur. Avis favorable : je ne vois aucun inconvénient à ce que ce point soit reprécisé, même si la répétition me semble peu utile.

M. le secrétaire d'État. Avis défavorable.

*La Commission **rejette** cet amendement.*

Elle examine ensuite l'amendement CD513 du rapporteur.

M. le rapporteur. Il s'agit d'un amendement de cohérence.

M. le secrétaire d'État. Favorable.

*La Commission **adopte** cet amendement.*

*Elle **adopte** alors l'article 6 ainsi **modifié.***

Après l'article 6

La Commission examine l'amendement CD503 du rapporteur.

M. le rapporteur. Le présent amendement vise à protéger la circulation ferroviaire des effets perturbateurs des ondes radioélectriques. Ceux-ci sont loin d'être négligeables comme l'ont montré l'interruption récente du tram T4 et la paralysie subséquente du trafic.

M. le secrétaire d'État. Sagesse. Nous aimerions disposer de l'expertise des services du ministère de l'industrie en charge des télécommunications avant de nous prononcer.

M. Martial Saddier. A-t-on idée de l'ampleur de ce phénomène ?

M. le rapporteur. Je n'ai pas d'indication précise, mais c'est un problème sérieux pour RFF. Pour ne rien vous cacher, c'est RFF lui-même qui nous a fait savoir qu'il fallait prendre des mesures, d'autant que ces perturbations sont appelées à se multiplier.

M. Laurent Furst. Je trouve la démarche un peu baroque, même si je comprends l'objectif. Une telle disposition relève plutôt d'une réglementation globale des émissions d'ondes électromagnétiques.

M. le rapporteur. Certes, mais la gravité des atteintes potentielles à la sécurité ferroviaire me semble justifier une législation spécifique.

M. Laurent Furst. On ne dispose d'aucune évaluation du phénomène ?

M. le rapporteur. Jusqu'à présent, nous n'avons connaissance que de quelques expériences assez inquiétantes pour qu'on nous presse de proposer cet amendement de précaution.

M. le secrétaire d'État. C'est un sujet majeur, sur lequel les opérateurs ont attiré notre attention. Je considère qu'il s'agit d'un amendement d'appel à demander une expertise approfondie de ce problème.

M. Joël Giraud. Il faudrait peut-être vérifier si la réglementation extrêmement stricte édictée après avis de l'Agence nationale des fréquences est appliquée. Je sais qu'une telle protection est déjà prévue pour les autoroutes.

Cet amendement est retiré.

Article additionnel avant l'article 7. Article 7 A (article L. 2221-1 du code des transports) : *Missions de l'établissement public de sécurité ferroviaire*

La Commission est saisie de l'amendement CD228 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement vise à préciser le rôle de l'établissement public de sécurité ferroviaire, autorité indépendante, en matière de diffusion des bonnes pratiques afin que les compétences de sécurité de la SNCF n'empiètent pas sur celles de l'EPSF.

M. le secrétaire d'État. Favorable.

La Commission adopte cet amendement.

Article additionnel avant l'article 7. Article 7 B (articles L. 2241-1-1 et L. 2242-9 [nouveaux] du code des transports) : *Libre accès aux trains des officiers et agents de police judiciaire*

La Commission examine ensuite l'amendement CD234 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement fait suite aux travaux préparatoires que j'ai menés, au cours desquels j'ai appris que les officiers et agents de police judiciaire

rencontraient parfois des difficultés à monter dans les trains dans l'exercice de leur mission sans acquitter un titre de transport.

M. le secrétaire d'État. Ce sujet ne relève pas de ma compétence, mais de celle du ministre de l'intérieur. Nous lui demanderons sa position précise sur ce sujet. Je souhaite le retrait de cet amendement.

M. Martial Saddier. Je suis favorable à cet amendement. Je souhaite que les polices municipales et intercommunales ne soient pas oubliées dans le décret qu'il prévoit.

*La Commission **adopte** cet amendement.*

Article 7 (articles L. 2251-1 à L. 2251-5, et L. 2251-1-1 et L. 2251-1-2 [nouveaux] du code des transports) : *Aménagements dans le domaine de la sûreté*

*La Commission **adopte** successivement les amendements de cohérence CD217 et CD216 du rapporteur. Puis, suivant l'avis défavorable du rapporteur, elle **rejette** l'amendement CD121 de M. Martial Saddier.*

La Commission est saisie de l'amendement CD232 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement précise que le service interne de sécurité de la SNCF, la SUGE, assure ses missions au bénéfice de tous les opérateurs sur l'ensemble du réseau. Les tarifs de ses prestations sont transparents et contrôlés par l'ARAF.

M. le secrétaire d'État. Je suis favorable à cet amendement très judicieux. C'est tout l'intérêt de l'existence d'un EPIC de tête que de pouvoir y concentrer le maximum de responsabilités, notamment en matière de sécurité.

*La Commission **adopte** cet amendement.*

Elle examine ensuite l'amendement CD227 du rapporteur.

M. le rapporteur. Comme indiqué à l'amendement précédent, la tarification des prestations de la SUGE sera soumise à l'avis conforme de l'ARAF de façon à prévenir tout risque de discrimination.

M. le secrétaire d'État. Favorable.

*La Commission **adopte** cet amendement.*

*La Commission **adopte** l'article 7 ainsi **modifié**.*

Article 8 (articles L. 1241-2, L. 1241-4, L. 1241-18, L. 2121-2, L. 2121-4, L. 2121-6, L. 2121-7, L. 2142-3, L. 2221-6, L. 2221-7, L. 2232-6, L. 2232-1 et L. 5351-4 du code des transports) : *Coordinations rédactionnelles*

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette les amendements CD122, CD123 et CD 124 de M. Martial Saddier.

La Commission adopte l'article 8 sans modification.

Après l'article 8

La Commission est saisie de l'amendement CD1 de M. Antoine Herth.

M. Antoine Herth. Mon amendement prévoit le maintien d'un tarif de référence national et propose de donner aux régions la liberté de fixer les tarifs s'appliquant aux voyageurs TER. C'est un sujet dont nous avons discuté précédemment dans le cadre d'un autre amendement.

M. le rapporteur. Comme précédemment, je demande le retrait de l'amendement en attendant la discussion en séance publique.

L'amendement est retiré.

La Commission examine l'amendement CD353 de M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Afin de simplifier les négociations collectives au niveau du groupe public ferroviaire, il convient de faire coïncider la date des élections des différentes institutions représentatives du personnel au sein des trois EPIC. Le délai de neuf mois paraît suffisant pour organiser ces élections dans les meilleures conditions.

M. le rapporteur. Sagesse.

M. le secrétaire d'État. Je demande le retrait de cet amendement : des élections se sont tenues en mars dernier.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Elles ont eu lieu le 23 mars.

M. François-Michel Lambert. Une cohérence totale s'impose au sein du système ferroviaire.

M. le secrétaire d'État. Certes, mais par respect pour les forces représentatives des cheminots, tâchons d'abord de recueillir quelques avis d'ici à la séance publique.

M. François-Michel Lambert. Je retire mon amendement en attendant la discussion en séance publique, ce qui permettra au Gouvernement de m'indiquer la nature des avis en question.

L'amendement est retiré.

Titre II **Dispositions spécifiques ou à caractère transitoire**

Article 9 : *Changements de dénominations*

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette l'amendement de suppression de l'article CD125 de M. Martial Saddier.

Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD218 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 9 ainsi modifié.

Article additionnel après l'article 9. Article 9 bis (loi n° 2010-838 du 23 juillet 2010 relative à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution) : *Contrôle parlementaire de la nomination des dirigeants de la SNCF*

La Commission examine l'amendement CD233 du rapporteur.

M. le rapporteur. La modification de l'architecture du système ferroviaire français impose de revoir les conditions dans lesquelles ses dirigeants se soumettent au contrôle des commissions parlementaires. Pour cette raison, j'ai cosigné avec le président de cette commission et celui de la commission des lois une proposition de loi organique actualisant la loi organique du 23 juillet 2010 relative à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution. De cette façon, le président et le vice-président du directoire de la SNCF, qui seront de droit respectivement président du conseil d'administration de SNCF Mobilités et président du conseil d'administration de SNCF Réseau, seront entendus préalablement à leur nomination par les commissions de l'Assemblée nationale et du Sénat compétentes en matière de transports.

Cette évolution organique nécessite une coordination dans la loi ordinaire, ce que prévoit le présent amendement.

M. le secrétaire d'État. Favorable.

La Commission adopte l'amendement.

Article 10 : *Transfert à SNCF Réseau des biens, droits, obligations, contrats, conventions et autorisations*

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette l'amendement CD104 de M. Martial Saddier.

Elle en vient ensuite à l'amendement CD309 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. L'article 5 de la loi du 13 février 1997 a transféré à RFF les voies, y compris les appareillages fixes associés, les ouvrages d'art et les passages à niveau, les quais à voyageurs et à marchandises, les triages et les chantiers de transport combiné, les bâtiments affectés au fonctionnement et à l'entretien des infrastructures, notamment. Les modalités de détermination de ces biens ont été fixées par décret en Conseil d'État. En vertu des articles 2 et 3 du décret du 5 mai 1997, la répartition des biens devait être établie entre les deux entités RFF et la SNCF. Or s'agissant des cours de marchandises, ce n'est que dix ans plus tard que cette liste a été entérinée. Un arrêté en date du 27 novembre 2006 des ministres chargés du domaine et des transports a approuvé la répartition des biens. Il en résulte que les cours de marchandises peuvent appartenir à la SNCF ou à RFF. Le critère suivi dans la répartition consiste à attribuer à la SNCF les cours dont elle pouvait avoir l'utilité.

Dans le même temps, de nombreuses infrastructures de services et bâtiments, incluant les gares, et les ateliers de fabrication, de maintenance et de stockage des équipements liés à l'infrastructure, ainsi que les immeubles administratifs, ont été expressément exclus du transfert à RFF.

Cet amendement vise donc à préciser le périmètre du transfert.

M. le rapporteur. Défavorable. Mon amendement CD493 rectifié me semble plus explicite.

M. le secrétaire d'État. Même avis.

L'amendement est retiré.

L'amendement CD153 de M. Martial Saddier est également retiré.

Puis la commission adopte l'amendement rédactionnel CD219 du rapporteur.

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD457 de M. Alain Rousset et CD362 de M. François-Michel Lambert.

M. Florent Boudié. L'amendement propose que les gares de voyageurs appartenant à l'État et gérées par SNCF Mobilités soient, à la date du 1^{er} janvier 2015, apportées en pleine

propriété à SNCF Réseau. Il permet de simplifier la gestion foncière des gares, mais aussi de garantir que le patrimoine ferroviaire restera toujours le patrimoine de la nation.

M. François-Michel Lambert. Mon amendement propose le transfert du foncier des gares de voyageurs à SNCF Réseau tout en laissant l'activité de gestion des gares au sein de SNCF Mobilités.

M. le rapporteur. Ce sujet est complexe car il existe différents types de gare – mon amendement CD230 prévoit d'ailleurs que le Gouvernement remette au Parlement un rapport dans un délai de deux ans sur le sujet. Transférer les gares à SNCF Réseau pour qu'elle les délègue ensuite à SNCF Mobilités reviendrait à recréer un gestionnaire d'infrastructure délégué pour les gares, alors que nous venons de mettre un terme au gestionnaire d'infrastructure délégué pour le réseau. Si nous votons le transfert des gares, celui-ci devrait être de plein exercice et entrer en application dès la mise en œuvre de cette loi, afin d'éviter l'imbroglio ferroviaire qu'on a connu en 1997. Je m'en remets donc à la sagesse du Gouvernement.

M. Laurent Furst. Je souscris totalement au propos de notre collègue du groupe SRC. Si aucune solution n'est apportée pour nos gares, ce projet de loi n'aboutira qu'à une refonte incomplète du système ferroviaire.

M. Florent Boudié. Je retire mon amendement au profit de l'amendement CD230 du rapporteur.

L'amendement CD457 est retiré.

M. le secrétaire d'État. Au-delà des métiers d'entretien des infrastructures, les gares représentent 15 000 personnes chargées de l'accueil et de l'information. Je suis donc défavorable à ces amendements.

M. François-Michel Lambert. Je retire également mon amendement au profit de l'amendement CD230. La future loi de décentralisation renforcera l'autonomie des régions, et certaines gares relèveront alors davantage des régions que de SNCF Réseau.

L'amendement CD362 est également retiré.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette l'amendement CD105 de M. Martial Saddier.

Elle est saisie de l'amendement CD483 de M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Au vu de nos précédents échanges, je retire cet amendement.

L'amendement est retiré.

La Commission adopte l'amendement de correction CD220 du rapporteur.

Elle en vient ensuite à l'amendement CD230 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement prévoit que, dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la loi, le Gouvernement remet aux commissions permanentes du Parlement compétentes en matière ferroviaire un rapport relatif à la gestion des gares de voyageurs, ainsi qu'aux modalités et à l'impact d'un transfert de celle-ci à SNCF Réseau ou à des autorités organisatrices de transports.

M. le secrétaire d'État. Sagesse, pour les raisons que je viens d'exposer.

M. Antoine Herth. J'ajoute une dimension qui n'a pas encore été évoquée : les services commerciaux non liés au transport. En cas de fermeture d'une boutique dans une gare et si on ne parvient pas à relouer le local, la région se verra dans l'obligation de compenser le manque à gagner. Ainsi, l'activité commerciale au sein des gares, en contribuant à diluer les coûts fixes, est un élément essentiel qu'il ne faut pas oublier de prendre en compte.

*La Commission **adopte** l'amendement CD230.*

*Puis elle **adopte** l'article 10 ainsi **modifié**.*

Article 11 : Transfert à la SNCF de biens, droits et obligations de SNCF Mobilités et SNCF Réseau

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission **rejette** l'amendement de suppression de l'article CD126 de M. Martial Saddier.*

*Elle **adopte** ensuite l'amendement rédactionnel CD221 et l'amendement de correction CD222 du rapporteur.*

*Puis elle **adopte** l'article 11 ainsi **modifié**.*

Article additionnel après l'article 11 : article 11 bis : Transfert à SNCF Réseau de terminaux de marchandises appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités

La Commission est saisie de l'amendement CD493 rectifié du rapporteur.

M. le rapporteur. Un transfert des infrastructures de services à SNCF Réseau permettrait, dans un souci de simplification et d'efficacité du fonctionnement du système ferroviaire, une maîtrise de l'intégralité de la chaîne de gestion, à l'exception des gares de voyageurs, par le gestionnaire d'infrastructure.

M. le secrétaire d'État. Le Gouvernement est si favorable à cet amendement qu'il souhaite en lever le gage.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Le paragraphe IV de l'amendement est ainsi supprimé.

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

Article 12 : Principe de poursuite des contrats de travail

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission **rejette** les amendements CD106, CD127 et CD206 de M. Martial Saddier.*

Elle est saisie de l'amendement CD445 de M. Joël Giraud.

M. Joël Giraud. Cet amendement propose d'établir un cadre social commun pour les contractuels du groupe, indépendamment de leur origine professionnelle, et de donner ainsi une réalité juridique à l'intégration sociale des salariés du groupe public ferroviaire.

M. le rapporteur. Défavorable.

M. le secrétaire d'État. Même avis.

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

*Puis elle **adopte** l'article 12 sans modification.*

Article 13 : Coordination par abrogation d'un texte législatif

*La Commission **adopte** l'article 13 sans modification.*

Article 14 : Régime de durée du travail

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission **rejette** les amendements CD107 et CD204 de M. Martial Saddier.*

*Elle **adopte** ensuite l'amendement de précision CD223 du rapporteur.*

*Puis elle **adopte** l'article 14 ainsi **modifié**.*

Après l'article 14

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission **rejette** l'amendement CD200 rectifié de M. Martial Saddier.*

Article 15 : Organisations syndicales amenées à participer aux négociations

*La Commission **adopte** l'amendement de précision CD224 du rapporteur.*

*Puis elle **adopte** l'article 15 ainsi **modifié**.*

Article 16 : Transfert de propriété de biens du domaine public

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission **rejette** l'amendement CD108 de M. Martial Saddier.*

*Elle **adopte** ensuite l'amendement de correction CD225 du rapporteur.*

*Puis elle **adopte** l'article 16 ainsi **modifié**.*

Article 17 : Dispositions transitoires concernant le collège de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires

*La Commission **adopte** les amendements rédactionnels CD497 et CD498 du rapporteur.*

*Puis elle **adopte** l'article 17 ainsi **modifié**.*

Article 18 : Habilitation à légiférer par voie d'ordonnance

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission **rejette** l'amendement CD203 de M. Martial Saddier.*

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD499 du rapporteur.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD510 du Gouvernement.

M. le secrétaire d'État. Cet amendement est défendu.

M. le rapporteur. Favorable.

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 18 ainsi modifié.

Après l'article 18

La Commission examine l'amendement CD155 de M. Martial Saddier.

M. le rapporteur. Un rapport gouvernemental sur la bonne exécution de la loi n'est pas nécessaire. C'est une mission qui appartient aux parlementaires.

La Commission rejette l'amendement.

Article 19 : Date d'entrée en vigueur

La Commission en vient à l'amendement CD199 de M. Martial Saddier.

M. Antoine Herth. Le fait de fixer au 1^{er} janvier 2015 la date d'entrée en vigueur de la loi est irréaliste car cette échéance ne tient pas compte des exigences du calendrier social.

M. le rapporteur. Défavorable.

M. le secrétaire d'État. Il convient de ne pas reporter la réforme du système ferroviaire. Défavorable.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 19 sans modification.



M. le président Jean-Paul Chanteguet. Nous avons terminé l'examen des articles. Je cède désormais la parole aux groupes politiques pour des explications de vote.

M. Martial Saddier. Je vous remercie, monsieur le président, pour votre courtoisie dans la conduite de nos travaux. Mes remerciements vont aussi au ministre, dont la présence constante a permis des débats de fond, ainsi qu'à mes collègues, avec lesquels les échanges ont été respectueux de chaque point de vue, et au rapporteur, donc chacun sait les qualités.

Nous avons lancé les Assises du ferroviaire pour préparer la réforme que nous souhaitons vivement. Nous sommes attachés au système ferroviaire au sens large : l'entreprise de transport, ses usagers, le fret, et l'ensemble des salariés, directs mais aussi indirects – ceux de l'industrie compris. Nous prenons acte des progrès accomplis au cours de la discussion, notamment grâce au rapporteur, pour renforcer l'indépendance des entités du futur groupe entre elles, mais nous déplorons l'ambiguïté persistante que fait peser l'EPIC de tête sur la réalité de cette indépendance. Nous ne sommes pas convaincus que sa nouvelle organisation permettra à la SNCF de gagner en productivité ; cela nous inquiète. En dépit des efforts du rapporteur, qui a réussi à ouvrir quelques portes, des insatisfactions de taille demeurent, qu'il s'agisse des gares ou des relations entre la SNCF et les régions. Notre inquiétude sur le périmètre du « décret-socle » n'est pas moins vive.

Sur le plan général, la réforme proposée ne suffit pas à préparer l'inéluctable libéralisation complète du transport ferroviaire en 2023. La seule méthode qui permette de défendre la SNCF au sens large, notre système ferroviaire et nos cheminots, c'est de leur dire la vérité et de les préparer à ce qui nous attend, comme l'ont fait la Suisse et l'Allemagne depuis de longues années. Je salue les avancées obtenues, mais nous aurions pu aller beaucoup plus loin ; il faudra donc y revenir, vous le savez parfaitement – sans quoi, la réforme ferroviaire aura été un rendez-vous manqué.

À ce stade, le groupe UMP votera contre le texte.

M. François-Michel Lambert. Il est indispensable de réformer le système ferroviaire et l'axe choisi dans le texte est le bon. Cependant, aucun des amendements que nous avons proposé pour améliorer l'efficacité du dispositif n'a été retenu. Pour justifier ces refus, on a argué de ce que la réflexion devait être approfondie et que l'on y reviendrait, dans le meilleur des cas lors de l'examen du texte en séance publique, et pour certains sujets, le versement transport par exemple, au moment du débat sur la future loi de décentralisation ou d'une loi relative à la fiscalité. On ne saurait pourtant décrire une dynamique sans prendre en considération tous les volets nécessaires à une réforme réussie. Le groupe écologiste votera le projet en l'état, avec les réserves dites, en espérant que l'ambition de la discussion en séance publique, à partir du 17 juin, sera celle d'une réforme réellement aboutie. Alors que la montée du chômage se poursuit, il n'est plus possible de différer les réformes propres à remédier aux dysfonctionnements actuels : celle du système ferroviaire et celle de la décentralisation. Nous devons, d'urgence, apporter les réponses qui donneront des résultats. Par notre vote aujourd'hui, nous manifestons notre confiance dans le projet, mais nous attachons une importance soutenue au rendez-vous du 17 juin.

M. Rémi Pauvros. Je rends à mon tour hommage, au nom du groupe SRC, à la qualité du travail de notre rapporteur. Je salue aussi la participation du ministre à notre débat et son engagement en faveur de ce texte important, mais dans lequel nous ne pouvons pas tout faire. Dès l'introduction, les limites de l'exercice ont été précisées. Certes, des frustrations demeurent et nous devons nécessairement revenir sur certains sujets – les gares en particulier. Mais ce dont il s'agissait, c'était de permettre à notre remarquable outil d'affronter la concurrence européenne et d'améliorer son fonctionnement tout en préservant son unité. Nous devons poursuivre notre ouvrage pour rechercher d'autres améliorations, en particulier sur le plan social, mais nous avons franchi une première étape importante pour la qualité de notre service ferroviaire.

M. Joël Giraud. Je m'associe aux remerciements qui vous ont été adressés, monsieur le président, et je me félicite de la qualité du débat permise par les solides travaux

du rapporteur, en présence d'un ministre pragmatique. Le groupe RRDP est satisfait qu'un grand nombre de ses amendements aient été adoptés ; d'autres seront réécrits d'ici à l'examen du texte en séance publique.

La Commission adopte l'ensemble du projet de loi ainsi modifié, le groupe UMP votant contre.



La Commission en vient à l'examen pour avis, sur le rapport de M. Gilles Savary, de la proposition de loi organique relative à la nomination des dirigeants de la SNCF (n° 1877).

M. le président Jean-Paul Chanteguet. La proposition de loi organique relative à la nomination des dirigeants de la SNCF, dont notre commission s'est saisie pour avis, fait l'objet de deux amendements. La discussion générale étant commune aux deux textes, nous passons directement à l'examen des amendements.

M. Gilles Savary, rapporteur pour avis. Pour tenir compte de la nouvelle organisation de la direction de la SNCF prévue dans le projet de loi n° 1468 portant réforme ferroviaire, la proposition qui vous est soumise pour avis tend à compléter le tableau annexé à la loi organique du 23 juillet 2010 relative à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution, pour inclure dans la liste des personnalités ainsi nommées le président du conseil de surveillance, le président et le vice-président du directoire de la SNCF.

M. Martial Saddier. N'étant pas d'accord avec le projet de loi portant réforme ferroviaire, je ne peux souscrire à la proposition de loi organique. Mais je comprends le souci de cohérence qui la sous-tend.

Il est indiqué, à l'article 2, que la loi organique entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2014 ; quand notre commission sera-t-elle appelée à se prononcer sur ces nominations ? Par ailleurs, quelle serait, selon le Gouvernement, la personnalité apte à exercer les fonctions de président du conseil de surveillance de la SNCF dans sa nouvelle configuration ?

M. le rapporteur pour avis. Il est prévu à l'article 9 du projet de loi portant réforme ferroviaire que le nouvel établissement public SNCF issu de la loi sera créé le 1^{er} décembre 2014. Nous auditionnerons donc les personnalités dont la nomination sera proposée, probablement à l'hiver ou au printemps 2015.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche. Ce serait une forme d'irrespect du Gouvernement à l'égard du Parlement, qui ne s'est pas encore prononcé sur le projet de loi portant réforme ferroviaire, que d'avancer maintenant le nom d'une personnalité considérée apte à remplir les fonctions de président du conseil de surveillance de la future SNCF. Pour autant, bien entendu, nous y réfléchissons.

La Commission passe à l'examen des articles.

Article 1^{er} (loi organique n° 2010-837 du 23 juillet 2010 relative à l'application du cinquième alinéa de l'article 13) : *Assujettissement au contrôle parlementaire des*

nominations du président du conseil de surveillance, du président et du vice-président du directoire de la SNCF

La Commission est saisie de l'amendement de suppression CD1 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Nous regrettons que le projet de loi ordinaire ne simplifie le système ferroviaire ni ne clarifie le rôle des acteurs, et qu'il échoue à préparer l'ouverture à la concurrence définie au niveau européen.

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

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 1^{er} sans modification.

Article 2 : Entrée en vigueur

Suivant l'avis défavorable du rapporteur pour avis, la Commission rejette l'amendement de suppression CD2 de M. Martial Saddier.

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 2 sans modification.

M. le secrétaire d'État. Les propos de M. Dominique Bussereau ayant beaucoup inquiété le monde ferroviaire, je tiens à souligner que nous mettrons en place, d'ici à la séance publique, un dispositif immuable. Nous ferons tout pour solidifier cette grande réforme et éviter qu'elle ne soit victime d'une alternance politique malheureuse.

La Commission émet un avis favorable à l'adoption sans modification de l'ensemble de la proposition de loi organique.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Je remercie le ministre pour sa présence active et je félicite le rapporteur pour sa parfaite connaissance du dossier et pour la pertinence de ses analyses. Mes remerciements vont aussi aux administrateurs de la Commission, et à l'ensemble des commissaires pour la qualité des échanges et la sérénité des travaux, même au cœur de la nuit.

Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 28 mai 2014 à 16 h 30

Présents. - M. Florent Boudié, M. Jean-Louis Bricout, M. Jean-Yves Caullet, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Philippe Duron, Mme Sophie Errante, M. Laurent Furst, Mme Martine Lignières-Cassou, M. Bertrand Pancher, M. Rémi Pauvros, M. Martial Saddier, M. Gilles Savary, M. Jean-Marie Sermier, Mme Suzanne Tallard, M. Jean-Pierre Vigier

Excusés. - M. Yves Albarello, M. Julien Aubert, M. Denis Baupin, Mme Chantal Berthelot, M. Vincent Burroni, M. Guillaume Chevrollier, Mme Françoise Dubois, M. Olivier Falorni, Mme Geneviève Gaillard, M. Claude de Ganay, M. Christian Jacob, M. Alain Leboeuf, M. Olivier Marleix, M. Napole Polutélé, Mme Catherine Quéré

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