

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

239^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du mercredi 18 juin 2014

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



<http://www.assemblee-nationale.fr>

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE MME SANDRINE MAZETIER

1. Réforme ferroviaire (p. 4387)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 4387)

Article 1^{er} (*suite*) (p. 4387)

Amendements indentiques^{os} 384, 420 rectifié (sous-amendement)

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche

Amendements n^{os} 400, 413

M. Gilles Savary, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Amendement n^o 222

Amendements n^{os} 252, 338, 363 rectifié

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

Amendements n^{os} 31, 253

Amendements n^{os} 254 rectifié, 306, 255

Amendements n^{os} 226, 422 (sous-amendement), 425 (sous-amendement), 256

Amendement n^o 224

Amendements n^{os} 144, 308, 145, 221, 310, 143 rectifié, 193 deuxième rectification, 309

Suspension et reprise de la séance (p. 4398)

Amendements n^{os} 311 et 312, 35, 27, 28, 259, 29

Amendements n^{os} 313, 374 (rect), 47, 375, 147, 100

M. Martial Saddier

Après l'article 1^{er} (p. 4401)

Amendements n^{os} 234, 235 rectifié

Amendements n^{os} 148 rectifié, 231 rectifié, 315 rectifié, 149

Amendement n^o 378 et 379 rectifié

Article 2 (p. 4407)

Amendements n^{os} 268, 16

Amendements n^{os} 18, 137, 336, 71, 169, 101

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 4410)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTENCE DE MME SANDRINE MAZETIER

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.

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

1

RÉFORME FERROVIAIRE

Suite de la discussion d'un projet de loi

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, après engagement de la procédure accélérée, du projet de loi portant réforme ferroviaire (n^{os} 1468, 1990, 1965).

DISCUSSION DES ARTICLES *(suite)*

Mme la présidente. Cet après-midi, l'Assemblée a commencé l'examen des articles du projet de loi, s'arrêtant aux amendements n^{os} 384, 400 et 413 à l'article 1^{er}.

Article 1^{er} *(suite)*

Mme la présidente. Les amendements, n^{os} 384, 400 et 413 peuvent être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 384 et 400 sont identiques.

L'amendement n^o 384 fait l'objet d'un sous-amendement, n^o 420 rectifié.

La parole est à M. Rémi Pavros, pour soutenir l'amendement n^o 384.

M. Rémi Pavros. C'est un amendement de précision, monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, toujours sur l'alinéa 50, relatif aux fonctions mutualisées exercées par l'EPIC de tête. Je propose que cela concerne également la négociation annuelle obligatoire, l'action sociale, la santé, la politique de logement, le service de paie, l'audit et le contrôle des risques. Il s'agit toujours d'assurer une cohérence dans la gestion des ressources humaines.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, pour soutenir le sous-amendement n^o 420 rectifié.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche. C'est une précision rédactionnelle.

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n^o 400.

M. Joël Giraud. C'est une précision rédactionnelle pour élargir les fonctions mutualisées exercées au bénéfice de l'ensemble du groupe public ferroviaire, dont nous voulons marquer l'unicité.

Mme la présidente. La parole est à M. Nicolas Sansu, pour soutenir l'amendement n^o 413.

M. Nicolas Sansu. Cet amendement est dans la droite ligne de nos amendements visant à préciser les contours des missions dévolues à l'EPIC de tête. Nous proposons d'inclure dans les fonctions mutualisées la négociation annuelle obligatoire sur les salaires, l'action et la protection sociale, l'immobilier et la politique de logement, la formation professionnelle et la fiche de paie.

Il est un peu différent des amendements de mes collègues puisqu'il inclut la protection sociale, mais il va évidemment tomber lorsque l'amendement de M. Pavros sera adopté. Nous nous rallierons à ce dernier puisqu'il permettra, grâce à un faisceau d'intégration au niveau des ressources humaines, de renforcer l'EPIC de tête.

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission sur les amendements et le sous-amendement.

M. Gilles Savary, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. La commission est favorable aux amendements n^{os} 384 et 400, ainsi qu'au sous-amendement du Gouvernement. Le plus sage, monsieur Sansu, serait que vous retiriez l'amendement n^o 413 à leur profit.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement sur ces amendements ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Même avis que le rapporteur.

Mme la présidente. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Sansu ?

M. Nicolas Sansu. Dans la mesure où il tombera après l'adoption des amendements identiques, je le retire.

(L'amendement n^o 413 est retiré.)

(Le sous-amendement n^o 420 rectifié est adopté.)

(Les amendements identiques n^{os} 384 et 400, sous-amendés, sont adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n^o 222.

M. Joël Giraud. C'est un amendement important, qui tend à inclure l'EPIC de tête SNCF dans le champ de la directive « Secteurs spéciaux » et à renforcer le caractère intégré du groupe public ferroviaire.

Nous avons ici un double objectif, rappeler à nouveau l'unicité de ce groupe public ferroviaire mais également faire en sorte qu'à travers la directive « Secteurs spéciaux », il soit bien mis en conformité avec le droit européen de façon à être parfaitement sécurisé juridiquement.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gilles Savary, rapporteur. Favorable. C'est la mise en conformité avec la législation européenne d'une sorte de dérogation à faire des appels d'offres internes à l'intérieur d'un groupe.

(L'amendement n° 222, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n°s 252 et 338, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. André Chassaigne, pour soutenir l'amendement n° 252.

M. André Chassaigne. C'est une disposition importante sur le volet social.

Avoir un employeur unique est l'une des conditions de la réunification de la famille cheminote, même s'il ne s'agit que d'une partie des missions pouvant lui être confiées. Parce que l'employeur unique permet une plus grande intégration sociale du groupe public ferroviaire, il conforte la gestion du personnel au niveau de l'EPIC de tête. Comment expliquer que la direction des ressources humaines soit centralisée dans l'EPIC de tête, ce dont nous nous félicitons, alors que les agents dépendront de trois employeurs différents ?

Cet amendement participe à la construction d'un employeur unique, qui serait l'aboutissement de l'intégration sociale. C'est une première étape d'une intégration sociale consacrant l'employeur unique. Ce dernier doit permettre en effet à tout salarié, quels que soient son statut et son entreprise d'origine, de réaliser une mobilité sur tout poste disponible au sein d'un des trois EPIC en assurant la continuité de son contrat de travail.

L'unité sociale du groupe est à nos yeux l'une des conditions de la réussite de la réforme.

Mme la présidente. La parole est à M. Rémi Pavros, pour soutenir l'amendement n° 338.

M. Rémi Pavros. C'est un amendement important, toujours avec le souci de clarifier les rapports entre l'EPIC de tête et l'ensemble de l'organisation et les rapports sociaux avec l'ensemble des employés.

Très sincèrement, l'amendement n° 252 me paraît beaucoup plus complet et précis. S'il était accepté, je retirerais celui-ci.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gilles Savary, rapporteur. Le rapporteur est heureux de la décision de M. Pavros et donne un avis favorable à l'amendement n° 252.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cu villier, secrétaire d'État. L'amendement n°252 est en effet extrêmement important. Nous partageons la même volonté de renforcer l'intégration sociale du groupe public ferroviaire. Conséquence directe, il n'y a plus lieu de pratiquer d'adhésion volontaire au régime d'assurance chômage comme le fait jusqu'à présent RFF. S'il est écrit que, dans ce cadre, la SNCF est l'employeur unique, cela concerne évidemment l'assurance chômage. La rédaction ne revient pas sur le principe de trois EPIC, qui sont leurs propres employeurs.

Il y a aussi une forte mutualisation, à laquelle vous êtes, je le sais, très attaché, monsieur Chassaigne, du financement du 1 % logement au sein du groupe ferroviaire. Cela me semble être une bonne idée.

Je suis donc favorable à cet amendement.

(L'amendement n° 338 est retiré.)

(L'amendement n° 252 est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Faure, rapporteur pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, pour soutenir l'amendement n° 363 rectifié.

M. Olivier Faure, rapporteur pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Il s'agit de la gestion, de la maintenance et de la réalisation du patrimoine immobilier des EPIC filles. Il est proposé, pour simplifier l'action de l'EPIC mère, de prévoir le recours à des conventions entre EPIC mère et EPIC filles, en faisant sortir ces missions du champ d'application de la loi Hoguet de 1970, relative à la gestion du patrimoine immobilier pour autrui, et de la loi de 1985 sur les délégations de maîtrise d'ouvrage.

Ce sont donc simplement des mesures de simplification qui permettront à l'EPIC mère d'assumer ses missions dans les meilleures conditions.

(L'amendement n° 363 rectifié, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 31.

M. Martial Saddier. Comme cela a été souligné par l'Autorité de la concurrence dans un avis du 4 octobre 2013, les missions de l'EPIC de tête SNCF doivent être clarifiées afin d'assurer l'indépendance effective de SNCF Réseau. L'EPIC de tête SNCF ne doit pas pouvoir imposer à SNCF Réseau des décisions remettant en cause des dispositions du contrat entre l'État stratège et SNCF Réseau prévu à l'article 2 du projet de loi.

L'Autorité de la concurrence a également souligné l'importance d'appliquer les garanties d'indépendance de SNCF Réseau à l'ensemble des missions qui lui sont confiées par le projet de loi.

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

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne, pour soutenir l'amendement n° 253.

M. André Chassaigne. C'est un amendement déterminant.

Le texte du projet de loi précise que la SNCF est dotée de deux EPIC filles, SNCF Réseau et SNCF Mobilités, à côté de l'EPIC de tête SNCF. L'EPIC de tête a vis-à-vis des deux autres les mêmes attributions qu'une société mère vis-à-vis de ses filiales. Si la création d'une holding présente l'avantage de conforter l'unité du groupe – je m'exprime là en manière de repli par rapport à nos propositions d'origine, en me plaçant dans votre raisonnement, selon votre parti pris –, la rédaction proposée n'offre aucune garantie sur les éventuelles cessions ou prises de participation d'entreprises extérieures qui pourraient intervenir à l'avenir.

L'amendement propose donc de poser des garde-fous clairs en faisant de la SNCF la propriétaire des deux autres EPIC et en précisant que ces deux EPIC ne peuvent être cédés. La rédaction en est probablement perfectible mais nous jugeons absolument essentiel de disposer de garanties contre le démantèlement ou la vente à la découpe du groupe ferroviaire.

En attendant que nous trouvions ensemble, éventuellement, une rédaction plus pertinente, notamment dans le cadre de la navette parlementaire, je vous propose d'adopter cet amendement.

M. Martial Saddier. La confiance règne !

M. André Chassaigne. Il déclenche une réaction extrêmement brutale du représentant du libéralisme dans cette enceinte.

M. Martial Saddier. On voit que vous avez confiance !

M. André Chassaigne. Je crois, monsieur le secrétaire d'État, que cet amendement est une chance pour vous.

M. Martial Saddier. N'ayez pas peur, monsieur Chassaigne !

M. André Chassaigne. Nous avons eu l'occasion de vous dire, depuis le début du débat, que vous portiez des convictions, un discours extrêmement forts. Comme nous l'avons dit également, ce qui est important, c'est de graver dans le marbre les engagements que vous prenez verbalement.

M. Martial Saddier. Vous mettez deux cadenas, monsieur Chassaigne !

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gilles Savary, rapporteur. Sur le fond, il n'y a pas de problème, mais il nous semble que cela a déjà été voté avec l'amendement n° 303, qui porte les mots « indissociable et solidaire ». Vous écrivez à présent « indissociable et indivisible ». Nous pourrions discuter sur le terme « indivisible » mais je pense que l'amendement est satisfait par ce que nous avons déjà voté. Je demande donc le retrait de l'amendement, afin de ne pas avoir le déplaisir de donner un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Monsieur Chassaigne, je ne peux qu'être en accord avec ce que vous dites avec force et conviction, et je pense vous l'avoir indiqué lors de notre précédent échange, cet après-midi.

M. Martial Saddier. Il a peur, monsieur le secrétaire d'État !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. M. le rapporteur vient de préciser que l'amendement de M. Lambert, sous-amendé, a précisé le caractère « indissociable et solidaire ». Nous partageons donc les mêmes ambitions et la même volonté.

Je ne voudrais pas qu'il y ait d'ambiguïté, afin que M. Saddier ne s'engouffre pas dans une brèche.

M. Martial Saddier. Ce n'est pas mon genre !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. On n'est jamais trop prudent, monsieur Saddier.

L'amendement fait référence à la notion de propriété, laquelle est liée à celle de capital. Je ne voudrais pas qu'il y ait de doutes sur le projet de loi : avec des établissements publics, le Gouvernement a choisi un modèle 100 % public. Il n'y a pas de lien de propriété, qui pourrait évoquer une référence capitalistique.

M. Bertrand Pancher. Mon Dieu, quel gros mot !

Mme la présidente. La parole est à M. Nicolas Sansu.

M. Nicolas Sansu. La seconde partie de l'amendement est peut-être déjà satisfaite dans la mesure où nous avons déjà écrit « indissociable et solidaire », mais c'est la première partie qui nous intéresse. Vous affirmez qu'il n'y a pas de lien capitalistique puisque l'État détient à 100 % les trois EPIC. Bien entendu, mais la question, c'est : où vont les actifs ? Les rails sont-ils la propriété de SNCF Réseau ou de la SNCF ? Notre proposition est très simple : c'est que la SNCF soit propriétaire des rails, des gares, des matériels. Si la SNCF est propriétaire de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités, elle est propriétaire de tout l'actif, circulant ou non. Je souhaiterais que nous ayons une réponse à cette question très simple.

M. Martial Saddier. Ajoutez : « propriétaire éternelle » !

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. La suite de la discussion permettra de le préciser. Ce qui est relatif au réseau, aux infrastructures, est dans l'EPIC SNCF Réseau, tous les autres matériels, dont le matériel roulant que vous avez cité, dans l'EPIC SNCF Mobilités.

Mme la présidente. La parole est à M. Nicolas Sansu.

M. Nicolas Sansu. Je ne voudrais pas donner des armes à M. Saddier, qui n'en a pas besoin.

M. Martial Saddier. Ça, c'est vrai !

M. Nicolas Sansu. Il est plus facile de couper l'EPIC de tête des deux autres EPIC s'il n'y a pas de propriété en direct. Oui, trois EPIC sont concevables, mais ayons un EPIC de tête et deux EPIC d'exploitation. C'est l'idée de l'amendement. Vous nous répondez qu'il n'en est pas question ; je trouve que c'est dommage, parce que cela aurait apaisé de nombreuses inquiétudes des cheminots et des usagers.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Gilles Savary, rapporteur. SNCF Réseau n'est pas un EPIC d'exploitation mais un EPIC patrimonial.

M. Nicolas Sansu. Il y a des circulations !

M. Gilles Savary, rapporteur. En effet, car les circulations doivent être indépendantes de toute compagnie ferroviaire, mais SNCF Réseau n'est pas une société d'exploitation. C'est une société qui organise les circulations sur le réseau,...

M. Nicolas Sansu. C'est de l'exploitation !

M. Gilles Savary, rapporteur. ...elle alloue des sillons en fonction des demandes qui lui sont faites, elle alloue les capacités et les tarifie. Pour le reste, elle entretient le patrimoine et le développe, et elle est propriétaire de ce patrimoine pour le compte de l'État.

Pour tout dire, s'il y avait un seul EPIC, les directives européennes nous demanderaient immédiatement de le rescinder en filiales distinctes, beaucoup plus, d'ailleurs, que ce que nous faisons. Et il ne s'agit pas d'une directive à venir, contrairement à ce que j'ai entendu ; ce n'est pas le quatrième paquet ferroviaire mais une directive de 2012 qui n'a pas encore été transposée, que nous commençons ici à transposer par anticipation, la directive 2012/34, qui demande une séparation organisationnelle et comptable très nette de toutes les infrastructures de service, que ce soit la voie, les stations-service, les technocentres. Nous ne faisons pas cela : nous avons simplement regroupé les métiers de l'infrastructure – nous avons par exemple réuni tous les technocentres dans SNCF Mobilités. En contrepartie, le modèle français que nous voulons imposer à Bruxelles consiste à dire que, puisque l'Autorité de régulation des activités ferroviaires contrôle les tarifs, il n'y a aucune raison de démanteler complètement la SNCF et de la tronçonner en autant de filiales qu'il existe de types d'infrastructures de service.

(L'amendement n° 253 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements, n^{os} 254 rectifié, 306 et 255, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Nicolas Sansu, pour soutenir l'amendement n° 254 rectifié.

M. Nicolas Sansu. Nous touchons là à la question des filiales, qui sont fort nombreuses. Actuellement, le groupe SNCF est composé de cinq branches : SNCF Infra, SNCF Proximités, SNCF Voyages, SNCF Géodis, SNCF Gares et Connexions. Dans cette organisation, les choix stratégiques ne servent pas forcément, c'est peu de le dire, à assurer une véritable complémentarité entre les modes de transport pour répondre aux besoins des usagers et des collectivités. En fait, on assiste à une politique dite de croissance externe, c'est-à-dire de développement par l'expansion du périmètre du groupe et non par la croissance de l'activité.

Cette politique organise une concurrence entre modes au sein du groupe, particulièrement dans le transport de marchandises, plutôt que le développement d'une offre complémentaire. Cela a conduit aux transferts de missions de la SNCF vers les filiales et à l'opposition des salariés et des cheminots par le biais de leurs conditions sociales.

Je ne prendrai qu'un exemple, que je connais bien, celui d'IDBUS, société de bus de longue distance en concurrence directe avec les liaisons ferroviaires de la SNCF. Sur l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, dont vous savez combien il me tient à cœur, trois sociétés de la SNCF se font concurrence : trains intercitys, autocars et, récemment, covoiturage, depuis le rachat par la SNCF d'une société de covoiturage. Ce n'est pas en complémentarité mais bien en concurrence.

L'exemple du fret ferroviaire est tout aussi emblématique. Le rachat de Géodis puis son expansion au rythme d'acquisitions d'entreprises ont vu en parallèle Fret SNCF périlliciter du fait de l'abandon de trafic et de la fermeture de triages et d'installations.

Le transport public ferroviaire, tel que nous le concevons, doit constituer un puissant levier public pour répondre aux besoins de la politique de transport multimodale et complémentaire inscrite dans la loi Grenelle. En outre, les activités SNCF, tant régionales que nationales et internationales, doivent se développer en synergie et complémentarité entre les filiales et l'entreprise publique intégrée, sans établir de concurrence entre les salariés ni tirer les conditions sociales vers le bas. En conséquence, et pour toutes ces raisons, il convient de mettre un terme à cette dérive qui affaiblit et banalise l'opérateur public et contribue à son éclatement. Tel est le sens de notre amendement.

M. Martial Saddier. Il y a du boulot !

Mme la présidente. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 306.

M. François-Michel Lambert. L'amendement est assez clair. L'objectif est de ne pas monter des EPIC qui se fassent concurrence. On a trop souffert des approches différenciées de l'intérêt public entre RFF et la SNCF, ce n'est pas pour recréer les germes de tels dysfonctionnements.

Mme la présidente. La parole est à M. Nicolas Sansu, pour soutenir l'amendement n° 255.

M. Nicolas Sansu. Nous proposons, avec cet amendement complémentaire de l'autre, que les filiales, sociétés, groupements que pourra créer à l'avenir la SNCF aient un objet connexe et complémentaire aux missions du groupe public ferroviaire. Comme je l'ai dit précédemment, il s'agit de réguler un peu la création de filiales.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces trois amendements ?

M. Gilles Savary, rapporteur. Défavorable, pour des raisons de fond. La vision de M. Sansu est de faire de la SNCF un groupe exclusivement ferroviaire et exclusivement national. Il est clair aujourd'hui – il faut que les cheminots se le mettent dans la tête : ils le subiront s'ils ne l'anticipent pas – que l'on ne peut empêcher personne de prendre un autre mode de transport – nous sommes dans un pays libre – et que les grands groupes vont donc devenir des groupes de mobilité, avec une offre de transports combinés, par exemple en matière de fret, qui fera du camion plus du train ou de la voie d'eau plus du train mais pas que du train. La France crève de cette spécialisation, d'avoir toujours eu une approche modale corporatiste.

Une des premières conséquences de cette clause anti-concurrence qui écarterait le bus au prétexte qu'il ferait de la concurrence au train ne serait pas d'améliorer la situation du train mais d'améliorer celle des bus des autres sociétés et donc, peut-être, d'affaiblir le groupe. Obliger le groupe à rester sur le territoire national, l'empêcher d'aller à l'extérieur, alors que la plupart des marchés sont à l'extérieur, cela reviendrait à dire qu'il ne faut pas que Keolis prenne un marché en Grande-Bretagne, qu'il ne faut pas que la SNCF fasse 23 % de son chiffre d'affaires, comme aujourd'hui, dans des activités à l'extérieur, qu'il faut qu'elle reste derrière sa ligne Maginot, dans une conception uniquement modale. Ce n'est pas ça qui ferait le client. Nous pensons qu'il faut absolument que ce groupe s'adapte, qu'il

ait l'ambition – non la peur – de devenir un grand groupe de mobilité qui compte dans le monde, et qu'il doit donc pouvoir créer des filiales.

Il aurait été plus compréhensible de dire que la SNCF ne peut pas être mise en concurrence ferroviaire avec l'une de ses propres filiales sur le territoire national. Mais comme ce n'est pas ce qui est écrit, je suis défavorable à ces amendements.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Une fois n'est pas coutume, je soutiens le rapporteur et le ministre. De fait, l'heure nocturne avançant, il faut replacer les usagers au cœur de ce projet, même si cela a été le cas depuis le début de l'après-midi. Comme l'a très bien dit le rapporteur, ce qui importe, c'est que les usagers puissent disposer du panel le plus large possible, qui corresponde à la diversité des territoires, en France ou à l'étranger. Le Parlement n'est pas là pour imposer des choix, mais pour offrir au groupe ferroviaire français un panel de transports très large. La concurrence ne doit pas être un gros mot dans cet hémicycle. La concurrence, c'est le dynamisme, c'est la possibilité d'ouvrir de nouvelles parts de marché, de proposer de nouvelles offres de transport collectif, c'est aussi la compétitivité. Je salue donc le courage du Gouvernement et du rapporteur, qui émettent un avis négatif sur ces amendements.

Mme la présidente. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. On peut soutenir des initiatives, rédiger des amendements sur un sujet aussi complexe que celui du système ferroviaire et changer d'avis après des débats dans l'hémicycle – ce qui répond à l'interrogation de ceux qui se demandent pourquoi nous passons des heures à débattre et à échanger. Je pense que je n'aurais pas dû rédiger cet amendement et je le retire.

(L'amendement n° 306 est retiré.)

M. Martial Saddier. Bravo !

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Ce débat est très intéressant. La grève, comme certaines prises de position le montrent bien : il existe un vrai archaïsme chez certains à gauche mais également chez d'autres très à droite. Je suis très frappé par les positions du Front national, qui en rejoignent d'autres : « On ne veut pas bouger. Attention à la concurrence ! On n'en veut pas. Attention à l'Union européenne ! ». Celle-ci est un bouc émissaire.

On peut évidemment ne pas bouger, mais il ne faudra pas s'étonner que les déficits continuent à exploser et surtout, parce que nous sommes en concurrence avec tout le monde, que nous passons notre temps à perdre des parts de marché partout. Il suffit pour s'en convaincre de regarder sur six années l'évolution consternante de la branche ferroviaire marchandises.

M. Nicolas Sansu. Et Geodis ?

M. Bertrand Pancher. Les modèles étrangers ne sont pas ceux de dangereux libéraux. Voyez la Deutsche Bahn ! Le principe du modèle intégré a permis de constituer un groupe

très puissant, y compris pour l'exportation, et de stabiliser la concurrence, puisqu'ils ont gagné en vingt ans 25 % de parts de marché. Nous avons besoin d'une telle évolution. Méfions-nous de ces archaïsmes qui vont condamner le service public que nous soutenons, tout en prônant un minimum d'ouverture sur le monde et sur l'Europe.

Mme la présidente. La parole est à M. Nicolas Sansu.

M. Nicolas Sansu. Ceux qui nous font des procès en archaïsme sont souvent ceux qui, sous couvert de « modernité », cassent le service public. Parfois nous sommes fiers d'être traités d'archaïques !

Personne ne met en cause la complémentarité des modes de transport, monsieur le rapporteur. Cependant, il est assez incroyable que la SNCF organise elle-même un système de bus longue distance sur des lignes qu'elle exploite, comme j'en ai l'exemple dans ma région. L'objectif de la SNCF, en tant qu'établissement public détenu à 100 % par l'État, est tout de même de lutter contre le réchauffement climatique et de proposer une certaine politique d'aménagement du territoire. Les AOT travaillent aussi bien avec le train régional que le bus, puisque chacun sait que l'on ne peut pas faire venir les trains partout. Ayons à cœur toutefois de mettre les trains là où il faut qu'ils soient.

Par ailleurs, M. Pancher a dit que le fret SNCF a diminué ; mais cela n'est pas tout à fait vrai. Le fret ferroviaire a diminué, mais le fret SNCF a beaucoup moins diminué que le fret ferroviaire, puisque Geodis a gagné des parts de marché comme jamais. Ce n'est ni le rôle ni la mission de la SNCF de faire en sorte que du fret passe du rail vers la route. Je ne suis pas certain que les fonds publics mis dans la SNCF doivent servir à cela. C'est aussi ce que nous avons écrit dans notre amendement.

Mme la présidente. Maintenez-vous vos deux amendements, monsieur Sansu ?

M. Nicolas Sansu. Bien sûr, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Nous avons abordé et nous aborderons de nouveau la question de la mobilité et nous en viendrons à un moment aux schémas ferroviaires et au schéma directeur national de la logistique. Nous n'avons pas pu inscrire dans la loi une loi d'orientation sur la mobilité, et nous nous apercevons maintenant combien cela est problématique : une telle loi éviterait que l'on tombe dans l'ornière du mode de mobilité unique. Aujourd'hui, certains modes sont plus performants que d'autres. Quand la SNCF préfère mettre, sur une ligne, un car plutôt qu'un train aux trois quarts vide, avec une meilleure performance économique et un impact environnemental moindre que celui de vieilles rames diesel de TER, elle concurrence le rail, mais elle répond positivement à la mobilité. Voilà ce que nous devons renforcer. Mon amendement empêchait ce progrès ; c'est pourquoi je l'ai retiré. Nous commençons tout juste à nous rendre compte à quel point la loi d'orientation sur la mobilité nous manquera.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Ce débat est capital, s'agissant des politiques de transport. Nous sommes trop longtemps restés fixés sur une spécialisation des modes de transport, comme l'a dit le rapporteur, alors qu'il nous faut réfléchir à une pluralité des offres de transport, de personnes

ou de marchandises, afin de pouvoir constituer un grand groupe puissant au niveau national et international. Derrière ce débat, il y a des enjeux d'aménagement du territoire. Après avoir stigmatisé le car pendant des années, nous nous rendons compte que nous sommes passés à côté d'un moyen de transport qui peut être de nouveau moderne, plus respectueux de l'environnement et capable d'apporter des solutions à des territoires qui, sans lui, en seraient privés. Nous devons développer une perspective d'interopérabilité, de report et de complémentarité des modes de transport.

Le dispositif du schéma national de la logistique, cher à M. Savary, doit nous permettre d'optimiser les différents modes de transport qui répondent aux enjeux économiques. Cette question est donc centrale. Nous parlons de la route ou du transport ferroviaire, mais nous pourrions également parler du transport fluvial, qui est utile et qui doit être développé. Il nous faut sortir d'une vision spécialisée trop étriquée – je ne dis pas que c'est la vôtre, monsieur Sansu –, qui nous priverait de solutions économiques, écologiques et propices à l'aménagement du territoire, permettant de constituer de véritables acteurs de la mobilité et de la logistique.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Gilles Savary, rapporteur. Martial Saddier a joué avec la notion de concurrence, mais il est question, ici, de la concurrence que subit la SNCF, quelles que soient les décisions publiques. C'est la concurrence infligée par tout un chacun, qui met ses colis dans un camion plutôt que dans un train, qui prend le bus ou la voiture plutôt que le train, qui choisit le covoiturage. La SNCF est dans un environnement concurrentiel impitoyable. Elle voudrait s'en protéger qu'elle n'y parviendrait pas. L'éventuelle concurrence sur le rail est, elle, totalement anecdotique. Les grandes menaces viennent plutôt du *low cost*. Or on ne résiste jamais à son environnement, si l'on ne s'y adapte pas. Monsieur Sansu, des compagnies de diligences américaines sont passées de la diligence au chemin de fer et du chemin de fer aux grandes compagnies de car. C'est comme cela que les entreprises ont pu pérenniser l'emploi. Celles qui ont voulu rester à la diligence sont mortes. Il ne faut pas avoir une approche corporatiste ; sinon, on peut être sûr que ce sera le *Titanic*.

M. Martial Saddier. Eh oui !

M. Gilles Savary, rapporteur. Aujourd'hui, la société nous impose des mobilités beaucoup plus complexes. Si l'on se replie sur le seul ferroviaire, le car fonctionnera quand même, sauf que ce ne sera pas le car de Geodis, ce ne sera pas le car de la SNCF, mais un autre. Il faut être très prudent. La diversification à laquelle se prête le groupe, qui tend à être un groupe de mobilité plus qu'un groupe ferroviaire, est assez lucide : chaque mode sera employé en accord avec son espace pertinent, et il n'y aura plus de monopole de mode, comme cela s'est fait pour le fret au XIX^e siècle avec le chemin de fer ou pour les passagers au XX^e siècle, à l'époque où il n'y avait pas de voitures. Aujourd'hui, ce sera beaucoup plus compliqué, et il est important de le dire dans cet hémicycle à l'adresse des cheminots.

M. Martial Saddier. Bravo ! Savary président !

(*L'amendement n° 254 rectifié n'est pas adopté.*)

(*L'amendement n° 255 n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n^{os} 226 et 256, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 226 fait l'objet de deux sous-amendements n^{os} 422 et 425.

La parole est à M. Jean-Luc Laurent, pour soutenir l'amendement n° 226.

M. Jean-Luc Laurent. Cet amendement s'inscrit dans la discussion que nous avons en ce moment et qui a permis de renforcer l'intégration sociale du groupe public ferroviaire. Chacun peut constater que c'est une bonne chose, à laquelle nous avons contribué. Il faut aller plus loin dans cette dimension économique. D'ores et déjà, dans les limites permises par le droit européen, le projet améliore l'organisation fonctionnelle du service public ferroviaire. La solution des trois établissements publics risque toutefois de rencontrer des limites en termes de cohérence de la stratégie. Il convient d'y remédier en renforçant l'unicité du groupe public ferroviaire et en développant l'intégration économique. C'est pourquoi, avec Mme Bechtel et M. Hutin, nous proposons de substituer aux trois contrats prévus un contrat-cadre unique qui serait signé par l'État, la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir le sous-amendement n° 422.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Je partage pleinement l'objectif qui vient d'être exprimé par l'auteur de l'amendement, notamment le fait qu'il y ait unité de stratégie et volonté d'intégration forte. Le texte, tel que nous l'amendons, l'améliorons et le peaufinons depuis le début des débats marque bien cette volonté.

Toutefois, nous sommes obligés d'être très attentifs à l'euro-compatibilité des règles.

M. Martial Saddier. Eh oui !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. C'est l'objet de ce sous-amendement, qui prévoit que SNCF Réseau et SNCF Mobilités concluent chacun un contrat avec l'État.

Cela ne signifie pas pour autant que nous devons, loin s'en faut, nous affranchir de l'unité de stratégie proposée par M. Laurent. Ce sous-amendement vise à conserver un caractère cohérent aux contrats avec l'État de SNCF Réseau et SNCF Mobilités, en les intégrant dans le contrat-cadre que constituerait le contrat passé entre l'État et la SNCF. Cela permettrait de mettre en cohérence et de renforcer les liens qui unissent l'État avec les EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

Ce sous-amendement garantit l'euro-compatibilité, tout en affirmant le caractère stratégique, intégré du groupe et de ses relations, clarifiées, avec l'État.

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur, pour soutenir le sous-amendement n° 425.

M. Gilles Savary, rapporteur. Il s'agit d'un sous-amendement rédactionnel, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à M. Nicolas Sansu, pour soutenir l'amendement n° 256.

M. Nicolas Sansu. La philosophie de cet amendement est la même que celle de l'amendement n° 226, qui prévoit de substituer aux trois contrats un contrat-cadre. Le sous-amendement du Gouvernement vise à modifier quelque

peu la portée de ce contrat-cadre. Qui peut le plus peut le moins, nous voterons l'amendement n° 226, même sous-amendé.

Toutefois, nous pensons que pour assurer l'unicité – même si j'entends l'argument de l'euro-compatibilité – ...

M. Martial Saddier. Eh oui !

M. Nicolas Sansu. ...et surtout, rassurer la famille cheminote, il eût été beaucoup plus simple de mettre en place un seul contrat-cadre, au niveau de l'EPIC de tête.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur les deux amendements et sur les sous-amendements ?

M. Gilles Savary, rapporteur. L'avis est favorable à l'amendement n° 226 et aux sous-amendements n°s 422 et 425. Quant à l'amendement n° 256, cohérent avec la volonté de constituer un seul EPIC, son adoption serait catastrophique pour les deux autres EPIC et leur personnel. Ce n'est pas possible. Même s'il procède d'une bonne intention, je suggère son retrait. À défaut, l'avis serait défavorable.

M. André Chassaigne. Vous voulez vraiment que la grève continue !

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Je confirme ce qui vient d'être expliqué avec pédagogie par M. le rapporteur. Convenez, monsieur Sansu – vous l'avez d'ailleurs fait à demi-mot –, de la nécessité d'un cadre euro-compatible.

M. Nicolas Sansu. Nous n'avons pas le choix !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Un contrat unique avec l'État serait, pour le coup, euro-incompatible. Nous souhaitons maintenir le principe, prévu par les règles européennes, de contrats déclinés par établissement, mais rattachés à un contrat-cadre.

M. Martial Saddier. J'avais donc raison : ce n'est pas euro-compatible !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Nous sommes en train de constituer un groupe, et il est unifié : les contrats ne peuvent s'opposer au contrat-cadre, qui demeure le contrat de référence, entre l'État et la SNCF. J'espère que la force du verbe, associée à la pédagogie du rapporteur, vous conduira à vous ranger à notre bon sens juridique.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Nous sommes décidément dans la simplification administrative voulue par le Président de la République ! Tout cela est d'une complexité sans nom, et nous n'y comprenons plus rien. Il faut maintenant adapter, au fur et à mesure des articles et des amendements, l'EPIC de tête et le contrat-cadre.

J'ai écouté vos propos avec beaucoup de bonheur, monsieur le secrétaire d'État : vous avouez que ce texte n'est pas compatible sur le plan européen, ainsi que nous l'affirmons depuis l'examen en commission, et vous reconnaissez qu'il faut le parsemer d'amendements pour le rendre compatible.

M. Joël Giraud. C'est du révisionnisme !

M. Martial Saddier. Merci de nous avoir donné raison, une fois de plus !

Mme la présidente. Monsieur Sansu, maintenez-vous l'amendement n° 256 ?

M. Nicolas Sansu. Bien sûr ! Mais nous n'avons pas la force du nombre – à défaut, nous avons celle des idées, comme vous le constaterez dans quelques années – et je crains que l'amendement ne tombe.

Monsieur le secrétaire d'État, nous espérons toujours nous convaincre l'un l'autre : ce que mon groupe propose est sans doute euro-incompatible, mais à un moment, il faut expliquer que les directives européennes ne sont pas les meilleures. C'est un choix, je l'admets volontiers, et ce choix est tout à fait cohérent avec le jugement que nous portons sur cette Europe libérale.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Monsieur Saddier, puisque le compte rendu de nos échanges sera publié au *Journal officiel*, je souhaite dire avec force, comme je le fais depuis le début de nos débats, que nous avons fait évoluer la position de l'Europe ces derniers mois. Gilles Savary, bon connaisseur – certainement l'un des meilleurs – de ces questions européennes, confirmera combien grande était la volonté de la Commission d'imposer un modèle unique, séparatiste.

Nous n'avons eu de cesse que de rendre compatible la vision qui est la nôtre d'un groupe cent pour cent public – une solution alternative au modèle unique de la pensée libérale que vous incarnez ici – et de nous assurer que notre démarche ne soit pas contraire aux règles européennes. Et si elle ne l'est pas, c'est parce que nous avons fait évoluer la conception du modèle unique de la pensée unique européenne. Vous voyez que, là où nous nous battons, nous pouvons offrir des perspectives différentes. Nous sommes en train de construire ce qui deviendra certainement une référence française au niveau européen : un groupe intégré ; des fonctions essentielles isolées les unes des autres ; un rôle de régulateur assuré.

M. Martial Saddier. Vous évoquez l'euro-compatibilité dans l'exposé sommaire !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Nous expliquons dans l'exposé sommaire que nous prenons toutes les garanties pour éviter l'euro-incompatibilité.

M. Martial Saddier. Cela signifie donc que ce n'est pas euro-compatible !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Nous vous demandons précisément de voter ce sous-amendement pour prévenir tout risque d'euro-incompatibilité. Notre modèle est euro-compatible. Que puis-je dire encore pour emporter votre adhésion ? Il est vrai que vous seriez davantage convaincu par les écrits de M. Kallas, tant vous en êtes proche idéologiquement. Eh bien, je vous en donnerai copie.

M. Martial Saddier. J'essaie pourtant de convaincre votre majorité !

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Gilles Savary, rapporteur. Je souhaite préciser, monsieur Sansu, que ces contrats ne sont pas des gadgets.

M. Nicolas Sansu. Je n'ai pas dit cela.

M. Gilles Savary, rapporteur. Ce sont des contrats d'objectifs sur trois ans, dont le contenu sera différent selon qu'il s'agira du réseau, de sa maintenance et de ses développements, avec SNCF Réseau, ou des services ferroviaires, avec SNCF Mobilités. La nouveauté que nous apportons aujourd'hui, et que vous soutenez, est que ces deux contrats opérationnels seront annexés à un contrat-cadre stratégique, conclu avec l'ensemble du groupe.

Il existe aujourd'hui deux contrats de plan entre l'État et les EPIC que sont la SNCF et RFF. Il y en aura désormais trois, dont l'un agrégera le tout et lui donnera sa cohérence. Nous sommes en progrès, et qui plus est, nous demeurons euro-compatibles. Il ne faut pas être trop dogmatique, pour faire plaisir à tel ou tel, mais tenter d'être efficace. Il s'agit de faire rouler les trains et de faire en sorte que l'État s'engage ! J'ajoute que le Parlement aura à connaître de ces contrats avant qu'ils ne soient signés et conclus par l'État.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Luc Laurent.

M. Jean-Luc Laurent. Je me rallie à la position du Gouvernement et du rapporteur et m'inscris dans la logique des sous-amendements. Monsieur le secrétaire d'État, vous avez montré votre volonté, dans le cadre du droit européen tel qu'il est – même s'il faudrait en changer –, de conforter un groupe public ferroviaire intégré, cohérent et fort. Vous connaissez mon attachement à la construction européenne, mais à une autre Europe. J'aspire à ce qu'il y ait d'autres règles de fonctionnement de l'Europe et un nouveau traité. Cela étant, la réalité est que le législateur doit agir dans le cadre tel qu'il est, et tirer parti des contraintes européennes afin de contrecarrer la concurrence libre et non faussée. La proposition à laquelle nous aboutissons va dans le bon sens ; je m'en félicite, car elle renforce l'intégration, la cohérence et la capacité du groupe ferroviaire public à aller de l'avant, et à être au service des usagers.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Je souhaite à mon tour qu'il soit précisé au compte rendu que je ne faisais que lire l'exposé sommaire du sous-amendement du Gouvernement, qui précise bien que ce sous-amendement est déposé « pour des raisons d'euro-compatibilité ».

Je fais tout pour vous aider à convaincre une partie de votre majorité du bien-fondé de l'euro-compatibilité, de la concurrence et de la nécessité de s'adapter aux usagers. Il serait bon pour la poursuite de nos travaux que vous soyez un peu moins ingrat avec moi ! (*Exclamations sur les bancs du groupe SRC.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Je voudrais que vous fassiez preuve de rigueur, monsieur Saddier. Une fois encore, nous nous en remettons au compte rendu publié au *Journal officiel*. L'exposé sommaire du sous-amendement présenté par le Gouvernement fait référence à l'euro-incompatibilité de l'amendement, ce qui justifie que nous présentions ce sous-amendement ! Je pense vous avoir convaincu du bien-fondé de notre position.

(*Les sous-amendements n^{os} 422 et 425, successivement mis aux voix, sont adoptés.*)

(*L'amendement n^o 226, sous-amendé, est adopté et l'amendement n^o 256 tombe, ainsi que les amendements n^{os} 4 rectifié, 168, 257, 70, 194, 258, 142 rectifié, 307, 349, 165 et 350.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements, n^{os} 224, 144, 308, 145, 221, 310, 143 rectifié et 193 deuxième rectification, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 143 rectifié et 193 deuxième rectification sont identiques.

La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n^o 144.

M. Joël Giraud. Cet amendement vise à garantir la présence d'au moins un quart des représentants des autorités organisatrices régionales des transports ferroviaires, régions et STIF, au sein du conseil de surveillance de l'EPIC de tête, eu égard à leur importance dans le financement du système ferroviaire.

Mme la présidente. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n^o 308.

M. François-Michel Lambert. Le poids des autorités organisatrices régionales sera accru dans la future France des régions. Elles doivent être représentées au sein du conseil de surveillance.

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n^o 145.

M. Joël Giraud. Il s'agit d'un amendement de repli : au cas où vous refuseriez la représentation à hauteur d'un quart, nous vous proposons la proportion d'un cinquième.

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Rousset, pour soutenir l'amendement n^o 221.

M. Alain Rousset. Les régions financent aujourd'hui aux deux tiers les activités de la SNCF, elles représentent la majorité des « bénéficiaires », si j'ose m'exprimer ainsi, de la SNCF. La représentation de l'État pour moitié des membres conduit à une représentation indigente des régions. Aussi cet amendement tend-il à ajouter, sur le quota de l'État, des sièges au bénéfice des régions – au moins trois. Un seul siège, c'est totalement indigent.

Mme la présidente. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n^o 310.

M. François-Michel Lambert. Cet amendement de repli, dont nous espérons qu'il obtiendra le soutien du rapporteur, du secrétaire d'État et des députés, tend à ce que les régions ne comptent pas un seul représentant au conseil de surveillance mais au minimum deux, pour une quinzaine de régions, voire un peu moins.

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n^o 143 rectifié.

M. Joël Giraud. Il s'agit à nouveau d'un amendement de repli. Le président Rousset vient, à juste titre, de dénoncer l'indigence de la représentation des régions. Par ailleurs, je vois mal comment, à moins de deux représentants, pourraient être représentés d'un côté les régions *via* l'ARF et de l'autre le Syndicat des transports d'Île-de-France, compte tenu des statuts particuliers de cet établissement.

Cet amendement tend à ce qu'au moins deux membres du conseil de surveillance soient des représentants des autorités organisatrices des transports ferroviaires et du Syndicat des transports d'Île-de-France.

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 193 deuxième rectification, et pour donner l'avis de la commission sur l'ensemble des amendements.

M. Gilles Savary, rapporteur. Cet amendement est identique à celui que vient de présenter M. Giraud. Je suis bien entendu favorable à ces deux amendements et défavorable à tous les autres. Nous n'avons pas envisagé, le ministre n'a pas envisagé, et personne, durant les auditions, n'a envisagé que le système de chemin de fer national soit balkanisé. Il appartient à la nation.

Nous avons par ailleurs souhaité renforcer l'État stratège. Or, cela n'était possible qu'à la tête du groupe, où il était indispensable qu'il soit majoritaire et détienne au moins la moitié des sièges. C'est bien le moins que l'on puisse faire pour un propriétaire, n'est-ce pas ?

Selon une tradition inscrite y compris dans les textes relatifs à la démocratisation du secteur public, un tiers des membres du conseil de surveillance, dans le secteur ferroviaire, sont des représentants des organisations syndicales. Si l'on ajoute ce tiers à la moitié détenue par l'État, nous avons déjà beaucoup de monde. Sauf à bousculer ces équilibres, qui ont leurs raisons, je vois mal comment nous pourrions assurer autrement la représentation des régions de province et du STIF. Pourquoi le STIF ? Parce que le STIF, ce sont 5 millions de personnes qui sont transportées chaque jour. La seule ligne du RER A ou du RER B transporte plus de personnes chaque jour que tous les TER de France. Il est impossible de ne pas tenir compte de ces singularités.

C'est pourquoi, tout en étant personnellement très favorable, plus peut-être que le Gouvernement, à une régionalisation plus poussée – et cette question ne se règlera pas seulement ici, mais aussi dans les textes à venir sur la décentralisation –, je ne vois pas comment nous pourrions faire évoluer encore davantage les équilibres subtils que nous mettons en place.

Un État stratège impose une présence d'au moins 50 % de représentants. Les subventions, les conventions croisées, ne font pas la propriété. Il est indéniable que les régions financent beaucoup, mais cela ne leur donne pas des titres de propriété. Ce ne sont pas des actions capitalistiques.

Voilà ce qu'il en est de la position de la commission.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Les amendements viennent en rafale sur la composition du conseil de surveillance. Pour notre part, nous rendrons un avis favorable à l'amendement du rapporteur et par conséquent défavorable aux autres. Le rapporteur a exposé avec force ses arguments, qui s'étaient déjà imposés en commission.

La réalité, c'est que le réseau est national : nous ne pouvons, dans le même temps, prôner le retour de l'État, et plus généralement de la puissance publique – ce qui inclut les régions –, tout en le laissant minoritaire, comme il l'est aujourd'hui au sein du conseil d'administration de la SNCF.

Pour le reste, la loi nous invite à accorder un tiers de la représentation aux organisations syndicales, aux représentants du personnel, deux sièges à l'Assemblée nationale et au Sénat et deux autres sièges pour les régions.

Cette position, adoptée en commission du développement durable, permet d'accorder les opinions de chacun et surtout de représenter tout le monde.

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Rousset.

M. Alain Rousset. Les arguments du secrétaire d'État et du rapporteur sont un peu surprenants. Les régions représentent aujourd'hui deux tiers de la vie de la SNCF. Chaque fois que l'on reconstruit une gare, on demande à la région de financer. Chaque fois que l'on veut régénérer des voies, on demande à la région de financer. Chaque fois que l'on fait un TGV, on demande aux collectivités de financer. Et voilà que les régions sont complètement marginalisées au sein du conseil de surveillance !

M. Martial Saddier. Tout à fait !

M. Alain Rousset. Il n'est pas possible de concevoir une quelconque opposition entre l'État et les régions. Il faut concevoir notre pays comme étant une République décentralisée. Or, dans cette République décentralisée, les régions ont prouvé qu'elles savaient ressusciter le service public – si elles n'avaient pas été là, depuis douze ans, tous les trains qui représentent les deux tiers de l'activité, les 13 000 trains sur 15 000, l'ensemble des lignes secondaires, qui ne sont même pas la propriété des régions alors qu'elles les paient intégralement, mais c'est un autre sujet, auraient disparu.

Ma demande n'est pas exorbitante. Ce conseil de surveillance se compose peut-être de trois parties, les salariés, les personnalités qualifiées, l'État, mais si l'on ne parvient pas, sur dix-neuf ou vingt-sept membres, à trouver trois ou cinq représentants des régions, il ne faudra pas s'étonner si demain l'engagement des régions pour la renaissance du tissu ferroviaire français devient problématique.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Ce serait un cuisant échec, pour ce texte, que de ne pas aller plus loin dans les relations avec les territoires de France et les collectivités territoriales, qu'il s'agisse des communes, des intercommunalités, des départements ou des régions. Je comprends les explications du rapporteur, qui nous renvoie à un prochain texte relatif à la réforme territoriale, mais l'on ne peut achever l'examen de ce projet de loi sans avoir réglé le problème des gares, alors même que vient de sortir le décret portant convocation du Parlement en session extraordinaire et dont l'ordre du jour comporte le redécoupage des régions ainsi que l'attribution de nouvelles compétences dans le domaine des transports. Nous devons être capables de donner toute leur place aux régions d'aujourd'hui et de demain, qui jouent, comme vient de le préciser le président de l'Association des régions de France, un rôle fondamental.

Sans les régions et les collectivités territoriales, un certain nombre d'investissements ne seraient pas réalisés, et ne le seront pas demain. Les demandes qui sont faites, en transgressant les clivages entre tous les courants, témoignent de la nécessité de trouver un certain équilibre dans la représentation des régions. J'ai entendu les chiffres cités par le rapporteur, qui attestent de l'importance du transport collectif en Île-de-France, mais il n'est pas concevable que cette région, à elle seule, pèse autant, en termes de représentation, que l'ensemble des autres régions de France. Nous devons faire preuve de sagesse et donner toute leur place aux régions. Je m'associe par conséquent aux propos du président de l'ARF.

Mme la présidente. La parole est à Mme Anne-Yvonne Le Dain.

Mme Anne-Yvonne Le Dain. Je m'associe également aux propos de M. Rousset pour rappeler à quel point les régions sont en permanence sollicitées pour engager des dépenses d'investissement voire de fonctionnement. On ne peut pas considérer qu'un siège, ce serait suffisant. Il est impérieux de reconnaître le poids des collectivités, en particulier des régions, surtout qu'elles sont appelées à évoluer, dans le dispositif national. Les régions appartiennent à la France, à l'institution France, dans toute son acception. Je soutiendrai donc l'amendement de M. Rousset.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Je rappelle une nouvelle fois les raisons qui ont conduit à cette répartition. Il s'agit d'assurer la représentation de l'État dans des établissements publics nationaux. J'entends bien les arguments qui sont présentés, mais considérons alors la question des ressources de RFF dans son ensemble. Elles proviennent pour 28 % des régions, pour 33 % de l'État et pour 40 % des TGV. Quant à la somme des ressources de la SNCF provenant du STIF, de l'État et des régions, elle s'élève à 5 milliards d'euros. Notons que les clients privés – des chargeurs – représentent un montant de 10 milliards de ressources. Si la représentation devait être fonction des financements, ces clients devraient alors être au cœur du conseil de surveillance de la SNCF.

Des dispositions ne manqueront pas d'être présentées pour clarifier les compétences ou encore l'appartenance du matériel roulant, par exemple. Cependant, il existe aussi une réalité plus large, que nul ne conteste : nous sommes en train de structurer un groupe public national où les régions – c'est une nouveauté – sont représentées tout à la fois au conseil d'administration de la SNCF Réseau et au conseil de surveillance de la SNCF. En outre, M. le rapporteur a fait référence de la plus claire des façons à la question de l'utilisation et de la fréquentation : si la représentation était décidée au prorata de l'utilisation, le STIF devrait être surreprésenté.

Il n'y aura aucune divergence entre l'État et les régions. Permettre la représentation des régions au sein d'établissements nationaux n'est pas un geste – ce terme serait malvenu – mais une réalité, celle d'un partenariat qui s'incarne par la présence des régions au sein des deux structures que j'ai évoquées, ce qui est un fait nouveau, je le répète.

Mme la présidente. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Je ferai deux remarques. Tout d'abord, il faudra bien, à terme, traduire concrètement dans la loi le principe « Qui paie décide ».

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Chiche !

M. François-Michel Lambert. Le président Rousset nous propose un certain niveau de représentation des régions ; d'autres propositions sont faites en la matière. C'est un sujet primordial.

Permettez-moi d'autre part de revenir sur une proposition du groupe écologiste, qu'il n'a pas pu défendre dans l'hémicycle car elle a été retoquée : elle concerne la loi d'orientation sur la mobilité. Si les régions vous demandent d'être représentées au sein du conseil de surveillance, c'est parce que la visibilité fait défaut ! Une loi d'orientation sur la mobilité ou un schéma *ad hoc* pourrait nous la fournir ; sans doute les demandes de présence à un certain niveau au sein du conseil

de surveillance de la SNCF seraient-elles alors moindres. C'est lorsqu'il manque une brique à l'édifice que la défiance suscite le dépôt d'amendements qui, à leur tour, provoquent un débat au sein de la majorité.

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Je ne supporte pas le principe selon lequel « qui paie commande ». Il signifie que l'argent est roi partout, y compris dans les services publics. C'est quand même un peu surprenant.

Cela étant dit, c'est un fait que l'État est désargenté, dépourvu de moyens. Et il est légitime que l'ensemble de ses partenaires, notamment les collectivités locales, à qui l'on demande de tout cofinancer, veuille avoir leur mot à dire.

Je suis convaincu que le modèle des instances de direction de la SNCF que l'on souhaite instaurer pose une question de gouvernance. Elle se pose aussi dans le cas du Haut comité ferroviaire. Se pose également la question des usagers, comme M. le secrétaire d'État a eu raison de le dire : je suis favorable au renforcement de leur rôle. Mais il faut au moins que les collectivités soient davantage associées. Moins on a de moyens et plus on a intérêt à associer l'ensemble des partenaires. C'est ainsi que l'on trouvera plus facilement des solutions de bon sens. Si nous avons agi ainsi dans le passé, nous aurions sans doute consenti moins d'investissements dispendieux. Tout le monde réclame mais, *in fine*, personne ne paie ! Et d'ailleurs, la dette, ce n'était la dette de personne.

Je suis donc sensible aux arguments du président de l'Association des régions de France. Je souhaite vraiment la présence au plus haut niveau possible des collectivités en général et des régions en particulier.

Mme la présidente. Sur l'amendement n° 221, je suis saisie par le groupe de l'Union pour un mouvement populaire d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

M. Bertrand Pancher. Il n'est pas certain que ce soit la meilleure stratégie pour faire adopter l'amendement...

Mme la présidente. La parole est à M. Rémi Pavros.

M. Rémi Pavros. Nous allons soutenir l'amendement présenté par M. le rapporteur, même si nous sommes bien conscients qu'il ne répond pas à la demande légitime et forte du président de l'ARF. Notre groupe est particulièrement sensible à sa demande d'une représentation des régions. Mais nous avons bien entendu les arguments concernant les équilibres nécessaires.

Et puis, il faut dire les choses : il s'agit d'un outil national, comme l'a rappelé avec force M. le secrétaire d'État, mais cet organisme éprouve quelque difficulté à imaginer qu'il puisse s'ouvrir à une représentation plus large : cela fait partie de sa culture, de sa tradition. Sans doute aussi traversons-nous une phase très particulière, où un chantier est ouvert et bouleverse ces grandes structures, en particulier la SNCF, dont les salariés ont besoin d'être confortés par un pouvoir extrêmement resserré.

Toutefois, monsieur le secrétaire d'État, je ne crois pas que nous pourrions faire l'économie de reprendre ce débat lorsque nous aborderons les reports de compétences dans le cadre des projets de loi qui ont été présentés ce matin en conseil des

ministres. Dès lors que l'on s'apprête à demander aux régions d'assurer davantage de compétences en matière de transport et de mobilité, notamment par le transfert éventuel des compétences des conseils généraux, qui renforcerait la puissance des grandes régions, il me paraît évident que la question de l'équilibre des territoires au sein des grands organismes nationaux se reposera ; nous n'y échapperons pas. Sans doute pourrions-nous alors y revenir avec une vision différente de l'organisation et de la répartition des responsabilités en matière de transport et de mobilité.

Je confirme donc que, dans cette perspective, le groupe SRC soutient, mais pour le moment, l'amendement présenté par M. le rapporteur.

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Tous les groupes s'étant exprimés sur cette question, je tenais à mon tour à donner mon point de vue. Je soutiendrai l'amendement de M. le rapporteur, et je vais brièvement m'en expliquer. Il va de soi qu'il est parfaitement légitime que les régions soient représentées par une personne au même titre que le STIF, comme cela est d'ailleurs prévu par l'amendement. En revanche, la représentation des régions ne saurait selon moi s'appuyer sur une forme de rapport de forces ou de position de force – sans aller jusqu'à la vouloir dominante. La représentation des régions se justifie...

M. Alain Rousset. Pour payer !

M. André Chassaigne. Ce n'est pas du tout mon approche : j'ai une autre conception de la République que celle d'une République girondine, complètement atomisée !

M. François de Rugy. Et voilà !

M. André Chassaigne. En tout état de cause, le représentant des régions exposera les problématiques et les difficultés des régions, au regard de leurs compétences par exemple, mais aussi les difficultés qu'elles peuvent éprouver à mettre en œuvre les contrats de plan entre l'État et les régions. Il est normal que cette voix puisse s'exprimer au conseil de surveillance.

Pour autant, je ne crois pas qu'il faille rechercher une représentation qui reflèterait une forme de rapport de forces, ou un apport financier. Cela ne correspond pas à ce que doit être le service public unifié du chemin de fer. Il y a en la matière une forme de dérive. Nous sommes tous attachés à la démocratisation et à l'existence au sein du conseil de surveillance de voix différentes, mais ce service public doit avoir une vocation nationale.

J'ai siégé avec certains collègues ici présents à la commission Mobilité 21. L'ARF nous avait alors fait part de certaines problématiques auxquelles étaient confrontées les régions, qui ont été prises en compte dans la réflexion collective de la commission. Pourtant, chaque région faisait ensuite remonter ses propres problèmes à titre individuel. On sait bien, en effet, que certaines régions – voire la plupart – sont en concurrence entre elles. Ce n'est pas le renforcement de la représentation des régions au conseil de surveillance qui règlera ce type de problèmes !

Mme la présidente. La parole est à M. François de Rugy.

M. François de Rugy. Le groupe écologiste soutiendra l'amendement présenté par M. Rousset. Pour nous, en effet, les régions font partie de la collectivité publique et financent le réseau avec de l'argent public.

M. André Chassaigne. Bien entendu !

M. François de Rugy. Pour créer la confiance, monsieur Chassaigne, il faut que les uns et les autres se sentent coresponsables.

M. André Chassaigne. Tout à fait.

M. François de Rugy. C'est tout le sens d'une présence renforcée des régions au sein du conseil de surveillance. Je vous rappelle que nous allons bientôt examiner – et peut-être adopter – un amendement visant à ce que le conseil d'administration soit composé pour un tiers de représentants des salariés.

M. Bertrand Pancher. Nous allons le voter !

M. François de Rugy. Les régions, qui apportent les financements, sont au moins autant que les salariés fondées à participer au conseil de surveillance. Je n'ai jamais été élu régional et je ne le suis pas aujourd'hui : là n'est pas la question.

M. Bertrand Pancher. Excellent !

M. François de Rugy. Je sais cependant que les régions ont parfois eu le sentiment de devoir passer sous les fourches caudines de RFF ou de la SNCF. Il me paraît donc tout à fait opportun de leur redonner un cadre de coresponsabilité.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Bertrand Pancher. Il va faire un geste !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. J'ai bien entendu, monsieur Pauvros, le sens dans lequel votre groupe votera et les perspectives que vous tracez concernant d'autres textes. À mon tour, j'ai été froissé par la référence au « Qui paie décide ». Ce principe nous obligerait à regarder la situation de toutes les collectivités, les unes par rapport aux autres. Or, en vertu d'un principe constitutionnel, aucune collectivité ne saurait exercer une tutelle sur une autre. Si tout devait être évalué en fonction des financements croisés, qu'il s'agisse de dotations ou de financements volontaires, et si nous tous, aux responsabilités qui sont les nôtres – nationales ou autres – devons exiger une représentation dans les établissements publics quels qu'ils soient – départementaux ou régionaux, par exemple – au prorata des cofinancements consentis par les uns et les autres, nous aurions alors une nouvelle rédaction des lois de décentralisation. Ce chantier s'ouvrira prochainement : ce sera peut-être l'occasion de soulever cette question.

Mais puisque chacun est sensible à la stricte répartition des contributions, je n'oublie pas non plus qu'aujourd'hui, RFF et le système ferroviaire sont, du fait de l'absence de stratégie nationale, lestés d'une dette de 44 milliards.

Dans le même temps, on ne saurait saucissonner des investissements, considérant que les investissements n'auraient d'intérêt que s'ils sont nationaux.

Par ailleurs, quand il y a des cofinancements, c'est effectivement que les territoires considèrent que tel ou tel investissement peut leur être favorable économiquement. Mon prédécesseur, Dominique Bussereau, rappelait que les collectivités souhaitaient l'arrivée des LGV sur leur territoire et qu'elles avaient elles-mêmes inventé, sur d'autres thèmes, des modes de financement tous plus exotiques les uns que les autres. Cela nous a amenés à cette situation, qui est caractérisée par un manque de clarté, de transparence, sans parler du manque de solidité des relations financières entre

les collectivités elles-mêmes et dans leurs rapports avec l'État, désargenté, bien sûr, mais qui doit pourtant affirmer sa stratégie, donner l'impulsion et entretenir un rapport de confiance avec les collectivités.

Il ne faudrait pas non plus oublier que, dans des financements d'activités ou d'investissements, il y a aussi des déficits qui sont à la charge d'établissements nationaux – puisqu'il s'agit bien là d'établissements nationaux.

Il y aura, ce qui n'était pas le cas jusqu'ici, des représentants des régions – c'est normal, souhaitable et légitime – au sein du conseil de surveillance. Je rappelle que le texte initial ne prévoyait de représentants de la région qu'au sein du conseil d'administration SNCF Réseau. J'ai moi-même pris position, considérant que ce n'était pas suffisant. Il fallait vérifier qu'il n'y avait pas d'incompatibilités, ce pour quoi les régions n'étaient pas représentées au sein de SNCF Mobilités, pour des raisons évidentes liées aux relations entre SNCF Mobilités et les régions. Mais là où la place a pu être faite aux régions, nous l'avons inscrit dans le projet de loi.

Mme la présidente. Nous en venons au vote sur les amendements en discussion commune.

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

(L'amendement n° 144 n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 308 n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 145 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 221, sur lequel le groupe UMP a demandé un scrutin public.

(Il est procédé au scrutin.)

Voici le résultat du scrutin :

| | |
|------------------------------------|----|
| Nombre de votants | 34 |
| Nombre de suffrages exprimés | 33 |
| Majorité absolue | 17 |
| Pour l'adoption | 12 |
| contre | 21 |

(L'amendement n° 221 n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 310 n'est pas adopté.)

(Les amendements identiques n° 143 rectifié et 193 deuxième rectification sont adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 309.

M. François-Michel Lambert. Après la représentation des régions, le moment est venu de parler de la représentation des salariés.

Cet amendement prévoit que le conseil de surveillance de la SNCF soit composé d'un tiers de représentants des salariés, à l'instar des conseils d'administration de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau. Il fait suite à un accord entre le Gouvernement et des syndicats. Il me semble que, pour redonner confiance à ceux qui feront la force du réseau de demain, il importe aussi de leur donner confiance par une représentation *ad hoc* dans le conseil de surveillance.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gilles Savary, rapporteur. Défavorable, non pas au fond, mais simplement parce que c'est la loi. Il s'agit de la loi de démocratisation du secteur public. C'est d'ailleurs ce qui nous embarrasse pour ouvrir de nouveaux collèges au sein du conseil de surveillance, dès lors que l'on souhaitait qu'il y ait une majorité d'État.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Si j'ai bien compris, monsieur le rapporteur, monsieur le secrétaire d'État, la loi l'impose déjà.

M. Gilles Savary, rapporteur. C'est cela.

M. François-Michel Lambert. Chaque jour nous permet de mieux connaître la loi !

M. Jean Glavany. Nul n'est censé ignorer la loi !

M. François-Michel Lambert. Je retire cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Gilles Savary, rapporteur. La loi l'impose aux entreprises qui rentrent dans le champ de la loi sur la démocratisation du secteur public – mais pas aux autres. Il se trouve que c'est le cas.

(L'amendement n° 309 est retiré.)

Mme la présidente. Je vais suspendre la séance pour sept minutes. *(Sourires.)*

Suspension et reprise de la séance

Mme la présidente. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt-trois heures cinq, est reprise à vingt-trois heures vingt.)

Mme la présidente. La séance est reprise.

Je suis saisie de deux amendements, n° 311 et 312, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. François-Michel Lambert, pour les soutenir.

M. François-Michel Lambert. L'amendement n° 311 vise à faire en sorte que le président du conseil de surveillance soit l'un des deux représentants des régions. Il est, certes, quelque peu...

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Provocateur !

M. François-Michel Lambert. En effet, monsieur le secrétaire d'État !

M. François de Rugy. Disons qu'il s'agit d'un amendement d'appel !

M. François-Michel Lambert. Mais nous souhaitons ainsi ouvrir le débat. La faible représentation, au conseil de surveillance, des régions ou des autorités organisatrices de transports

comme le STIF doit selon nous être compensée par l'octroi de responsabilités à l'un des deux représentants des régions. Nous serons attentifs, monsieur le rapporteur, monsieur le secrétaire d'État, à la façon dont vous envisagez l'implication des régions dans le cadre de la prochaine loi de décentralisation que nous voterons sans doute avant la fin de l'année.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gilles Savary, rapporteur. Avis défavorable à l'amendement n° 311. Quant à l'amendement n° 312, nous demandons à ses auteurs de le retirer, car il est redondant dans la mesure où il est satisfait par l'alinéa 60.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Même avis que la commission sur l'amendement n° 312. S'agissant de l'amendement n° 311, permettez-moi, monsieur Lambert, de ne pas poursuivre le débat que nous avons eu avant la suspension de séance. Il s'agit d'une compétence et d'établissements qui sont nationaux. Le Gouvernement est donc défavorable à votre amendement de sensibilisation.

Mme la présidente. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. J'espérais, en présentant l'amendement n° 311, que M. le secrétaire d'État nous expliquerait comment il envisageait d'associer au mieux les régions, puisqu'elles n'auront que deux représentants. Cela dit, je le retire, de même que l'amendement n° 312.

(Les amendements n° 311 et 312 sont retirés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 35.

M. Martial Saddier. Cet amendement extrêmement important est peut-être le dernier susceptible de faire converger nos positions sur cette réforme, monsieur le secrétaire d'État, sans pour autant rouvrir les débats que nous avons eus cet après-midi sur l'EPIC de tête et la SNCF. Vous proposez que le directoire de celle-ci soit composé de deux membres, le président disposant d'une voix prépondérante en cas de désaccord, ce qui est tout de même exceptionnel, tout le monde ici en conviendra. Il serait plus simple de désigner carrément un seul membre qui décidera seul ce qui lui plaira !

L'amendement vise à porter le nombre de membres du directoire de la SNCF de deux à trois, soit un chiffre impair, comme dans toutes les assemblées délibérantes de notre pays, afin de garantir la collégialité des décisions de l'EPIC de tête qu'est la SNCF. Je n'ose imaginer que la représentation nationale confirme le choix d'un directoire à deux membres avec voix prépondérante pour le président de l'EPIC de tête.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gilles Savary, rapporteur. Eh bien si ! Nous confirmons le choix d'un directoire à deux, non pas avec voix prépondérante du président de l'EPIC de tête mais avec voix arbitrale du président du conseil de surveillance, ce qui est tout à fait différent. Avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. M. le rapporteur vient de remettre en perspective la réalité et la force de la réforme. Même avis que la commission.

(L'amendement n° 35 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 27.

M. Martial Saddier. La majorité vient de confirmer l'EPIC de tête et, aussi, qu'elle entendait donner les pleins pouvoirs à une seule et unique personne.

M. Olivier Faure, rapporteur pour avis. Non, elle a dit le contraire.

M. Martial Saddier. Je vous offre, chers collègues, une seconde chance. Puisque vous avez adopté tout à l'heure des amendements rappelant la nécessité d'indépendance entre les différents EPIC, notamment entre l'EPIC de tête et les EPIC filles, nous vous proposons que les présidents de chaque structure soient indépendants. Le meilleur moyen pour cela est qu'il ne s'agisse pas de la même personne.

Vous avez voté il y a quelques instants un amendement du rapporteur rappelant la nécessité d'indépendance entre les deux EPIC filles et l'EPIC de tête ; vous avez adopté, au fil de l'examen du texte depuis le début de l'après-midi, divers amendements relatifs à l'eurocompatibilité, à l'indépendance des EPIC. Comment pourrait-on assurer l'indépendance des différentes structures si celles-ci pouvaient éventuellement être présidées par la même personne ? Mais peut-être allez-vous pouvoir, monsieur le secrétaire d'État, nous éclairer, au nom du Gouvernement, sur qui serait susceptible de prendre la présidence de ces EPIC. Il serait sain de s'assurer qu'une même personne ne puisse pas présider différents EPIC. Cela me paraît à tel point frappé au coin du bon sens que vous serez, je le pense, favorable à cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gilles Savary, rapporteur. Eh bien, non, mon avis est défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Le mien l'est tout autant.

(L'amendement n° 27 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 28.

M. Martial Saddier. Les longues explications du rapporteur et du secrétaire d'État sur le maintien d'un directoire à deux personnes autant que le refus de l'amendement précédent trahissent que le président de l'EPIC de tête sera probablement le même que celui de l'un des deux EPIC filles.

Je vous donne, avec ce troisième amendement, une dernière chance de garantir l'indépendance des présidents de chaque structure. S'il devait être lui aussi refusé, cela signifierait le crime de la soirée : ce texte ne comporterait absolument aucune avancée en matière de dynamisme, d'ouverture à la concurrence et de compatibilité européenne. Cela poserait d'ailleurs un véritable problème de fond par rapport à tout ce qui est annoncé et à tous les travaux de la commission. Puisque, en refusant nos amendements, vous révélez finalement que les présidents seront les mêmes, peut-être osez-vous dire à la représentation nationale, si ce n'est

ici ce soir, du moins au Sénat, je l'espère, d'ici à la CMP, quelles idées vous avez en tête pour les nominations puisque les échéances sont proches – on parle de la fin de 2014 ou du début 2015. Vous le devez à la représentation nationale.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gilles Savary, rapporteur. Avis défavorable. Nous cherchons non pas l'indépendance des trois composantes du groupe, mais l'indépendance des fonctions essentielles, c'est-à-dire les péages et les sillons, rien de plus.

M. Martial Saddier. C'est court comme réponse !

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Avis défavorable.

Je vais répondre en revanche à M. Saddier au sujet des nominations à venir. Une procédure est prévue et l'Assemblée aura à en connaître. (*« Très bien ! sur les bancs du groupe SRC. »*)

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Je tenais à remercier M. le secrétaire d'État de cet éclairage. Sinon, je n'aurais pas dormi de la nuit ! (*Sourires*)

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

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne, pour soutenir l'amendement n° 259.

M. André Chassaigne. Cet amendement vise à préciser que le conseil de surveillance opérera les vérifications et les contrôles dans chacun des trois EPIC constituant le groupe public ferroviaire. Il pourrait être considéré comme de précision seulement. Pour ma part, j'y vois une continuité avec ce que nous défendons depuis le début du débat, à savoir la nécessité d'un groupe public extrêmement intégré.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gilles Savary, rapporteur. Avis défavorable. Cet amendement porte sur un EPIC unique, alors que le texte en prévoit trois.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Je pense, monsieur Chassaigne, vous avoir déjà apporté un certain nombre de réponses. On est là au cœur même du projet de loi. Donc, avis défavorable.

(*L'amendement n° 259 n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 29.

M. Martial Saddier. Il est défendu.

(*L'amendement n° 29, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je suis de deux amendements identiques, n° 313 et 374 rectifié.

La parole est à M. François de Rugy, pour soutenir l'amendement n° 313.

M. François de Rugy. Il s'agit de faciliter, notamment pour les collectivités locales, l'acquisition de foncier ou de biens immobiliers appartenant aujourd'hui à la SNCF ou à RFF, et demain à SNCF Mobilités et SNCF Réseau, grâce à la mise en place d'un guichet unique facilitant les démarches. Il ne s'agit bien sûr pas de favoriser le démantèlement d'emprises ferroviaires mais de profiter de terrains aujourd'hui inutilisés, notamment à proximité des gares, où ils sont parfois bien utiles aux collectivités locales pour réaliser des pôles multimodaux de transport. Cela ne fait que rappeler, une fois de plus, le rôle déterminant des collectivités locales pour développer la fréquentation des trains dans notre pays.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 374 rectifié.

M. Olivier Faure, rapporteur pour avis. Il s'agit de confier à l'EPIC de tête la coordination de la gestion domaniale. Il sera le guichet unique auprès des collectivités locales et de l'État, ce qui permettra notamment d'harmoniser les procédures de déclassement entre les deux EPIC filles, j'aurai l'occasion d'y revenir dans des amendements à suivre.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gilles Savary, rapporteur. Favorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Favorable.

(*Les amendements identiques n° 313 et 374 rectifié sont adoptés.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 47.

M. Joël Giraud. J'ai une série d'amendements relevant de la même logique, le 47, le 147 qui va suivre puis le 213, à l'article 5. Tous trois ont le même objectif, avec chacun une rédaction légèrement différente, de façon qu'au moins l'un d'entre eux puisse être adopté. Je propose de tenir compte du cas particulier des biens immobiliers de SNCF Mobilités financés par les autorités organisatrices de transport. En cas de cession d'un bien à l'autorité organisatrice, il faudra tenir compte des financements déjà perçus par SNCF Mobilités, afin d'éviter que les AOT ne paient deux fois pour le même bien.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gilles Savary, rapporteur. Souhaitant éviter les redondances, la commission souhaiterait que les amendements 47 et 147 soient retirés au profit du 213 à venir.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Même avis.

M. Joël Giraud. Je retire l'amendement n° 47 et retirerai également l'amendement n° 147

(*L'amendement n° 47 est retiré.*)

Mme la présidente. Sur l'article 1^{er}, je suis saisie par le groupe UMP d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 375.

M. Olivier Faure, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à harmoniser les procédures de déclassement des biens au sein du groupe public ferroviaire entre les deux EPIC filles, après autorisation préalable de l'État et avis de la région. La procédure en vigueur aujourd'hui à RFF pour ce faire n'est en effet pas la même qu'à la SNCF.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gilles Savary, rapporteur. Favorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cu villier, secrétaire d'État. Même avis.

(L'amendement n° 375 est adopté.)

Mme la présidente. Monsieur Giraud, confirmez-vous le retrait de l'amendement n° 147 ?

M. Joël Giraud. Tout à fait.

(L'amendement n° 147 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 100.

M. Gilles Savary, rapporteur. Cet amendement est rédactionnel.

(L'amendement n° 100, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier, pour une explication de vote sur l'article 1^{er}.

M. Martial Saddier. À ce moment extrêmement important de l'examen de ce texte, je voudrais rappeler, une fois de plus, que nous avons émis des réserves sur le rôle et la mission ambiguë de ces trois EPIC, notamment de l'EPIC de tête. Nous craignons que ce dernier n'efface l'État stratège. Nous craignons une mise sous tutelle, dont nous voulons pour preuve que vous avez refusé que le directoire de la SNCF soit composé de trois membres ou que les présidents puissent être différents, signe que vous n'acceptez pas leur indépendance. Nous craignons aussi la multiplication des conflits.

Au moment de voter sur cet article 1^{er}, nous tenons à réaffirmer que celui-ci sera incompatible avec le droit européen et qu'il ne favorisera pas le dynamisme de la filière. Nous sommes favorables à un groupe ferroviaire puissant, sur le plan national, européen et international. Nous pensons hélas, très sincèrement, nous l'avons dit en commission et l'avons redit ici ce soir, que le dispositif que vous nous présentez ne sera bon ni pour le dynamisme de la filière ni pour les usagers, et surtout que le Parlement, sous cette majorité ou sous une autre, sera très rapidement obligé de revenir dessus dans le cadre de la mise en place du grand réseau européen que nous souhaitons tous. C'est pourquoi nous voterons contre cet article.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 1^{er}, tel qu'il a été amendé.

(Il est procédé au scrutin.)

Voici le résultat du scrutin :

| | |
|------------------------------------|----|
| Nombre de votants | 33 |
| Nombre de suffrages exprimés | 32 |
| Majorité absolue | 17 |
| Pour l'adoption | 27 |
| contre | 5 |

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

Après l'article 1^{er}

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n^{os} 234, 235 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Alain Rousset, pour soutenir l'amendement n° 234.

M. Alain Rousset. Il s'agit simplement d'organiser la soutenabilité du modèle d'intervention des régions dans le domaine des transports. La compétence transport représente le premier poste budgétaire des régions depuis 2012, la dépense atteignant plus de 6 milliards d'euros, somme qui sera supérieure à 16 milliards d'euros après le transfert de la compétence transport des départements prévue par la réforme territoriale.

Tout le monde s'en alarme, au point que *L'Humanité* – je le dis en particulier à notre collègue Chassaigne – titrait récemment : « Les régions tiennent le train à bout de bras ».

L'IGAS et l'ensemble des services concernés ont préconisé la création d'un versement transport régional qui ne soit pas en contradiction avec les métropoles : tel est l'objet de cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne, pour soutenir l'amendement n° 235 rectifié.

M. André Chassaigne. Nous en venons à des amendements ayant pour objet de proposer, notamment, des recettes nouvelles pour le service ferroviaire.

L'amendement n° 235 rectifié concerne le versement transport régional : je m'adresse plus particulièrement, sur ce point, à M. Rousset, qui vient de m'interpeller.

Indépendamment de la question du fardeau sclérosant de la dette, que le projet de loi laisse en l'état – on aura l'occasion d'y revenir –, on ne peut passer sous silence le besoin de ressources financières supplémentaires et pérennes pour le rail, *a fortiori* avec la mise en place du carcan budgétaire qui accompagne les règles d'équilibre financier défini dans le texte.

Ce besoin de ressources nouvelles intéresse aussi bien les régions que les infrastructures et l'opérateur. *Quid*, en effet, des garanties de financement de la convention pour l'exploitation des trains d'équilibre du territoire, notamment s'agissant du renouvellement des matériels roulants ? *Quid* de l'écotaxe et autres financements, quand la ministre de tutelle se garde bien de placer le développement des transports alternatifs à la route au cœur de la transition énergétique ?

Nous avons déposé deux amendements : celui en discussion, qui vise à créer une part de versement transport au profit des régions ; un autre, tombé sous le coup de l'article 40 de la Constitution, qui avait pour objet la création d'un nouveau livret d'épargne, sur le modèle du

livret A, dont les fonds seraient disponibles pour des prêts à très long terme, afin de financer des projets et des investissements réalisés par les collectivités territoriales pour améliorer les performances des réseaux de transport. Nous pensons en effet qu'assurer la bonne marche du système ferroviaire suppose que nous prenions des initiatives en termes de financements nouveaux.

Aussi soumettons-nous à votre appréciation l'amendement relatif à la création du versement transport régional.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. Gilles Savary, rapporteur. C'est un avis difficile à émettre car, s'il est aujourd'hui une chose absolument sûre, c'est que la contribution des régions n'est en rien gagée par des recettes pérennes. Le système ferroviaire dans son ensemble n'est pas suffisamment alimenté en recettes solides et robustes.

Ce devait être l'une des affectations de l'écotaxe, symbole d'une fiscalité moderne, innovante, à très fort potentiel, évolutive. Malheureusement, l'écotaxe est aujourd'hui en difficulté, sans être pour autant abandonnée.

S'agissant du versement transport, je pense, à titre personnel, que le débat devrait être renvoyé en loi de finances. Le Gouvernement, pour sa part, ne veut pas ajouter de taxes aux taxes sur les entreprises. La commission estime que le versement transport n'a d'intérêt que là où il est déjà prélevé, c'est-à-dire dans les agglomérations. Il s'agirait donc de créer un versement transport additionnel à celui déjà existant, sur les entreprises qui le paient déjà, pour avoir une chance d'obtenir des recettes à peu près dimensionnées aux dépenses, quoiqu'encore insuffisantes.

L'extension aux zones rurales poserait des problèmes considérables : il s'agirait en effet de mettre en place une recette d'affectation spéciale pour le chemin de fer dans des espaces très peu denses, où la plupart des entreprises sont très éloignées d'une desserte de chemin de fer. Cela pose un problème de fond, quasi juridique. Je fais observer que, dès lors que les autres entreprises, situées à proximité de gares, ont organisé leur propre desserte, elles bénéficient de dérogations. En rase campagne, le rendement à attendre est donc extrêmement faible.

Régions et agglomérations vont entrer en conflit pour ajouter un prélèvement régional à celui des agglomérations.

De notre point de vue, il ne faut pas définitivement enterrer ce sujet mais celui-ci est difficile à traiter au titre d'une loi centrée sur la gouvernance.

En tout état de cause, nous n'avons pas ouvert, dans ce projet de loi, le dossier du financement du ferroviaire. Les syndicalistes le déplorent : de ce point de vue, ils ont raison. Le texte met simplement en place une gouvernance. Il faudra ouvrir ce dossier dans d'autres circonstances : loi de finances ou loi spécifique.

Il n'en reste pas moins que les régions restent orphelines d'une recette pour développer les chemins de fer régionaux. Ce débat me paraît beaucoup plus important et beaucoup plus légitime que le précédent.

Pour toutes ces raisons, l'avis de la commission est défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuveillier, secrétaire d'État. M. le rapporteur vient de souligner la pertinence de ce débat. Il ne m'appartient pas, eu égard aux responsabilités qui sont les miennes, d'engager le Gouvernement sur cette problématique, réelle, du dynamisme fiscal permettant aux collectivités de faire face à un certain nombre d'obligations, d'engagements ou de compétences. Ce débat aura lieu – c'est une évidence – dans le cadre des futures lois de décentralisation. En outre, il s'agit de la création d'une recette, et vous savez combien je suis respectueux des compétences de mes collègues, sur lesquelles je n'empiète jamais. Je ne suis en charge ni des finances ni du budget, et le monopole de la loi fiscale et de la loi de finances impose que ce soit dans ce cadre qu'une telle disposition soit débattue.

L'avis du Gouvernement est donc défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Il y a un vrai débat sur ce sujet, qui est également passionnant. Je partage sans réserve les positions de notre rapporteur et son affirmation selon laquelle le vrai financement des politiques de transport réside dans la taxe poids lourds et, plus généralement, la fiscalité environnementale. Si nous ne militons pas pour une telle fiscalité, nous ne pouvons pas nous engager dans des politiques environnementales. C'est clair.

M. Rémi Pavvros. Il est où Le Fur ?

M. Bertrand Pancher. Formulons donc le vœu que, très rapidement, le Gouvernement arbitre, et qu'il le fasse dans le bon sens, comme cela se passe dans un grand nombre de pays européens et comme ce sera, j'en suis convaincu, bientôt généralisé.

Il existe un problème de financement de nos politiques de transport. Ce financement doit-il porter sur les entreprises ? Il faut faire extrêmement attention. Alors que l'on a une fiscalité dédiée à cela, j'aurais préféré que l'on se batte, dans le cadre de ce projet de loi, pour réaffirmer notre intérêt pour la taxe poids lourds.

Il faut également avoir conscience qu'en France, c'est le contribuable, plutôt que l'usager, qui paye en matière de transport. C'est très frappant lorsque l'on compare notre système de transport à celui des pays qui nous entourent. On voit que le contribuable n'a plus de moyens et l'on peut se demander comment nous allons financer tout cela.

Pourquoi pas, évidemment, définir une strate fiscale supplémentaire, à condition que l'on y voie clair quant aux différentes pratiques des collectivités. Pourquoi parvient-on à une quasi-gratuité dans certains endroits alors que l'on s'approche du juste prix dans d'autres ? Ce débat devrait être organisé ; à défaut, les contribuables ne comprendront plus.

Un autre sujet passionnant devrait être examiné : celui de la concurrence entre collectivités sur des systèmes de transport voisins. Le département des Bouches-du-Rhône et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ont ainsi des systèmes qui se font concurrence. Ce débat doit, à mes yeux, être posé calmement.

Je remercie le président Rousset d'avoir déposé cet amendement, mais je ne suis pas certain que nous puissions adopter cette disposition dans un tel projet de loi.

M. André Chassaing. Je suis moins courtois que le président Rousset ! (*Sourires.*)

Mme la présidente. La parole est à M. François de Rugy.

M. François de Rugy. Bien que plusieurs députés écologistes soient cosignataires de l'amendement soutenu par Alain Rousset, nous sommes bien conscients que le projet de loi ne contient pas d'éléments financiers et que cette disposition aurait plus sa place dans une loi de finances.

Passer quelques minutes sur la question des ressources des régions pour financer le transport ferroviaire ne me paraît néanmoins pas abusif. J'espère d'ailleurs, monsieur le secrétaire d'État, que vous vous battez avec acharnement pour votre budget, sans empiéter, bien sûr, sur les prérogatives du ministre des finances et du secrétaire d'État chargé du budget, et que la ressource devant résulter de la taxe poids lourds ne disparaîtra pas.

S'agissant du versement transport, le prélèvement pour lequel nous proposons un taux extrêmement modeste – 0,2 ou 0,3 % – a prouvé son efficacité comme ressource pérenne et stable pour les collectivités locales et les établissements publics de coopération intercommunale qui, aujourd'hui, ont en charge les transports urbains.

Il présente l'intérêt d'être prélevé sur les employeurs publics et privés – et non pas seulement sur ces derniers –, faisant travailler plus de dix salariés. Voilà qui est très clair.

Par ailleurs, il me paraît légitime que le champ de ce prélèvement excède les agglomérations. En effet, les TER, financés par les régions, vont au-delà des agglomérations et permettent de relier des territoires situés hors agglomération à des zones riches, notamment en emplois, situées en agglomération. De surcroît, les régions interviennent déjà au titre de l'intermodalité. Demain, elles devraient avoir davantage de compétences, notamment sur les cars départementaux, en plus de celles concernant TER; il faudra donc trouver une ressource pérenne pour leur budget transport, sinon les services publics de transport seront victimes d'une forme de gestion par la pénurie.

(Les amendements n^{os} 234 et 235 rectifié, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements, n^{os} 148 rectifié, 231 rectifié, 315 rectifié et 149, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 148 rectifié, 231 rectifié et 315 rectifié sont identiques.

La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n^o 148 rectifié.

M. Joël Giraud. Cet amendement vise à confier à l'État, en tant qu'autorité organisatrice des transports d'intérêt national, la responsabilité d'élaborer un schéma des services ferroviaires d'intérêt national et de mettre en place un mode de financement pérenne de ces services. Il s'agit notamment de la problématique des trains d'équilibre du territoire – TET –, qui ont été créés en 2010, à l'égard desquels l'État est particulièrement défaillant dans son rôle d'autorité organisatrice des transports.

Les TET sont un maillon essentiel, comme cela a été souligné dans le rapport « Mobilité 21 » de Philippe Duron et dans les propositions de Jean-Louis Bianco sur la réforme ferroviaire. Pourtant, les services qu'ils fournissent ne font pas l'objet d'une considération particulière de la part de l'État en tant qu'autorité organisatrice des transports.

De surcroît, alors que les services à grande vitesse sont gérés de manière totalement autonome par la SNCF, ces lignes à grande vitesse sont financées par les collectivités locales.

J'ajoute, pour être l'élu d'une zone frontalière, que les TGV Europe desservent, en toute indépendance, des territoires pourtant situés de l'autre côté des frontières, à partir de gares étrangères: là encore, personne ne s'en préoccupe beaucoup.

Il revient à l'État d'assumer aussi bien que les régions – qui le font de manière somme toute très efficace – son rôle d'AOT et de fixer des perspectives en phase avec les enjeux de mobilité et d'aménagement du territoire.

M. Martial Saddier. Il a tout à fait raison!

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Rousset, pour soutenir l'amendement n^o 231 rectifié.

M. Alain Rousset. Comme vient de l'exposer M. Giraud à l'instant, il s'agit de fixer la responsabilité de l'État en tant qu'autorité organisatrice de transports pour les trains d'équilibre du territoire, rôle qu'il a endossé il y a quelques années. Il serait incongru que l'État établisse un schéma des services TER à l'échelle nationale sans fixer de schéma assorti d'engagements précis à l'échelle des TET, qui sont des trains nationaux.

Mme la présidente. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n^o 315 rectifié.

M. François-Michel Lambert. Mes collègues ont déjà présenté le dispositif que nous proposons, mais je souhaiterais apporter quelques compléments.

Qui peut croire aujourd'hui que nous pourrions obtenir les résultats escomptés si nous ne planifions pas l'organisation des transports ferroviaires concernés? Les régions disposent – et ce sera encore plus le cas demain – de schémas de déplacement intégrant notamment la mobilité ferroviaire. Certains grands projets mènent à des dérives coûteuses pour RFF, comme le tout LGV. Si nous ne planifions pas l'organisation des TET, nous pouvons être certains qu'ils vont déperir.

Je tiens à rappeler que nous n'avons pas pu débattre de l'idée d'une loi d'orientation, car les amendements qui ont été présentés dans ce sens en commission n'ont pas été acceptés. Ainsi que je l'ai déjà indiqué à trois ou quatre reprises déjà, il manque pourtant à la construction de ce nouveau modèle de système ferroviaire la stratégie portée par les politiques et validée par la nation au travers du Parlement. Monsieur le secrétaire d'État, il faudra bien, à un moment ou un autre, faire émerger cette loi d'orientation, en débattre et la voter. Cela nécessitera de faire des choix politiques, et les positions diffèrent selon les bancs sur lesquels nous siégeons.

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n^o 149.

M. Joël Giraud. Il s'agit d'un amendement de repli qui ne prévoit pas d'actualisation et de présentation au Parlement une fois par législature du schéma national des services de transport.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements?

M. Gilles Savary, rapporteur. La proposition que font les auteurs de ces amendements est récurrente. M. Lambert l'avait présentée en commission. Nous l'avons trouvée intéressante, car il nous paraît nécessaire d'avoir une vision claire des services publics de transport. Cependant, elle nous a rendus un peu circonspects, parce que nous ne voudrions pas piéger l'État dans quelque chose de similaire au Schéma national des infrastructures de transport – le SNIT –, c'est-à-dire une corne d'abondance concentrant toutes les revendications localistes avec des poids politiques puissants, et promettant, pour faire plaisir à tout le monde, l'impossible, le mirobolant, sans pouvoir le mettre en œuvre. Le schéma ainsi obtenu serait le recueil de toutes les clientèles, mais ne serait pas forcément très efficace.

De ce point de vue, l'exemple du SNIT est édifiant : les engagements politiques ont atteint un total de 245 milliards d'euros, mais pas un milliard n'a été débloqué financièrement. Il a ainsi fallu détricoter les illusions. Nous ne voudrions pas nous prêter au même exercice avec les TET.

Pour autant, à titre personnel, j'émetts un avis favorable aux amendements identiques.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Si le rapporteur est circonspect, je ne peux que l'être aussi.

M. Martial Saddier. Voilà qui ressemble à de la sagesse !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Je note que plusieurs parlementaires ont exprimé un avis convergent, mais les amendements ne sont pas très précis quant à la finalité recherchée.

Nous parlons de stratégie ferroviaire. Nous avons évoqué tout à l'heure, lors d'une discussion fort intéressante, les différents modes de transport, leur complémentarité, les schémas stratégiques qui doivent se développer. Nous sommes un certain nombre dans cet hémicycle à faire le constat de l'absence de positionnement de l'État par rapport à l'opérateur SNCF. L'enjeu de ce texte est précisément de redonner à l'État sa place dans la définition de la stratégie ferroviaire : il doit dicter ses choix, les déterminer en collaboration avec les collectivités publiques, au premier rang desquelles les régions. J'avais d'ailleurs évoqué hier à la tribune le retour de la puissance publique.

Depuis que j'exerce mes responsabilités au Gouvernement, j'ai le sentiment que l'État délègue sa responsabilité à la SNCF, considérant que ce qui relève de la politique nationale ferroviaire est du seul ressort de cette dernière. Or, nous atteignons les limites de cette conception, et nous en subissons souvent les conséquences. La demande d'élaboration d'un schéma national des services de transport peut donc paraître légitime. Ce schéma aurait cependant le travers que vient de mentionner M. le rapporteur, et Philippe Duron connaît bien la difficulté de la tâche qui consiste à remettre un peu d'ordre et de raison dans des schémas nationaux qui n'ont jamais eu à se soucier de soutenabilité financière.

Je pourrais faire comme d'autres et laisser à mon successeur le soin de détricoter à son tour ce qui aura été décidé ; se succéderont alors des politiques plus irresponsables les unes que les autres. Mais je peux aussi considérer au contraire que nous devons nous doter d'un document de planification, et dans ce cas je crains que ce qui est proposé ne se situe en deçà de ce qu'il faudrait réaliser.

Pourquoi s'en tenir à un schéma pour les seuls TET au motif que l'État est l'autorité organisatrice de transports ? Les TET n'ont de sens que si nous nous dotons d'un vrai schéma d'aménagement du territoire qui s'appuie sur la complémentarité des services de transport ; c'est exactement ce qui ressortait de nos débats tout à l'heure. Il faut faire en sorte que les TET soient coordonnés avec les TER et que nous puissions connaître le véritable statut des lignes de TER interrégionaux lorsqu'il y en a. Certaines régions sont d'ailleurs candidates à l'expérimentation de la clarification des compétences. Cela n'a pas de sens d'isoler les lignes à grande vitesse des autres lignes, sauf à être contraints d'habiter dans les grandes capitales, ce qui est peut-être une bonne chose ; le territoire doit aussi être desservi de la façon la plus complète possible. Nous devons avoir cette vision stratégique.

Je crains que le schéma proposé ne soit qu'un schéma supplémentaire incomplet, avec une ambition trop modeste quant aux enjeux de la mobilité et des services de transport.

Je m'interroge aussi sur sa redondance avec ce que nous avons voté précédemment, en particulier l'amendement n° 380 de Rémi Pauvros, qui fixe, dans le cadre du Haut comité du ferroviaire, un certain nombre de déclinaisons stratégiques. Celles-ci pourraient répondre aux attentes des auteurs des amendements. Permettez-moi d'en citer une partie : « la déclinaison de la politique nationale en matière de mobilité et d'interopérabilité entre les différents modes de transports ; les orientations en matière d'investissements dans les infrastructures de transport ; les modalités de coordination des différents services de transports de voyageurs ; le déploiement des systèmes de transport intelligents ; la stratégie ferroviaire de l'État concernant le réseau existant [...] ». Tous ces éléments ont été inscrits dans l'article 1^{er} à la suite de l'adoption de l'amendement n° 380.

Cette piste me paraît être la mieux adaptée. À la condition peut-être d'y apporter quelques précisions au cours de la suite de la procédure législative, elle permettrait d'avoir une vision compétitive, cohérente et efficace, alors que, dans leur rédaction actuelle, les amendements relatifs à un schéma national des services de transport ne concernent que les TET, ce qui ne paraît que partiellement satisfaisant.

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Duron.

M. Philippe Duron. La question des TET est pendante depuis une dizaine d'années. Ces trains étaient en déshérence. La SNCF avait voulu les transférer aux conseils régionaux en 2005. J'avais à l'époque, avec Jacques Auxiette, mené une bataille que l'on avait nommée un peu pompeusement « la deuxième bataille du rail » mais qui s'était révélée efficace. Alain Rousset s'en souvient, puisque c'est à ce moment-là que le ministère des transports avait accepté la responsabilité d'autorité organisatrice de transports des TET.

Avec le Grenelle de l'environnement, une grande partie des lignes les plus importantes desservies par des TET, des trains Corail, avait vocation à devenir des lignes à grande vitesse. Le sujet n'intéressant plus personne, il aurait définitivement disparu du débat public si nous n'avions été amenés à nous y intéresser à nouveau dans le cadre de la commission Mobilité 21. On a en effet pris conscience qu'il n'était pas viable économiquement de développer des TGV sur l'ensemble des grandes lignes et qu'il était nécessaire de rénover ce service ainsi que les matériels.

Concernant le remplacement des matériels, l'État a fait son devoir : l'Agence de financement des infrastructures de transport de France – l'AFITF – a ouvert une autorisation

d'engagement de 510 millions d'euros pour remplacer l'ensemble des matériels thermiques et l'ancien Premier ministre, Jean-Marc Ayrault, avait pris l'engagement le 9 juillet 2013 de remplacer la totalité des matériels entre 2015 et 2025 ; encore faudrait-il réfléchir aux matériels qu'il faut mettre sur les lignes les plus importantes.

Il est nécessaire aujourd'hui de connaître les missions de l'État, de définir l'AOT sur les trains Corail et de déterminer la façon dont on va détricoter les lignes qui font doublon avec les lignes de TER, comme l'a très bien dit M. le secrétaire d'État. À défaut d'adopter le schéma que nous préconisent les auteurs des amendements, le Gouvernement devra aborder ces questions et préciser la compétence de l'État sur ces lignes, compétence éventuellement partagée avec les régions.

Le rapporteur a souhaité donner un avis favorable aux amendements, mais d'ici à la discussion au Sénat le secrétaire d'État pourrait engager une réflexion avec les régions et la SNCF afin d'avancer sur la définition d'une véritable stratégie pour les TET.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. C'est un véritable cri d'alarme qui est lancé depuis une heure dans cet hémicycle. Cela a commencé avec l'amendement de M. Rousset sur le poids des régions dans l'instance dirigeante du système ferroviaire que vous nous proposez, qui exprimait bien une inquiétude quant au poids des territoires. Un second cri d'alarme a retenti voilà quelques instants sur l'absence de financement au regard des exigences. Et voici à présent ce troisième amendement, qui correspond aux discussions que nous avons eues en commission et au sujet duquel les députés de tous les groupes sont tombés d'accord.

Monsieur le rapporteur, je rejoins vos préoccupations s'agissant du service public des transports d'une grande partie de nos territoires de France que ce texte inquiète. Je ne rejette pas la faute sur le Gouvernement, mais nous devons aujourd'hui répondre à ces préoccupations, à ces inquiétudes, pour que demain une partie des territoires reste irriguée par un réseau de services publics malgré la concentration urbaine, toute l'année ou une partie de l'année s'agissant des zones touristiques. On ne peut pas fermer la porte à la proposition qui est faite. Pour ma part, je suis plutôt tenté de la soutenir.

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Rousset.

M. Alain Rousset. Nous avons, depuis quelque temps, un débat visant à replacer l'État au cœur de la gestion du système ferroviaire. Il serait donc pour le moins étonnant que notre demande, du reste relativement modeste, ne soit pas satisfaite. Comment serait-il possible, alors même que l'État s'est érigé en autorité organisatrice des TET, que cela ne se traduise pas dans les faits ?

L'anecdote racontée par Philippe Duron reflète parfaitement ce que beaucoup d'entre nous ont vécu. Oui, il faut sûrement entamer des discussions avec les régions, car certaines dessertes peuvent être assurées par des TER interrégionaux – c'est d'ailleurs souvent le cas aujourd'hui même. Cela dit, certains trains sont et doivent rester nationaux. J'insiste donc, monsieur le secrétaire d'État, pour que vous acceptiez ces amendements et que nous adoptions le principe d'un schéma national des services de transport.

Gilles Savary a dit tout à l'heure que les territoires étaient demandeurs. Rien ne les en empêche. Aujourd'hui, ils financent largement les transports – c'est notamment le cas des régions – et ils sont obligés de faire des arbitrages. Pourquoi l'État, qui a laissé à l'abandon certaines grandes lignes, n'aurait-il pas la capacité d'élaborer un schéma et, pour ce faire, de trancher et d'arbitrer ? Il est contradictoire de dire à la fois que l'État doit reprendre la main mais que, sur les TET, il ne doit pas en aller ainsi.

Mme la présidente. La parole est à M. François de Rugy.

M. François de Rugy. Je suis très étonné que l'on fasse la comparaison avec le SNIT. Il s'agit là de demander à l'État de préciser, dans un schéma, ce qu'il veut faire des liaisons interrégionales et, comme nous le précisons de façon extrêmement claire, des « services de transport » : « Il encadre les conditions dans lesquelles SNCF Mobilités assure les services de transports ferroviaires ». Cela n'a donc rien à voir avec le SNIT, lequel était en effet – vous avez raison, monsieur le rapporteur – une compilation totalement délirante des demandes visant à programmer des constructions de TGV aux quatre coins de la France.

Il s'agit bien, ici, de prendre en considération les lignes interrégionales situées entre le réseau TGV et le réseau TER. Ces lignes, que l'on appelle plus communément les Corail ou les Intercités, sont, depuis des années, la dernière roue du carrosse. En effet, des efforts importants ont été faits sur le réseau TGV, dont il faut d'ailleurs reconnaître que, à une époque, il a effectivement tiré le secteur du ferroviaire, alors en déclin. De leur côté, les régions ont consenti des efforts importants pour remettre à flot les TER, obtenant d'ailleurs des résultats en termes de fréquentation. Or, au milieu, il y a les TET, ces trains délaissés par l'État. Comme l'a rappelé Philippe Duron, les régions n'ont pas voulu, en 2005, en assumer la charge, ce qui pouvait se comprendre, car le financement n'était pas assuré, mais, du coup, les TET ont aussi été délaissés par la SNCF.

Les besoins sont donc importants, en termes aussi bien de travaux sur les voies que de service pour nos concitoyens. Le but de notre amendement est de faire en sorte que l'État dise clairement quelle est sa stratégie et que la future SNCF Mobilités la mette en œuvre, de manière à ce que le service soit assuré car, je le répète, ces trains sont nécessaires à nos concitoyens. Il est utile de pouvoir aller, par ce moyen, d'une ville à une autre, d'une région à une autre, et ce sur l'ensemble du territoire.

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Giraud.

M. Joël Giraud. Je vous donnerai un seul exemple, que M. le secrétaire d'État connaît bien, car je l'ai déjà interrogé moult fois sur ce sujet.

Je veux parler du train de nuit Paris-Briançon. Il a fallu trois ans – j'ai bien dit trois ans ! – pour que Réseau ferré de France et la SNCF se mettent d'accord pour que l'on puisse réserver des places plus de vingt-quatre heures à l'avance sur ce TET. J'espère, à cet égard, que la loi modifiera les choses.

Vous conviendrez que, pour un train de nuit circulant dans une région très touristique, la situation était étrange. Certes, c'est une bonne chose que nous ayons trouvé une solution au bout de trois ans. Mais par qui les réunions ont-elles été organisées ? Par le vice-président de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur chargé des transports, Jean-Yves Petit, et par moi-même, en tant que député.

J'en déduis donc que l'État a transféré son pouvoir d'AOT à un député et à un vice-président de région, alors même qu'il prétend être un État stratège, s'occupant des trains d'équilibre du territoire et, en particulier, des trains de nuit. Je n'ai jamais vu – permettez-moi de m'exprimer ainsi – un morceau du bout de la queue d'un agent de la DREAL ou d'un quelconque service de l'État à l'une des réunions. Tout le monde s'en fiche! Je sais bien que c'est loin, Briançon, notamment pour un Marseillais, mais enfin, il y a tout de même des limites à l'indécence!

Ne pas adopter cet amendement, reviendrait à encourager les services de l'État à se moquer complètement et définitivement du réseau des TET, en particulier des trains de nuit!

M. Philippe Vigier. M. Giraud est fâché!

Mme la présidente. La parole est à M. Rémi Pauvros.

M. Rémi Pauvros. Deux demandes se font jour.

La première a été très bien formulée par M. Rousset. Je comprends d'ailleurs que M. le rapporteur ait du mal à continuer à lui dire non, car il y a un moment où cela devient difficile – je parle de M. Rousset en sa qualité de président de l'ARF. La première demande, disais-je, consiste à faire en sorte que la stratégie de l'État soit lisible, aussi bien en matière d'aménagement du territoire qu'en ce qui concerne l'avenir du ferroviaire sur nos territoires. Cette demande me paraît tout à fait légitime. Elle l'est peut-être même encore plus dans le cadre de la réforme que nous engageons, puisque celle-ci vise à rétablir l'État dans son rôle de stratège. Il est donc légitime de demander que l'État reprenne la main – ce que nous souhaitons tous qu'il fasse – tout en nous indiquant où nous allons.

La seconde demande concerne les TET. Loin de moi l'idée d'être désagréable avec mon collègue et ami Philippe Duron, mais ce n'est pas l'AFITF qui a décidé de mettre 500 millions d'euros pour commencer; cela a été inscrit en loi de finances, après l'adoption d'un amendement que j'ai moi-même déposé.

En effet, nous considérons, en accord avec M. le secrétaire d'État, qui est très attaché aux TET,...

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. C'est vrai!

M. Rémi Pauvros. ...qu'il faut réétudier l'offre mise à la disposition des usagers, entre le TER et le TGV. À cela, il y a beaucoup de raisons: non seulement la proximité, l'aménagement du territoire, le service public, mais surtout le prix – tout comme vous, je tiens particulièrement à cet aspect –, car un billet sur un TET est abordable, ce qui n'est pas toujours le cas d'un billet de TGV.

En outre, développer ce réseau constitue une façon beaucoup plus économique de satisfaire les besoins en termes d'aménagement: un kilomètre d'une ligne de TET coûte 3 millions d'euros, contre 30 millions pour un kilomètre d'une ligne de TGV. Guillaume Pepy lui-même nous a fait part de son intention de créer un nouveau produit, d'ouvrir des perspectives en ce qui concerne les TET.

Or il est vrai, monsieur le secrétaire d'État, que, depuis un certain temps, on a le sentiment que la volonté de l'État, dans ce domaine, s'exprime avec moins de force. Je souhaiterais donc que nous profitions de ce débat pour réaffirmer notre attachement aux TET et la nécessité absolue qu'il y a à défendre ces lignes à l'avenir et à ouvrir des perspectives.

M. François-Michel Lambert. Très bien!

M. Rémi Pauvros. Faut-il pour autant que cette volonté se traduise par le schéma que l'on nous propose d'instaurer?

Monsieur le rapporteur, je vois un inconvénient dans la rédaction de l'amendement. En effet, le fait de préciser que le schéma « encadre les conditions dans lesquelles SNCF Mobilités assure les services de transports ferroviaires non conventionnés d'intérêt national » signifie que ce document sera opposable. Or il ne me semble pas opportun de proposer un schéma pouvant constituer un document opposable sans avoir, en même temps, assuré son financement. Si l'intention est louable, le projet risque fort de ne pas aller très loin, car on pourrait invoquer l'article 40 de la Constitution. Au-delà même de ce risque, il me paraît un peu illusoire, dès lors que l'on ne sait pas comment le financement sera assuré, de rouvrir un débat qui a déjà eu lieu au sein de l'AFITF et à propos du SNIT. La vraie question est de savoir comment l'on peut ouvrir des perspectives.

Certes, le débat peut se poursuivre au Sénat, mais je souhaiterais que vous preniez dès maintenant, monsieur le secrétaire d'État, l'engagement de tenir compte de cette demande légitime qui a été exprimée, par exemple en proposant un dispositif plus précis et plus élaboré. Si tel est le cas, je suivrai votre avis sur ces amendements.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Martial Saddier. Peut-être voudriez-vous une suspension de séance pour vous mettre d'accord?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Monsieur Saddier, nous sommes face à l'avenir du ferroviaire...

M. Christian Jacob. Vous êtes surtout face à votre majorité!

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Je suis à ses côtés, avec elle et je la remercie. J'ai cru comprendre que, du côté de l'opposition, on cherchait toujours une position commune.

M. Martial Saddier. Pas du tout!

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Ce débat est fondamental. Alain Rousset a eu des mots, sinon blessants, du moins un peu durs envers l'État,...

M. Philippe Vigier. Il a raison!

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. ...quels que fussent, d'ailleurs, les ministres successifs qui l'ont incarné.

En effet, M. Rousset a raison, car, pendant des années – c'est le constat que nous faisons par l'intermédiaire de ce projet de loi –, il n'y a pas eu de stratégie de l'État pour ce qui est d'impulser des politiques nationales structurantes sur les territoires.

Rémi Pauvros vient d'en faire à l'instant la démonstration: il est légitime, après la séquence du tout-TGV, que nous remettions les attentes de nos concitoyens au cœur de notre réflexion sur la stratégie à conduire sur l'efficacité des différents modes de transport.

Or – je suis désolé de le dire –, la situation varie selon les territoires. Les solutions retenues doivent impérativement être complémentaires par rapport aux offres de grande vitesse et aux offres régionales, tout en sachant qu'il peut y

avoir des doublons sur certaines lignes. Les régions, et plus encore l'État, devront réfléchir à la manière de rationaliser les moyens.

Je suis bien placé pour savoir que certains TET ont des arrêts qui, objectivement, ne se justifient pas, sauf si l'on considère que ces lignes doivent jouer le rôle d'une ligne TER. Inversement, les TER sont victimes des arrêts des Intercités. Bref, il faut clarifier les choses.

Par ailleurs, il y a aussi, en toile de fond, la réforme des régions. Je souhaite que nous prenions aussi en considération cet élément au moment de reformuler et restructurer les politiques stratégiques en matière d'aménagement du territoire.

Ce débat est donc très intéressant. Il marque la nécessité de prendre une initiative sur cette question. De mon côté, j'ai souhaité, en accord avec certaines régions, que l'on procède à des expérimentations, mais cela prend beaucoup de temps : cela fait plus d'un an et demi, par exemple, que la région Picardie s'est portée candidate pour une expérimentation sur des lignes TET et TER. Or je ne vois pas beaucoup de choses bouger.

M. François de Rugy. Est-ce la faute de la région ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Que l'on ne se méprenne pas sur mes propos : la responsabilité en incombe à la SNCF, à laquelle il a été demandé d'accompagner le souhait formulé à la fois par le ministère et par la région, car nous pensions que cela pouvait constituer un laboratoire utile.

Ce sera précisément le rôle du Haut comité du ferroviaire que d'être en quelque sorte le Conseil économique, social et environnemental, ou encore le Parlement du ferroviaire, au sein duquel tous les acteurs pourront contribuer à l'élaboration d'un schéma.

Je souhaite réaffirmer, tout en rappelant les déclarations très claires de Jean-Marc Ayrault, alors Premier ministre, sur ce sujet, la nécessité de faire porter l'effort sur les TET. À cet égard, monsieur Saddier, je ne veux pas polémiquer, mais force est de constater que, pendant trente ans, on n'a pas changé une seule rame de ces trains.

M. Philippe Vigier. Ce n'est pas tout à fait vrai !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Or, aujourd'hui, nous y consacrons 510 millions – nous sommes d'ailleurs allés au-delà de ce qui était prévu initialement, à savoir 400 millions. Notre engagement est donc clair. En outre, dès lors que le matériel est renouvelé, il faut aussi un autre schéma. En effet, cela n'a pas beaucoup de sens d'avoir du matériel nouveau si l'on conserve les mêmes tracés, alors même que les territoires ont eux aussi évolué.

Je réaffirme donc la nécessité de réinventer ces lignes, en encourageant la complémentarité entre les différentes offres de transport.

Je vous le dis comme je le pense : ce n'est pas dans un schéma supplémentaire que réside la solution, surtout si l'on ne tient pas compte de la contrainte financière.

À ce propos, nous savons bien que, s'agissant du financement des infrastructures de transport, la décision, d'ores et déjà annoncée, va bientôt être prise. Je vois bien, en disant cela, que Philippe Duron reprend quelques couleurs. *(Sourires.)*

Notre démarche consiste donc à proposer à la fois une programmation et les financements permettant sa réalisation. Dès lors, est-il opportun d'engager un autre débat, en marge de celui que nous avons aujourd'hui ? Peut-être, d'ailleurs, un tel débat pourrait-il avoir lieu dans le cadre du Haut comité du ferroviaire.

(Les amendements identiques n° 148 rectifié, 231 rectifié et 315 rectifié sont adoptés et l'amendement n° 149 tombe.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n° 378 et 379 rectifié, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. Olivier Faure, pour les soutenir.

M. Olivier Faure, rapporteur pour avis. Ces amendements, que j'ai cosignés en mon nom personnel et non en tant que rapporteur pour avis, seront certainement moins sujets à débat entre nous. Ils visent à exonérer du droit de préemption urbain les transferts de biens entre les trois EPIC, sachant que cette possibilité est déjà ouverte actuellement entre les différentes directions de la SNCF. Il s'agit donc de maintenir cette pratique. J'ajoute qu'évidemment, lorsque les biens seront cédés à l'extérieur après déclassement, ils resteront soumis au droit de préemption urbain et les collectivités continueront donc à pouvoir préempter.

(Les amendements n° 378 et 379 rectifié, acceptés par la commission et le Gouvernement, sont successivement adoptés.)

Article 2

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne, pour soutenir l'amendement, n° 268, tendant à supprimer l'article 2.

M. André Chassaigne. Il est défendu.

(L'amendement n° 268, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 16.

M. Martial Saddier. Nous avons eu de longs débats en commission sur ce point, mais je défends à nouveau cet amendement en séance car je pense qu'il n'est pas forcément utile de changer le nom de RFF. *(Exclamations sur les bancs du groupe écologiste.)* J'en profite pour saluer la qualité de l'ensemble des salariés du monde ferroviaire français, notamment ceux de RFF qui vivent très mal ce changement de nom. *(Exclamations sur les bancs des groupes SRC et écologiste.)*

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Non, vous ne pouvez pas dire ça !

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gilles Savary, rapporteur. Avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Monsieur Saddier, vous ne pouvez pas tenir de tels propos. Vous ne pouvez pas parler au nom des salariés de RFF, vous arroger la représentativité de ses 1 500 collaborateurs. Ceux que je rencontre ne se retrouvent manifestement pas dans les propos que vous venez de tenir, car ils sont favorables au retour à la logique que propose le projet de loi. Je ne voudrais pas que vous

laissez penser que ce projet de loi serait la hantise des collaborateurs de RFF dont vous seriez le porte-parole, loin s'en faut! RFF ne sera plus; SNCF Réseau sera, et ce sera une bonne chose pour la lisibilité et pour l'efficacité du système ferroviaire.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. J'ai tout simplement, au nom de la séparation des pouvoirs et en tant que député, déposé un amendement.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Je n'ai pas remis en cause votre droit d'amendement!

M. Martial Saddier. Ensuite, j'ai simplement dit que l'on aurait pu se passer de débaptiser RFF et avoir ainsi un second EPIC de tête. En outre, je ne me suis pas permis de parler au nom des salariés de RFF; j'ai dit qu'un certain nombre d'entre eux vivaient mal ce changement.

Vous n'êtes pas plus autorisé que moi, monsieur le secrétaire d'État, à parler en leur nom et pourtant vous, vous l'avez fait.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Je n'ai pas parlé en leur non! Le *Journal officiel* en fera foi!

M. Martial Saddier. Vous avez discuté avec un certain nombre d'acteurs du ferroviaire, mais vous n'êtes pas le seul: nous aussi, au groupe UMP, nous avons longuement discuté, écouté et auditionné, et je suis désolé de vous dire que votre réforme ne fait pas l'unanimité.

(L'amendement n° 16 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n° 18 et 137.

La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 18.

M. Martial Saddier. Le débat que nous venons d'avoir n'est pas clos, car nous reviendrons sans doute sur tout ce qui tourne autour des gares à l'occasion de la réforme des territoires. Cet amendement vise à compléter les missions de SNCF Réseau en y ajoutant la « gestion patrimoniale et opérationnelle des gares de voyageurs raccordées à l'infrastructure du réseau ferré national ».

Nous aurions en effet pu profiter de ce projet de loi pour clarifier la gestion du patrimoine que représentent les gares et les services qui s'y rapportent, nous inscrivant ainsi dans la logique de certains pays modernes, y compris européens, qui ont fait des gares de véritables pôles d'attractivité au cœur de villes de taille moyenne ou plus grande. Tel est l'objet de cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 137.

M. Joël Giraud. Il s'agit d'étendre le périmètre de compétence du gestionnaire d'infrastructure unifié SNCF Réseau à la gestion pleine et entière des gares de voyageurs.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission?

M. Gilles Savary, rapporteur. Avis défavorable. Nous avons voté en commission une clause de revoyure prévoyant que le Gouvernement nous remettra un rapport sous deux ans concernant la destination des gares. Rien ne serait pire que d'être hâtif sur un sujet aussi compliqué.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Saddier, maintenez-vous votre amendement?

M. Martial Saddier. Je le maintiens.

Mme la présidente. Monsieur Giraud?...

M. Joël Giraud. Je le retire.

(L'amendement n° 137 est retiré.)

(L'amendement n° 18 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 336.

M. Joël Giraud. SNCF Réseau doit disposer d'une organisation décentralisée correspondant à l'organisation territoriale de la République afin que les décideurs locaux ne soient pas orphelins d'interlocuteurs.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission?

M. Gilles Savary, rapporteur. Défavorable car le déploiement territorial de SNCF Réseau relève de son management et de décisions internes à l'entreprise.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Je partage l'avis de la commission. Cette question, en effet, ne relève pas du domaine de loi. Ce ne serait d'ailleurs pas souhaitable.

Mme la présidente. La parole est à M. Laurent Furst.

M. Laurent Furst. Nous sommes encore quelques-uns à être maires. C'est un beau mandat et cela permet de parler d'expérience – n'est-ce pas, monsieur le secrétaire d'État? Il est essentiel d'avoir une relation de proximité avec les interlocuteurs locaux et, face à une administration qui peut avoir des tendances centralisatrices, il serait déjà très positif de poser ce principe.

(L'amendement n° 336 n'est pas adopté.)

M. Laurent Furst. Ils sont centralisateurs!

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement rédactionnel, n° 71, présenté par M. Gilles Savary.

(L'amendement n° 71, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 169.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement vise à mettre en place des mesures d'incitation pour encourager SNCF Réseau à réduire ses coûts. Il est important de mentionner dans le texte des objectifs de réduction des coûts car celle-ci est une nécessité pour le redressement financier du système ferroviaire.

La réduction des coûts, plus particulièrement l'amélioration de la productivité de la SNCF, c'est un peu comme l'Alsace-Lorraine après la guerre de 1870: « Toujours y penser, ne jamais en parler. » Mais si nous n'affichons pas clairement de tels objectifs, on pourra se demander à quoi

bon avoir présenté ce projet de loi, à quoi bon avoir débattu et voté un texte qui aura causé tant de gêne aux usagers à travers ce grand mouvement de grève. Nous devons nous engager dans une réduction des coûts et améliorer la productivité parce que nous ne réussirons pas à régler les problèmes du gestionnaire de l'infrastructure uniquement en disant : « Ne vous inquiétez pas, il y a une augmentation du volume d'activité de la branche ferroviaire du fait du regroupement de RFF et la SNCF, et on va donc faire des appels d'offres géants confiés au privé en diminuant ainsi les coûts. » Cela ne suffira pas. J'ai cité à plusieurs reprises, en commission du développement durable, l'exemple de l'Allemagne, et je tiens à y revenir : pour les conducteurs de train, le temps de travail est de quarante heures hebdomadaires outre-Rhin, contre vingt-deux à vingt-quatre heures en France. L'âge de leur départ en retraite est fixé à soixante-deux ans, bientôt soixante-trois ans, et quand on leur demande s'ils se considèrent comme exploités, ils nous rient au nez en nous disant qu'il est maintenant plus facile de conduire un train qu'un camion.

J'ajoute que, dans le système de transport allemand, de multiples tâches sont confiées à un même agent : donner le départ du train, puis contrôler les billets et servir au bar.

Et quand on les interroge, les personnes concernées considèrent cela naturel ; pour elles, cela ne pose pas de problème. Des gains sont donc possibles en matière d'efficacité du service.

Nous reparlerons demain de la question de l'ouverture à la concurrence. Mais en ce qui concerne les coûts, n'ayons pas peur de le dire, il existe des marges d'amélioration de la productivité dans notre système ferroviaire. C'est la raison pour laquelle j'ai souhaité à nouveau déposer cet amendement, même si le rapporteur jugera probablement, comme en commission, qu'il n'apporte rien sous cette forme.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gilles Savary, rapporteur. Défavorable, non pas en raison de l'objectif poursuivi, mais parce qu'en application d'un article précis de la directive européenne 2012/34, un contrat sera conclu tous les trois ans entre l'État et le gestionnaire d'infrastructure. Ce véritable contrat de performance sera soumis, avant sa signature, à l'avis du Parlement. C'est donc grâce à ce document que nous pourrions évaluer les progrès réalisés par Réseau ferré de France – devenu SNCF Réseau – en matière de productivité.

En outre, une grande fiabilité et une importante présence humaine sont nécessaires pour assurer la sécurité d'un réseau de chemin de fer. La sécurité, valeur cardinale du transport ferroviaire, doit être scrupuleusement assurée. Dès lors, la réduction des coûts ne saurait être l'unique objectif à atteindre.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Même avis que la commission.

Mme la présidente. La parole est à M. Laurent Furst.

M. Laurent Furst. Cet amendement est important parce qu'il pose un principe face à une réforme qui ne dit pas les choses. J'ai déjà évoqué au cours de la discussion générale le refus de voir les problèmes de productivité qui se posent au groupe SNCF, le silence assourdissant qui règne

au sujet de la durée du travail, des coûts salariaux, des missions, de toutes ces sources de coûts et de surcoûts qui conduisent le groupe ferroviaire à accumuler les dettes.

Ce n'est en effet pas seulement le « tout TGV » qui a produit la dette ; c'est aussi le manque de productivité du système ferroviaire, les surcoûts qui empêchent d'investir et qu'il faut compenser par de l'emprunt. Cet amendement pose donc un principe de réalité, et vous avez grand tort d'adopter une telle attitude à son égard.

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Duron.

M. Philippe Duron. Sur le fond, M. Pancher a raison : quand on compare, par exemple, les coûts d'infrastructure dans le transport routier et dans le ferroviaire, on observe un écart de un à huit au détriment de ce dernier, ce qui conduit à s'interroger sur ses coûts de production.

Pour autant, son argumentation n'est pas convaincante, car les exemples qu'il a cités concernent plutôt l'opérateur de transport que le gestionnaire d'infrastructure.

M. Bertrand Pancher. Je l'admets.

M. Philippe Duron. Dès lors, le rapporteur a apporté la réponse qui convenait : c'est le contrat de performance qui fixera les objectifs des différents EPIC. Si nous adoptons cet amendement, on nous reprocherait une fois de plus d'élaborer une loi bavarde ou inutile. Le problème est posé, mais ce n'est pas ici qu'il faut le régler.

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Vigier.

M. Philippe Vigier. L'amendement de M. Pancher est central. Si vous proposez cette réforme ambitieuse, monsieur le secrétaire d'État, c'est que vous avez une stratégie. Vous avez d'ailleurs affirmé, en réponse à un collègue parlementaire, que, faute de créer cet ensemble, la dette du système ferroviaire passerait en quelques années de 40 à 80 milliards d'euros.

Est-ce une injure que d'affirmer qu'il existe des marges de progression en termes de productivité et de compétitivité ? En 1995, lors de la première expérimentation consistant à transférer aux régions des compétences en matière de transport ferroviaire, j'ai été de ceux qui ont négocié, avec l'aide de KPMG, la première convention avec la SNCF. Je me souviens qu'il avait fallu deux ans pour obtenir un début de comptabilité analytique et commencer à comprendre la situation.

Je prendrai un exemple simple, qui ne concerne justement pas le transporteur, monsieur Duron, mais bien le gestionnaire de réseau : celui de l'allongement des quais de la gare de Dordives, dans le Loiret. Pour ce chantier d'un million d'euros consistant à construire 400 mètres de quai, RFF avait naturellement fait appel à des sociétés d'ingénierie sous-traitantes, mais les travaux avaient été effectués par la SNCF.

Lorsque nous avons auditionné Guillaume Pepy et Jacques Rapoport, les deux présidents ont admis qu'il existait d'extraordinaires gisements de productivité et d'économies. L'amendement n° 169 parle d'« incitation » ; je ne pense pas qu'il s'agisse d'un gros mot ! Faute de porter cette ambition, vous ne trouverez pas, demain, les moyens nécessaires pour financer les infrastructures de transport, d'autant que vous ne pourrez plus compter sur les régions, qui ont déjà financé tout ce que l'État aurait dû financer.

Comment pouvez-vous prétendre adopter une politique ambitieuse si vous n'êtes pas capables de définir une stratégie pour améliorer la compétitivité du système? N'oubliez pas que demain, avec l'ouverture à la concurrence, nos coûts seront comparés à ceux de nos voisins. Réfléchissez-y! Préciser que le « gestionnaire de l'infrastructure est encouragé par des mesures d'incitation à réduire ses coûts », ce n'est pas grand-chose. Mais ne pas le faire, c'est abandonner toute idée de progrès en matière de compétitivité.

(L'amendement n° 169 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary, pour soutenir l'amendement n° 101.

M. Gilles Savary, rapporteur. Il tend à harmoniser la rédaction de l'article 2 avec celle de l'article L. 2232-1 du code des transports.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement?

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Avis favorable.

(L'amendement n° 101 est adopté.)

Mme la présidente. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

Mme la présidente. Prochaine séance, ce matin, à neuf heures trente :

Discussion, sur le rapport de la commission mixte paritaire, du projet de loi d'orientation et de programmation relative à la politique de développement et de solidarité internationale ;

Discussion, sur le rapport de la commission mixte paritaire, du projet de loi relatif aux activités privées de protection des navires ;

Suite de la discussion, après engagement de la procédure accélérée, du projet de loi portant réforme ferroviaire ;

Suite de la discussion, après engagement de la procédure accélérée, de la proposition de loi organique de MM. Jean-Paul Chanteguet, Jean-Jacques Urvoas, Gilles Savary et plusieurs de leurs collègues relative à la nomination des dirigeants de la SNCF.

La séance est levée.

(La séance est levée, le jeudi 19 juin 2014, à zéro heure cinquante-cinq.)

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

NICOLAS VÉRON



Prix du numéro : 3,80 €
(Fascicules compte rendu et amendements)

