

# ASSEMBLÉE NATIONALE

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014**

241<sup>e</sup> séance

## Compte rendu intégral

**2<sup>e</sup> séance du jeudi 19 juin 2014**

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



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

# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTE DE M. CHRISTOPHE SIRUGUE

### 1. Réforme ferroviaire (p. 4447)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 4447)

Article 2 (*suite*) (p. 4447)

Amendement n° 131 rectifié

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

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

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

Amendements n° 73, 264

Amendements n° 120, 265, 266, 103, 318

Amendements n° 152, 319, 352, 78

Amendements n° 172 rectifié, 218 et 233, 104, 195, 54, 296, 267, 215, 154, 55, 173

Après l'article 2 (p. 4454)

Amendements n° 432, 431, 174 rectifié

Article 2 *bis* (p. 4455)

Après l'article 2 *bis* (p. 4455)

Amendements n° 428 rectifié, 124, 237 rectifié, 225 rectifié, 369

Article 3 (p. 4461)

Amendements n° 269, 79, 80, 81, 83, 84, 208, 85 rectifié

Amendements n° 203 rectifié, 297 rectifié, 328 rectifié, 356 deuxième rectification, 433 rectifié

*Suspension et reprise de la séance* (p. 4467)

Article 4 (p. 4467)

M. André Chassaigne

Amendements n° 270, 271, 56, 87, 272

Amendements n° 217, 57, 434, 210, 89 rectifié

Amendements n° 17 rectifié, 59, 90, 91, 300, 117, 191, 82, 273, 61, 163, 377 rectifié, 105, 94, 212 deuxième rectification, 95, 106, 96 rectifié, 97, 98, 62, 153 troisième rectification

Article 5 (p. 4472)

Amendement n° 19

Amendements n° 227, 274, 63, 64

Amendements n° 121, 276

Amendements n° 438 rectifié et 439 (sous-amendement), 275, 107, 324, 325, 164, 108

Amendements n° 213 rectifié, 326 rectifié, 351 rectifié, 376 rectifié

Article 5 *bis* (p. 4475)

Amendements n° 201, 327 rectifié, 355 rectifié, 424 (sous-amendement), 202

Amendements indéniques n° 230 deuxième rectification, 427 (sous-amendement)

Amendements n° 330 rectifié, 353 rectifié, 416

Amendements n° 200, 298

*Suspension et reprise de la séance* (p. 4478)

Amendements n° 204, 329, 354 deuxième rectification, 299

Article 6 (p. 4481)

M. Martial Saddier

Amendements n° 388, 396, 139, 278, 372, 20, 280 rectifié

Amendements n° 279, 140, 332, 389, 440 (sous-amendement), 402, 21

Après l'article 6 (p. 4484)

Amendement n° 115 rectifié

Article 6 *bis* (p. 4485)

Après l'article 6 *bis* (p. 4485)

Amendement n° 155 rectifié

Article 6 *ter* (p. 4485)

Amendements n° 156, 158, 157

Après l'article 6 *ter* (p. 4486)

Amendement n° 160

Article 7 (p. 4486)

Amendements n° 281, 159, 189

### 2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 4486)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. CHRISTOPHE SIRUGUE

### vice-président

**M. le président.** La séance est ouverte.

*(La séance est ouverte à quinze heures.)*

1

## RÉFORME FERROVIAIRE

### *Suite de la discussion d'un projet de loi*

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, après engagement de la procédure accélérée, portant réforme ferroviaire (n<sup>os</sup> 1468, 1990, 1965).

### DISCUSSION DES ARTICLES *(suite)*

**M. le président.** Ce matin, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n<sup>o</sup> 131 rectifié, à l'article 2.

### Article 2 *(suite)*

**M. le président.** 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<sup>o</sup> 131 rectifié.

**M. Olivier Faure, rapporteur pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire.** Il s'agit, par cet amendement, de donner une base réglementaire aux primes de risque produites par SNCF Réseau, afin de lui éviter ce à quoi RFF a été confronté jusqu'ici, à savoir des sous-évaluations s'avérant coûteuses sur la période d'amortissement. Il est donc demandé au législateur de donner une base juridique plus solide à ces primes de risque, afin qu'elles ne puissent plus être contestées.

**M. le président.** 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.

**M. Gilles Savary, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** La commission a émis un avis défavorable, considérant que cette précision relevait du pouvoir réglementaire. À titre personnel, je ne suis pas hostile à cet amendement.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, pour donner l'avis du Gouvernement.

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.** Je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 131 rectifié est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 73.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Cet amendement vise à supprimer une disposition figurant déjà à l'alinéa 12 de l'article 2.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 73, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. André Chassaigne, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 264.

**M. André Chassaigne.** Il est défendu.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Avis défavorable : nous voulons protéger le réseau ferroviaire d'un nouvel endettement.

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

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

*(L'amendement n<sup>o</sup> 264 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n<sup>os</sup> 120 et 265, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 120.

**M. Joël Giraud.** Cet amendement vise à élargir le champ de l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires – ARAF – afin qu'il porte également sur le niveau et la soutenabilité de l'évolution des contributions de l'État pour le marché du transport ferroviaire. Cela permettra d'établir un parallèle avec le niveau et l'évolution de la tarification de l'infrastructure pour le marché du transport ferroviaire.

**M. le président.** La parole est à M. André Chassaigne, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 265.

**M. André Chassaigne.** Le projet de loi prévoit que le projet de contrat entre l'État et SNCF Réseau sera soumis à l'avis de l'ARAF. Cet avis portera notamment sur le niveau et la soutenabilité de l'évolution de la tarification de l'infrastructure et sur l'adéquation du niveau des recettes prévisionnelles avec celui des dépenses projetées.

Il est surprenant que l'État soit absent de l'équation. Cela témoigne que le système ferroviaire est condamné à gérer la pénurie. À rebours de cette orientation, nous souhaitons que l'avis de l'ARAF intègre le niveau et la soutenabilité des contributions publiques de l'État.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Avis très défavorable. Nonobstant son immense appétit, l'ARAF n'est pas là pour contrôler l'État, mais les deux fonctions essentielles dévolues à SNCF Réseau, à savoir l'allocation des sillons et la fixation des redevances de péage. Ce n'est pas une telle autorité qui doit contrôler les dépenses de l'État, mais le Parlement.

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

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

**M. Joël Giraud.** Je retire l'amendement n° 120 !

*(L'amendement n° 120 est retiré.)*

*(L'amendement n° 265 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. André Chassaigne, pour soutenir l'amendement n° 266.

**M. André Chassaigne.** Par cet amendement, nous souhaitons insister sur la nécessaire complémentarité entre les filiales du groupe public, afin d'éviter que ces activités ne se trouvent en concurrence.

Cela appelle une remarque sur la gestion des travaux d'infrastructure par RFF. En effet, les entreprises privées sous-traitantes exigent, pour des raisons de sécurité, la fermeture totale des lignes. Nous en faisons souvent le constat : dans le Cantal, les travaux ont entraîné la fermeture de l'ensemble des lignes et la mise en place de cars de substitution. Les chantiers sont aussi organisés en « fenêtre travaux », ce qui conduit par exemple à la fermeture quotidienne de la ligne historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, longue de 700 kilomètres, entre midi et la fin de l'après-midi, et ce depuis deux ans.

Pourtant, les cheminots, les élus et les associations d'usagers n'ont cessé d'alerter RFF et l'État sur l'utilisation de ce modèle, dont les conséquences sur l'offre de services sont catastrophiques. Nous nous félicitons que des travaux soient engagés, mais la sous-traitance privée ne constitue pas une réponse satisfaisante pour mener la régénération des voies, érigée, à juste titre, en priorité par le Gouvernement.

Les cheminots, eux, ont toujours su travailler sur une voie pendant que les trains circulaient sur l'autre. Comble de l'ironie, ils sont souvent appelés à reprendre les travaux mal exécutés par les entreprises privées ; de nombreux cas m'ont été rapportés.

À défaut d'empêcher le recours à la sous-traitance, cet amendement a le mérite de réprimer toute tentation de racheter une entité concurrente qui affaiblirait le groupe public ferroviaire.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** On peut entendre le diagnostic de M. Chassaigne sur l'incompatibilité entre les travaux et la poursuite du trafic, et sur les désagréments excessifs qui en découlent. Mais je ne perçois pas le lien avec le fait que des filiales publiques ou privées puissent

être créées, la responsabilité incombant à SNCF Réseau seul. Nous avons largement débattu de cette question hier. Avis défavorable.

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

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** M. le rapporteur vient de rappeler la qualité du débat d'hier, lors duquel nous avons démontré combien il était important de pouvoir créer des filiales dans un certain nombre de métiers, afin de donner force et robustesse au secteur public.

Pour le reste, je suis quotidiennement confronté à des récriminations, mais à l'instar de la dette, il y a de bonnes et de mauvaises récriminations ! Franchement, on ne peut à la fois avoir pour objectif la régénération des voies et vouloir éviter ces travaux de remise à niveau. Certes, ils entraînent des perturbations, mais des services de substitution sont organisés.

Monsieur Chassaigne, vous avez déployé ce matin une éloquence remarquable pour décrire l'état du réseau. Comme vous le savez, le Gouvernement a lancé un grand plan de modernisation des infrastructures, de 2,5 milliards d'euros. Je ne connais pas de travaux sans gêne subséquente.

Vous soulevez toutefois une problématique intéressante : comment expliquer qu'un sous-traitant privé puisse être moins efficace et que ses chantiers empêchent les trains de passer là où des travaux en régie le permettraient ? Cela mérite investigation. Avis défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. André Chassaigne.

**M. André Chassaigne.** Je m'appuie sur des cas précis, sur des expériences et sur le vécu de cheminots qui, il y a quelques années, effectuaient eux-mêmes les travaux de régénération sur les lignes. Lorsque ces chantiers étaient menés en lien avec d'autres métiers de la SNCF, les travaux se déroulaient en harmonie avec le transport. Par ailleurs, la qualité de prestation n'avait rien à voir avec ce que l'on constate aujourd'hui.

Est-ce la facilité ? Sans doute faudrait-il contrôler sur place pour en comprendre les causes. Toujours est-il que ces dysfonctionnements sont une réalité. Je les ai moi-même constatés dans le Cantal et je vous ferai part après le débat, monsieur le secrétaire d'État, de cas précis dans lesquels la circulation des trains est affectée, avec un transfert systématique vers la route. Les travaux ne sont pas toujours bien effectués et, parce que les protocoles de sécurité ne sont pas respectés de la même façon par les entreprises privées, les accidents mortels se multiplient sur le réseau !

**M. le président.** La parole est à M. Martial Saddier.

**M. Martial Saddier.** Monsieur Chassaigne, je rejoins vos positions sur bon nombre de sujets, notamment lorsqu'il s'agit des territoires ruraux et de montagne, mais, au moment de la reprise de nos débats, je voudrais vous appeler solennellement à la sagesse.

Disons les choses : cette nuit, le Gouvernement a capitulé en rase campagne sur le statut des cheminots ; le Gouvernement a lâché sur l'employeur unique ; le Gouvernement s'est couché et a accepté tout ce que demandait l'aile gauche de la majorité sur l'absence de concurrence – ce qui nécessitera de revenir sur ce texte. Si vous pouviez au moins accepter qu'une fois, de temps en temps, une entreprise privée puisse inter-

venir en cas de besoin sur le futur système ferroviaire français, et donc européen, nous pourrions avancer ! Il serait temps que la grève cesse et que nos travaux progressent !

**M. Guillaume Chevrollier et M. Laurent Furst.** Bravo !

*(L'amendement n° 266 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 103 du rapporteur est rédactionnel.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuveillier, secrétaire d'État.** Avis favorable.

**M. le président.** La parole est à M. Martial Saddier.

**M. Martial Saddier.** Ne vous inquiétez pas pour moi, monsieur le secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, si je souffre d'une petite poussée de fièvre. Cela devrait passer rapidement mais je ne peux pas, à l'occasion de cet amendement, ne pas revenir sur les débats qui ont précédé la levée de la séance de cet après-midi et en particulier les propos de notre excellent président de groupe, Christian Jacob.

Vous avez pris le temps de lire l'alinéa 45, monsieur le secrétaire d'État, qui figure à présent, grâce à vous, au *Journal officiel* mais permettez-moi de citer l'alinéa 46 que vous avez négligé de citer, involontairement bien entendu. Bien plus court que le précédent, sa lecture ne vous aurait pourtant pas pris plus de deux secondes. Concernant la composition du conseil d'administration et la nomination de ses membres, il est utile de le relire, pour compléter les propos du secrétaire d'État et soutenir Christian Jacob, d'autant plus que M. Kallas a appelé notre attention sur le risque, que nous dénonçons également, d'incompatibilité avec l'Union européenne, en particulier en raison de l'interférence de l'EPIC de tête sur l'opérateur historique et des dirigeants du futur dispositif : « Conformément à l'article L. 2102-6, l'exercice des fonctions de vice-président du directoire de la SNCF par le président du conseil d'administration de SNCF Réseau fait exception aux dispositions qui précèdent ».

Vous nous avez soutenu, alinéa 45 à l'appui, que votre proposition respectait les recommandations de M. Kallas alors que, selon l'alinéa 46, elles font exception aux précédentes ! Il est important que mes propos complètent au *Journal officiel* ceux du secrétaire d'État.

*(L'amendement n° 103 est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Barbara Pompili, pour soutenir l'amendement n° 318.

**Mme Barbara Pompili.** Le représentant des consommateurs ou des usagers aura pour mission de défendre l'intérêt exclusif des usagers, qu'il s'agisse des tarifs ou de la qualité du service, au sein du conseil d'administration de SNCF Réseau. Il serait souhaitable qu'un décret puisse ensuite lui permettre, grâce à des mécanismes fonctionnels comme un mandat unique suffisamment long, d'assurer effectivement sa mission en parfaite indépendance afin qu'il ne devienne pas un représentant supplémentaire de l'État. Ses considérations ne seront pas celles de l'intérêt de la société ni de l'État mais celles des seuls usagers.

*(L'amendement n° 318, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements identiques, n°s 152, 319 et 352.

La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 152.

**M. Joël Giraud.** Cet amendement important tend à supprimer l'alinéa 52. Si cet amendement n'était pas adopté, le projet de loi n'appliquerait le principe de responsabilité qu'aux seules personnalités qualifiées, à savoir les parlementaires et les élus régionaux, ce qui pourrait aggraver le contentieux actuel avec certains élus régionaux. Cet amendement vise tout simplement à réparer cette situation inéquitable qui voudrait qu'une partie seulement des membres des conseils d'administration de SNCF Mobilités et SNCF Réseau soient responsables dans les conditions applicables aux administrateurs des sociétés anonymes.

**M. le président.** La parole est à Mme Barbara Pompili, pour soutenir l'amendement n° 319.

**Mme Barbara Pompili.** Cet amendement vise simplement à rétablir le principe d'égalité de traitement entre les différents membres du conseil d'administration de SNCF Réseau. Ce principe ne saurait s'appliquer aux seules personnalités qualifiées, en particulier les parlementaires et les élus régionaux.

**M. le président.** La parole est à M. Rémi Pauvros, pour soutenir l'amendement n° 352.

**M. Rémi Pauvros.** Il est défendu.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Favorable.

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

**M. Frédéric Cuveillier, secrétaire d'État.** Sagesse.

*(Les amendements identiques n°s 152, 319 et 352 sont adoptés et l'amendement n° 77 tombe.)*

**M. le président.** L'amendement n° 78 de M. le rapporteur est un amendement de coordination.

*(L'amendement n° 78, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements, n°s 172 rectifié, 218 et 233, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 172 rectifié et 218 sont identiques.

La parole est à M. Philippe Vigier, pour soutenir l'amendement n° 172 rectifié.

**M. Philippe Vigier.** Tant en commission qu'en séance publique, nous avons insisté pour donner toujours plus de pouvoir à l'ARAF, qui, selon nous, doit jouer un rôle majeur dans l'élaboration des règles opérationnelles garantissant l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau.

Le projet de loi prévoit que ces règles soient précisées par décret en Conseil d'État mais nous souhaitons que ce pouvoir soit attribué à l'ARAF qui pourrait ainsi fixer les règles dans lesquelles est organisée cette indépendance, les conditions que SNCF Réseau doit satisfaire dans l'ensemble de ses missions, avec l'accès à l'infrastructure du réseau ferré national, la gestion opérationnelle des circulations ou la maintenance de l'infrastructure.

Après avoir voulu que l'ARAF puisse rendre un avis conforme sur les tarifications, nous souhaitons à présent que la détermination des règles de fonctionnement de SNCF Réseau figure parmi ses prérogatives.

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 218.

Peut-être pourriez-vous, monsieur Giraud, présenter en même temps l'amendement n° 233 ?

**M. Joël Giraud.** Volontiers, monsieur le président. L'amendement n° 218 est identique à l'amendement précédent. Quant à l'amendement n° 233, il tend à ce que l'ARAF joue son rôle dans l'élaboration des règles opérationnelles garantissant l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure sur l'ensemble des missions confiées à SNCF Réseau.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur ces trois amendements en discussion commune ?

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Défavorable, car la commission ne souhaite pas que le pouvoir réglementaire, du ressort de l'État, soit transféré à l'ARAF qui est une jeune agence de régulation. Elle ne dispose aujourd'hui que d'un pouvoir réglementaire supplétif, qui lui est délégué par le ministre, et nous souhaitons nous en tenir là.

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

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Le rapporteur ayant très bien défendu le pouvoir réglementaire du ministre, je me contenterai de rendre un avis défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. Bertrand Pancher.

**M. Bertrand Pancher.** Le renforcement des pouvoirs de l'ARAF jouera un rôle déterminant dans la position – pour le moment plutôt favorable – que nous adopterons sur l'ensemble du texte. Les arguments du rapporteur relèvent du bon sens, mais je souhaiterais qu'il nous rappelle brièvement l'évolution des pouvoirs de l'ARAF que nous avons réussi à inscrire dans ce texte afin que nous mesurions la réalité des progrès réalisés s'agissant des pouvoirs de cette autorité indépendante que nous soutenons.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** L'ARAF se voit impartir un contrôle beaucoup plus étroit de la trajectoire financière de l'ensemble du système. Elle donnera ainsi son avis sur les trois contrats – le contrat cadre et les deux contrats opérationnels relatifs au réseau, aux mobilités et au service – mais également – c'était l'objet d'un amendement que nous avons voté ce matin – un avis *a priori* sur la soutenabilité financière des nouveaux projets de développement. Ainsi, il n'y aura pas une ligne à grande vitesse sur laquelle elle ne donnera son avis, en toute indépendance, avant qu'elle ne soit engagée, ce qui est considérable.

Rappelons que le projet de loi lui retirait l'avis conforme sur les redevances d'infrastructure. Nous l'avons réintégré sur tous les tarifs – pas simplement les redevances d'infrastructure mais aussi celui des gares et de l'ensemble de l'accès aux services. Nous allons également instaurer un avis conforme sur la SUGE – surveillance générale – par un amendement qui viendra à la fin du texte.

Vous savez également que nous avons pris le parti de placer les 3 000 personnes de la SUGE à SNCF afin d'assurer la sûreté de l'ensemble du réseau. C'était aussi une demande des

compagnies privées qui sont sur le réseau. On ne va pas créer autant de cow-boys qu'il y a de compagnies : il n'y aura qu'un seul cow-boy.

Pour s'assurer que la SUGE fera bien son travail et qu'elle ne mènera pas une politique discriminatoire, l'ARAF devra ainsi donner un avis conforme.

Un amendement du Gouvernement tendra à réintroduire le collège des sept membres en faisant en sorte qu'il y ait deux membres permanents et non plus un seul. Enfin, nous avons mis en place une commission des sanctions, composée de trois magistrats issus des trois grands corps de la magistrature et qui sera non permanente. Elle coûtera ainsi moins cher à l'État mais sera très indépendante dans le prononcé des sanctions à la suite de litiges importants.

Voilà la configuration de l'ARAF, considérablement réaffirmée mais qui n'a pas débordé, malgré le lobbying assez important de son président, sur les prérogatives de quiconque. L'ARAF ne sera ni le président du groupe SNCF ni le ministre, ni le Premier ministre, mais simplement l'ARAF, chargée de contrôler notre système ferroviaire, sa trajectoire financière, l'accès aux sillons et les péages d'infrastructure.

**M. Bertrand Pancher.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. Martial Saddier.

**M. Martial Saddier.** Je rappellerai que la plupart des avancées significatives concernant l'ARAF ont été obtenues en commission, où les principaux débats à ce sujet ont eu lieu.

**M. Bertrand Pancher.** C'est vrai !

**M. Martial Saddier.** Le groupe UMP était particulièrement attaché à ces avancées, et nous y avons largement pris part, conformément aux recommandations du commissaire européen.

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Vigier.

**M. Philippe Vigier.** Nous pouvons peut-être faire encore un effort, monsieur le rapporteur, pour franchir une étape supplémentaire. La coordination entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités est assurée, ce qui est très bien, mais je considère qu'une autorité de régulation doit garantir le suivi au quotidien de l'efficacité de la structure mise en place. Cette efficacité ne sera renforcée qu'à condition que chacun se sente à l'aise avec la mission qu'il doit remplir. À cet égard, l'ARAF doit pouvoir remplir sa mission sans interconnexion – vous les connaissez, monsieur le rapporteur, ces interconnexions. On accorde une liberté d'action mais elle doit pouvoir être contrôlée à chaque étape, sans interférence permanente. C'est tout l'intérêt de l'amendement préparé par M. Pancher. Encore un petit effort : il est bien que l'ARAF soit dotée de ces nouveaux pouvoirs mais nous devons nous doter du plus efficace des outils pour, le jour où nous nous ouvrirons à la concurrence, être les plus performants.

**M. le président.** La parole est à M. Laurent Furst.

**M. Laurent Furst.** Vous avez fait le choix stratégique de l'unité des sociétés. Les doutes, les interrogations persistent, et le dispositif se caractérise par une espèce de consanguinité, monsieur le secrétaire d'État. Or, l'ARAF est le lieu d'une certaine forme d'indépendance d'expression et d'oxygénation du système. De ce point de vue, j'estime que les propos qui viennent d'être tenus sur le lobbying du président de l'ARAF

étaient un peu violents. En tout état de cause, j'espère que le long cheminement parlementaire de ce texte aboutira à renforcer davantage le rôle de l'ARAF.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Notre position est équilibrée. Nous sommes en présence de deux philosophies de l'organisation de l'État : celle qui consiste à déshabiller complètement l'administration et le ministre pour confier toutes les responsabilités à des agences, et celle qui, de manière plus équilibrée, consiste pour les agences à surveiller certaines missions dans un contexte de concurrence où l'égalité d'accès doit être respectée. Aujourd'hui, les textes européens ne nous demandent pas d'aller plus loin. Pourtant, certains amendements présentés par M. Saddier proposaient bien davantage – jusqu'à effacer le ministre.

**M. Laurent Furst.** Non ! Nous l'aimons !

**M. Martial Saddier.** En effet : venant de nous, c'est impossible ! *(Sourires.)*

**M. Gilles Savary, rapporteur.** L'un de ces amendements récents, approuvés par MM. Chassaigne et Giraud, visait même à ce que l'ARAF contrôle les crédits d'État. Vous avez également demandé à ce qu'elle dispose du pouvoir réglementaire plein et entier, et qu'elle puisse nommer aux emplois du directoire et du conseil de surveillance.

**M. Laurent Furst.** Non !

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Si ; nous avons rejeté tous ces amendements en commission. De notre point de vue, toutes ces prérogatives sont du ressort de l'État. La philosophie est donc simple : nous refusons que l'ARAF dissolve l'État, mais nous souhaitons qu'elle ait toute sa place. Au contraire, vous aviez été jusqu'à proposer qu'elle contrôle les contrats *a priori* avec avis conforme ! Nous adoptons une approche contractuelle dans laquelle l'État finance SNCF Réseau et SNCF Mobilité, et le Parlement exerce sa fonction de contrôle. Or, vous proposiez que l'ARAF, qui n'a pas de responsabilités par ailleurs puisqu'elle n'est élue par personne, dispose du droit de veto sur ce mécanisme contractuel entre l'État et son groupe ferroviaire public ! Nous nous y sommes opposés en préférant une conception équilibrée : ni trop d'ARAF, ni trop peu !

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Vigier.

**M. Philippe Vigier.** Rassurez-vous, monsieur le rapporteur : nous ne sommes pas là pour déshabiller l'État ! À preuve, nous proposons hier soir que soit prévu un schéma national des transports pour les fameux trains d'équilibre entre les territoires. Je vous renvoie donc le compliment : nous voulions placer l'État au cœur du dispositif de régulation et, pour des motifs que nul n'a compris, vous avez balayé cet amendement en arguant qu'il n'était pas nécessaire.

Tout ce que nous souhaitons, c'est donc un gage d'efficacité.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Il y aura un décret !

**M. Philippe Vigier.** Vous nous dites en effet que les conditions seront fixées par décret. Soit, mais j'estime que les textes dont les décrets sont publiés six, douze voire dix-huit mois plus tard sont inefficaces. J'aime savoir sur quoi nous travaillons vraiment et quelles sont les règles en vigueur.

Il ne s'agissait donc pas par cet amendement de vouloir édicter quoi que ce soit, mais de confier à l'ARAF un rôle dans l'élaboration des règles opérationnelles qui garantissent l'indépendance – voilà le mot-clef. Encore une fois, nous ne voulions pas déshabiller l'État, mais tout juste confier des pouvoirs plus étendus à l'ARAF pour que l'ensemble du dispositif fonctionne mieux !

**M. le président.** La parole est à M. Rémi Pavros.

**M. Rémi Pavros.** Il me semble que tous les arguments ont été échangés, et que le mieux est l'ennemi du bien. À force de vouloir faire de l'ARAF un organisme qui supplante peu à peu l'État dans l'exercice de ses pouvoirs régaliens, on finira par provoquer un déséquilibre.

**M. Martial Saddier.** Fantasme ! N'ayez pas peur !

**M. Rémi Pavros.** Je partage donc tout à fait l'avis de M. le rapporteur : il faut rejeter cet amendement.

À ce stade du débat, comme aime à le dire M. Saddier, permettez-moi, monsieur le président, de souhaiter un joyeux anniversaire à M. Duron ! *(Sourires et applaudissements.)*

**M. le président.** Nous nous joignons à vous et passons au vote.

*(Les amendements identiques n° 172 rectifié et 218 ne sont pas adoptés.)*

*(L'amendement n° 233 est retiré.)*

**M. le président.** L'amendement n° 104 de M. le rapporteur est rédactionnel.

*(L'amendement n° 104, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 195.

**M. Bertrand Pancher.** Il est défendu.

*(L'amendement n° 195, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 54.

**M. Joël Giraud.** Cet amendement vise à inscrire dans le code des transports la nécessité de réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure et le niveau des redevances d'accès au réseau sans rien céder aux exigences de sécurité et au niveau de qualité des infrastructures. Sauf à ce que ces dispositions, qui sont contenues dans les paragraphes 1 et 3 de l'article 30 de la directive 2012/34/UE, soient satisfaites par ailleurs, je souhaite que cet amendement soit adopté.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Défavorable. Nous laissons ces questions à l'appréciation indépendante de l'ARAF.

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

**M. Frédéric Cuvillier**, *secrétaire d'État*. Je demande le retrait de cet amendement. À défaut, j'y serai défavorable car il est inutile : la maîtrise des coûts est d'ores et déjà prévue dans le contrat qui lie l'État à SNCF Réseau. L'amendement est donc déjà satisfait.

*(L'amendement n° 54 est retiré.)*

**M. le président**. La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 296.

**M. Joël Giraud**. Cet amendement vise une nouvelle fois à mettre le texte en conformité avec les paragraphes 1 et 3 de l'article 30 de la directive européenne précitée. Je présume que M. le secrétaire d'État me répondra que nous sommes dans le même cadre que celui de l'amendement précédent.

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

**M. Gilles Savary**, *rapporteur*. Avis défavorable pour les mêmes raisons qu'à l'amendement précédent.

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

**M. Frédéric Cuvillier**, *secrétaire d'État*. L'auteur de l'amendement a lu dans ma pensée et l'a très bien exprimée : avis défavorable.

**M. Joël Giraud**. Je retire l'amendement !

*(L'amendement n° 296 est retiré.)*

**M. le président**. La parole est à Mme Jacqueline Fraysse, pour soutenir l'amendement n° 267.

**Mme Jacqueline Fraysse**. Cet amendement vise à créer les conditions permettant à l'État de prendre toute sa place dans le financement du système ferroviaire et à ce que celui-ci conserve les gains de productivité réalisés par SNCF Réseau. C'est indispensable : en matière d'investissements, en effet, le grand plan de modernisation de RFF a pour objectif d'investir lourdement dans la régénération du réseau existant, conformément aux recommandations formulées par la commission Mobilité 21 présidée par notre collègue M. Duron, et à la priorité que le Gouvernement accorde à la modernisation des lignes existantes.

Moderniser les trains du quotidien suppose de donner au gestionnaire du réseau les moyens financiers nécessaires pour les grands travaux d'investissement. En outre, la responsabilité de la politique du transport public ferroviaire incombe à l'État qui doit prendre toute sa place dans le financement du système. L'État est un acteur fort et agit en qualité d'autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire – les TET ou trains Corail. Autre exemple : via les contrats de plan État-région, l'État participe au financement des travaux de modernisation des lignes ferroviaires à grande vitesse.

Il est donc parfaitement naturel que l'État occupe une position stratégique de vecteur de la politique ferroviaire nationale, dont il est le garant, et qu'il soit l'un des prescripteurs qui contribuent à la pérennisation du réseau ferré. Celui-ci exige en effet « l'inévitable poursuite de la montée en puissance des budgets consacrés au renouvellement », comme le précise le rapport de l'École polytechnique de Lausanne, selon lequel « la trajectoire budgétaire constatée est prometteuse, mais les exigences financières posées par l'état actuel du réseau demeurent élevées ».

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

**M. Gilles Savary**, *rapporteur*. Défavorable. De façon très curieuse, nos collègues du groupe GDR défendent un amendement qui ressemble comme un frère à la clause prudentielle, ou règle d'or, à laquelle ils viennent de s'opposer avec véhémence.

**M. André Chassaigne**. Ah non ! Voilà une interprétation douteuse ! *(Rires.)*

**M. Gilles Savary**, *rapporteur*. Cette clause stipule qu'il n'appartient pas au réseau de couvrir l'ensemble des coûts, et que l'État doit contribuer à leur financement. Voilà bien de quoi il s'agit, ni plus ni moins.

Pourquoi sommes-nous défavorables à cet amendement ? Non seulement parce que nous avons adopté une règle d'or qui nous semble mieux rédigée, mais surtout parce qu'il reviendrait à permettre à SNCF Réseau de dépenser ce qu'il veut avant d'envoyer la facture à l'État, à qui il reviendra de procéder aux ajustements nécessaires en loi de finances. Au contraire, notre règle d'or prévoit que les ratios seront calculés avant la réalisation des investissements afin de déterminer la part qui revient aux uns et aux autres et d'examiner la faisabilité de l'infrastructure. C'est ensuite à l'État qu'il reviendra de prendre la décision finale en fonction de ses priorités politiques. Nous sommes donc tout à fait défavorables à cet amendement, même si, en esprit, nous en sommes très proches ! *(Sourires.)*

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

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

**M. le président**. La parole est à M. André Chassaigne.

**M. André Chassaigne**. Sans créer de polémique, je note la forte contradiction qui existe entre les propos que vous tenez, monsieur le rapporteur, et les mesures que vous défendez. Vous nous expliquez que l'organisation de la SNCF permettra à l'État d'être très présent, aux partenaires de siéger au conseil de surveillance et à l'ensemble de la situation d'être bien contrôlée.

Il va de soi que nous ne défendons pas cet amendement en estimant que la SNCF est un bateau ivre. Reconnaissons tout de même que la direction et le conseil de surveillance de la SNCF sont composés de gens responsables ! Il ne s'agit pas d'aller réaliser des investissements sans en mesurer les conséquences !

Le fond du problème est le suivant : nous estimons que le système de transport, qu'il s'agisse des voyageurs ou du fret, répond à l'intérêt général. C'est parce qu'il répond à l'intérêt général et qu'il doit être un service public que l'on ne saurait l'assimiler à un service marchand. En conséquence, il peut donc y avoir des participations financières de l'État comme dans tout autre service public.

Considérer qu'un service public de transport doit nécessairement équilibrer ses comptes et prendre en charge à hauteur de 2,8 milliards d'euros une dette de l'État dont chacun, y compris vous-même, monsieur le rapporteur, a reconnu ce matin qu'il s'agit pour partie d'une dette maastrichtienne, reviendrait à reconnaître l'existence d'un service marchand et, par conséquent, à remettre en cause le service public lui-même ! C'est considérer que la réponse aux besoins des habitants, aujourd'hui apportée par les services publics, peut être apportée par des services marchands ! Dans ce cas, c'est aussi considérer que les interventions de nos collègues des bancs de l'opposition se justifient pleinement ! De deux choses l'une : soit on éprouve un attachement républi-



cain fondé sur des valeurs de gauche au service public, soit on estime que l'action des services publics peut aussi bien être conduite par des entreprises privées. Allez au bout de votre raisonnement ! Pour ma part, je ne vous suivrai pas sur ce chemin-là, même s'il est ferré !

**M. le président.** La parole est à M. Laurent Furst.

**M. Laurent Furst.** On peut être républicain et attaché au service public tout en ayant une sensibilité différente.

La question des gains de productivité et de la remontée des bénéfiques est récurrente. J'écoutais hier M. Duron : 13 milliards d'euros d'argent public sont investis chaque année dans le système ferroviaire – voilà la réalité ! Cessons de parler de bénéfiques : 13 milliards, voilà le montant des fonds publics consacrés au système ferroviaire, à quoi s'ajoutent 3 autres milliards pour financer le régime spécial de retraites. Cela fait beaucoup d'argent !

Dès lors, les éventuels gains de productivité devraient soit financer des investissements supplémentaires, soit permettre de réduire la contribution publique au système ferroviaire. Peut-être y a-t-il en effet des gains de productivité à faire pour que les contribuables, le budget de l'État et celui des collectivités soient moins sollicités en faveur d'un service de qualité !

*(L'amendement n° 267 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 215.

**M. Joël Giraud.** Cet amendement a le même objet que les deux précédents que j'ai défendus. M. le ministre m'ayant déjà répondu à la question de la mise en conformité du texte avec les paragraphes 1 et 3 de l'article 30 de la directive précitée, je considère qu'il est satisfait et je le retire.

*(L'amendement n° 215 est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Duron, pour soutenir l'amendement n° 154.

**M. Philippe Duron.** Oui, monsieur Furst, il est vrai que la collectivité consacre beaucoup d'argent au système ferroviaire ; c'est une manière d'assurer le service public cher à M. Chassaigne.

**M. Laurent Furst.** Bien sûr !

**M. Philippe Duron.** Le problème tient à ce qu'il faut trouver la bonne mesure de ce qu'il convient de dépenser pour que le service public puisse être fourni de manière équitable sur l'ensemble du territoire.

Mon amendement, tout à la fois de précision et de prudence, va dans ce sens. Il vise à ajouter après « couvert » les mots « par l'ensemble de ses ressources » à l'excellente rédaction de l'article qui, tel que modifié par amendement en commission, complète le premier alinéa de l'article L. 2111-25 du code des transports par la phrase suivante : « Tant que le coût complet du réseau n'est pas couvert, SNCF Réseau conserve les gains de productivité qu'il réalise ».

Il s'agit tout simplement de veiller à ce que les péages demeurent raisonnables, et que les coûts complets de certaines infrastructures ne soient pas couverts par les seuls péages, ce qui serait excessif pour l'opérateur de transport. Il

faut pouvoir mobiliser l'ensemble des ressources de RFF sur tel ou tel segment développé ou entretenu par le gestionnaire de réseau.

Prenons les secteurs de la ligne nouvelle Provence-Côte-d'Azur : les coûts de développement sont considérables du fait du relief notamment, et le coût du péage serait exorbitant pour l'opérateur. Il faut donc permettre à toutes les ressources de contribuer à la constitution du coût complet.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Favorable.

Le jour de votre anniversaire, monsieur Duron, c'est bien le moins que je puisse faire ! *(Sourires.)*

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

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Compte tenu de cet élément, avis doublement favorable !

**M. Laurent Furst.** De notre côté, nous voterons cet amendement. C'est notre cadeau d'anniversaire !

*(L'amendement n° 154 est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 55.

**M. Joël Giraud.** Comme ce n'est pas mon anniversaire aujourd'hui, je crains le pire ! *(Rires.)* Et comme la deuxième lecture n'aura pas lieu au mois d'octobre, je préfère présenter notre amendement dès à présent...

Nous proposons que l'ARAF émette un avis conforme sur tout projet de modification des modalités de fixation des redevances, comme le prévoit la directive que je cite depuis tout à l'heure. Comme je n'ai pas eu de réponse à cette question précise, j'attends la réponse de M. le rapporteur et de M. le secrétaire d'État sur ce sujet.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Comme ce n'est pas votre anniversaire, ce sera un avis défavorable ! *(Rires.)*

Plus sérieusement, monsieur Giraud, la directive ne dit pas cela. Les modalités de fixation des redevances, c'est-à-dire la définition du calcul de la redevance, sont définies par l'État. La fixation de la redevance revient, quant à elle, à SNCF Réseau. Nous ne pouvons pas accepter cet amendement, car il n'est pas conforme au droit européen.

**M. le président.** J'ose espérer que ce n'est la fête de personne aujourd'hui !

Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Cela risquait d'être la mienne si l'on m'avait amputé d'un certain nombre de responsabilités, comme le propose cet amendement ! *(Sourires.)* Mais je crois que la volonté de son auteur n'est pas de priver le Gouvernement de la responsabilité exclusive reconnue à l'État en matière de tarification.

Avis défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud.

**M. Joël Giraud.** Je connais bien l'allemand, mais mal le *vlaams* ! C'est sans doute une mauvaise traduction du *vlaams*.

Je retire cet amendement.

*(L'amendement n° 55 est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 173.

**M. Bertrand Pancher.** La France a été condamnée, dans un arrêt Commission contre la France du 18 avril 2013, pour manquement car elle n'avait pas mis en place un système d'amélioration des performances. Or un tel système est nécessaire, car il est le seul susceptible d'améliorer la rentabilité du réseau ferroviaire. Seul un avis conforme de l'ARAF sur les principes de ce système peut permettre d'amener rapidement le gestionnaire d'infrastructure à le mettre en place.

C'est pourquoi nous proposons d'insérer notamment, après l'alinéa 78, les deux alinéas suivants : « Le système de tarification de l'infrastructure encourage les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire. »

« Les principes du système d'amélioration des performances fassent l'objet d'un avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. »

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** La tarification des infrastructures est toujours écartelée entre deux objectifs : dépenser plus sur le réseau et ne pas trop augmenter les redevances dans l'exploitation, afin que le camion ne triomphe pas du ferroviaire. C'est un système qui s'ajuste de façon très fine en fonction des investissements que l'on veut faire.

La tarification, conformément au droit européen, est soumise à l'avis conforme de l'ARAF. En revanche, pour le système de performances, un avis simple *a priori* suffira.

**M. Bertrand Pancher.** Je retire cet amendement !

*(L'amendement n° 173 est retiré.)*

*(L'article 2, amendé, est adopté.)*

**M. le président.** Nous en venons à une série d'amendements portant articles additionnels après l'article 2.

### Après l'article 2

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir l'amendement n° 432.

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Si vous m'y autorisez, monsieur le président, je présenterai en même temps l'amendement n° 431.

**M. le président.** Je vous en prie, monsieur le secrétaire d'État.

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** C'est à la demande du groupe écologiste que j'ai déposé ces deux amendements, qui étaient tombés sous le coup de l'article 40.

L'amendement n° 431 est nécessaire pour permettre notamment à la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur de devenir gestionnaire de pleine compétence de la ligne Nice-Digne et mettre un terme au régime actuel très particulier de cette ligne : ne faisant pas partie du réseau ferré national, cette ligne est propriété de l'État et est concédée à la région.

Cet amendement permet également aux régions d'assurer la maîtrise d'ouvrage des opérations ferroviaires qu'elles portent et leur permet par la suite d'exploiter ou de faire exploiter les lignes ainsi construites. Il est aussi nécessaire pour permettre les transferts des voies métriques du réseau ferré national ; elles sont très limitées et identifiées. Cela permettra donc de régler des cas ponctuels. Il ne s'agit aucunement d'une volonté généralisée de démembrer le réseau. Je le dis afin qu'il n'y ait pas d'ambiguïté dans mes propos ni dans la volonté des auteurs initiaux de ces amendements repris par le Gouvernement.

En tout état de cause, la compétence ici créée est purement optionnelle : seules les régions qui le souhaitent pourront s'essayer à la gestion d'infrastructure puisque SNCF Réseau restera compétent pour créer et exploiter les lignes du réseau ferré national.

La compétence identique dont disposent déjà les départements n'est pas modifiée par cet amendement : cette modification nécessiterait en effet une réflexion préalable plus large sur les compétences respectives des collectivités, qui fera sans doute l'objet de la loi sur l'organisation territoriale de la République. Tel n'est pas le sujet puisqu'il s'agit en l'occurrence d'amendements répondant ponctuellement à des enjeux régionaux et visant à faciliter un certain nombre de situations locales.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Très favorable !

**M. le président.** La parole est à Mme Eva Sas.

**Mme Eva Sas.** Je remercie le Gouvernement d'avoir repris ces deux amendements, qui nous paraissent importants pour les régions et les collectivités locales.

L'amendement n° 431 répond à une demande forte des régions de pouvoir créer ou exploiter des infrastructures de transport ferroviaire d'intérêt local, à l'instar de ce que peuvent déjà faire les départements.

Il ne s'agit pas de remettre en cause l'unicité du réseau national, car cet amendement ne vise que de petites infrastructures purement locales, sans rattachement avec le réseau national.

L'amendement n° 432 répond également à une demande forte des régions de pouvoir racheter certaines lignes à enjeu strictement local, afin de ne pas les laisser se détériorer. Là encore, comme l'a dit le Gouvernement, il n'est nullement question de remettre en cause l'unicité du réseau national, unicité qui a fait ses preuves et que nous soutenons à travers un État stratège. Nous parlons ici de petites lignes, dites « métriques », qui font un mètre de large, et qui ne sont pas reliées au niveau national.

*(L'amendement n° 432 est adopté.)*

*(L'amendement n° 431 est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 174 rectifié.

**M. Bertrand Pancher.** Il est défendu.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Défavorable.

Il s'agit d'ouvrir à la concurrence les trains d'équilibre du territoire. J'avoue qu'à titre personnel, je n'y serais pas hostile puisqu'il paraît que le privé est beaucoup plus efficace. L'idée était de dire : « Chiche ! » pour les trains qui nous posent le plus de problèmes.

Je partage d'ailleurs cette analyse avec M. Lepaon, secrétaire général de la CGT, qui a écrit un excellent rapport sur le sujet au Conseil économique et social et qui nous incite ainsi que le Gouvernement à s'engager dans cette voie. Nous partageons tous deux cette conviction, mais la commission pense que nous ne sommes pas prêts et que la réforme est suffisamment puissante pour ne pas brûler les étapes qui nous seront imposées par l'Union européenne très prochainement, en 2019 ou en 2023.

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

**M. Frédéric Cuivillier, secrétaire d'État.** Même avis.

*(L'amendement n° 174 rectifié n'est pas adopté.)*

#### Article 2 bis

*(L'article 2 bis est adopté.)*

**M. le président.** Nous en venons à une série d'amendements portant articles additionnels après l'article 2 bis.

#### Après l'article 2 bis

**M. le président.** Je suis saisi de cinq amendements, n° 428 rectifié, 237 rectifié, 225 rectifié, 124 et 369, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 428 rectifié.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Je laisse le soin à Olivier Faure de le défendre.

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

**M. Olivier Faure, rapporteur pour avis.** Monsieur le président, je voudrais présenter en même temps mon amendement n° 124.

**M. le président.** Je vous en prie, mon cher collègue. Poursuivez.

**M. Olivier Faure, rapporteur pour avis.** Ces deux amendements relèvent d'une même philosophie. Du reste, le premier pourrait être considéré comme un amendement de repli – ce n'est pas tout à fait logique, mais c'est l'ordre de présentation qui a été choisi par le service de la séance.

Nous sommes ici tous attachés à la pérennité du système ferroviaire français. En témoigne le débat de ce matin, lors duquel notre rapporteur a choisi de renforcer la règle d'or pour les investissements nouveaux.

Le projet de loi lui-même a prévu d'améliorer l'équilibre financier d'environ un milliard d'euros, du fait de la réunification de la gestion de l'infrastructure et de l'effort consenti par l'État actionnaire pour laisser ses dividendes dans le système ferroviaire. Je pense également au choix de l'État collecteur de ne plus prélever l'IS sur SNCF Mobilités, en raison de la consolidation fiscale avec SNCF Réseau.

Mais vous conviendrez, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, que le projet de loi n'améliore les conditions financières actuelles qu'à hauteur de deux tiers : reste donc un tiers à financer, peu ou mal documenté.

Surtout, il reste plus de 40 milliards d'euros de stock de dette, qui sont le point aveugle de ce projet. C'est la raison pour laquelle je souhaitais que nous nous y arrétions un instant. Cette dette massive, pour ne pas dire abyssale, a un coût annuel de 1,3 milliard d'euros. C'est, là aussi, une piste pour réduire significativement les déficits, et donc, désendetter de manière pérenne le système ferroviaire français. C'est la raison pour laquelle, avec mes collègues du groupe SRC, nous avons choisi d'aborder cette question.

L'article 40 de la Constitution nous contraint beaucoup, mais il n'interdit pas de lancer une réflexion. Nous souhaitons, à terme, ôter à la SNCF le boulet de la dette et, pour cela, André Chassaigne l'a rappelé ce matin, il existe deux solutions.

La première est celle qui a été choisie par l'Allemagne en 1993 : l'État allemand a pris à sa charge la dette ferroviaire de la *Deutsche Bahn*. Aujourd'hui, en France, une telle solution impliquerait un accroissement de 40 milliards de la dette d'État, soit deux points de PIB. La droite nous ayant déjà laissé une dette supplémentaire de 600 milliards d'euros, il nous faut réfléchir à deux fois avant d'opter pour cette solution. En tout état de cause, il paraît difficilement supportable de l'adopter de manière intégrale.

La seconde solution, celle que je suggère dans l'amendement n° 124, consiste à créer une caisse d'amortissement de la dette ferroviaire, qui s'inspire de ce qui a déjà été fait pour purger la dette sociale. Le financement de cette caisse reste à imaginer, mais le président Chanteguet a certainement quelques idées, qu'il pourra exposer. Cette solution n'est pas exclusive de toute autre.

Elle a néanmoins le mérite d'être sur la table et d'obliger le Gouvernement à présenter devant la représentation nationale, dans un délai raisonnable, les moyens de donner une trajectoire nouvelle à la dette ferroviaire.

Les deux amendements ont donc pour objet, monsieur le secrétaire d'État, de vous inviter à nous répondre à ce propos afin que nous puissions nous dire, à l'issue du débat, que nous ne demeurerons pas de nombreuses années sans y revenir et que vous serez à nouveau parmi nous dans quelques mois pour nous présenter la trajectoire de la dette ferroviaire.

**M. le président.** La parole est à M. André Chassaigne, pour soutenir l'amendement n° 237 rectifié.

**M. André Chassaigne.** Lorsque je suis interrogé par un journaliste au sujet de la réforme ferroviaire, ce qui n'arrive que très rarement, on me demande quels en sont les deux points les plus importants. J'évoque alors l'employeur unique, dont nous avons beaucoup parlé la nuit dernière, et la dette. Nous abordons donc à mon sens l'un des points importants du projet de loi. Et une fois de plus, nous consta-

tons que l'Assemblée nationale bégaie. En effet, sur différents bancs, on présente comme une grande avancée ce qui a déjà été voté à l'Assemblée nationale le 8 décembre 2009. Dès 2008, la Cour des comptes recommandait à l'État de prendre en charge une partie de la dette du système ferroviaire.

L'article 7 de la loi 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et la régulation des transports ferroviaires dispose que le Gouvernement remettra au Parlement un rapport proposant des solutions pour rembourser la dette de Réseau ferré de France. Cinq ans après, le rapport n'a toujours pas vu le jour et la situation s'est considérablement dégradée. L'article existe donc – nous allons le voter à nouveau, de sorte que chacun pourra l'inscrire à son tableau de chasse –, mais il n'a jamais été appliqué. En demandant aux gouvernants de formuler au Parlement dans les meilleurs délais des propositions de remboursement de la dette du système ferroviaire, nous formulons donc une proposition presque inutile, puisque déjà applicable et en fait inappliquée. Nous souhaitons que le Gouvernement prenne enfin l'engagement que la demande de rapport sera cette fois suivie d'effet, car la situation appelle la recherche urgente de solutions.

La grande victoire que constituera le rapport est en fait le bégalement d'une décision prise il y a cinq ans. C'est pourquoi l'amendement déposé par les députés du Front de gauche va un peu plus loin que les autres. En effet, nous n'entendons pas nous limiter à un simple bégalement et souhaitons esquisser simultanément des pistes de réponse. C'est pourquoi notre amendement est un peu plus précis. Curieusement, d'ailleurs, vous avez esquissé ce matin par anticipation quelques pistes, monsieur le secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, mais sans aller jusqu'à les inscrire dans l'amendement qui sera finalement retenu. Telle est la loi de la majorité.

Je n'en pense pas moins que nous devons déjà esquisser des solutions, comme vous l'avez fait, telles que la création d'une structure *ad hoc* où loger la dette du système ferroviaire, à l'image de ce qu'a fait l'État allemand pour la dette de la DB ou l'État français pour la dette de la Sécurité sociale confiée à la CADES. Une telle structure pourrait en outre disposer de ressources. Mon amendement demande donc non seulement un rapport mais aussi l'ouverture de quelques pistes. Je pense néanmoins que vous souhaitez, monsieur le secrétaire d'État, vous en tenir à la réitération de ce qui a été voté il y a cinq ans, ce dont je vous laisse l'entière responsabilité.

**M. Martial Saddier.** Voilà qui est parlé !

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Luc Laurent, pour soutenir l'amendement n° 225 rectifié.

**M. Jean-Luc Laurent.** Je vais tâcher de m'inscrire dans le débat sans bégayer. Je ne bégayerai pas, car nous n'avons pas participé au précédent débat. Une nouvelle majorité est aux affaires et un gouvernement se bat à l'échelon européen pour faire prévaloir la création, à laquelle nous sommes en train de procéder, d'un grand groupe ferroviaire public socialement et économiquement intégré. Tel est tout l'objet de la discussion parlementaire qui enrichit le texte afin de tirer toutes les conséquences du choix que propose le Gouvernement.

**Mme Marie-Françoise Bechtel.** Très bien !

**M. Jean-Luc Laurent.** Mes collègues députés du mouvement républicain et citoyen et moi-même proposons de nous inscrire dans une logique tenant compte de la réalité. Si le projet de loi dont nous débattons favorise l'indispen-

sable réorganisation fonctionnelle du système ferroviaire issu de la loi du 13 février 1997, il ne traite pas de la question décisive de la dette ferroviaire qui menace la réussite de la réforme et la pérennité du service public ferroviaire. Il convient donc de s'en préoccuper et les amendements dont nous débattons visent à placer la question au centre du débat.

J'espère que nous trouverons une solution sous la forme du vote de l'un d'entre eux. Véritable épée de Damoclès, la dette ferroviaire constitue également un facteur d'anxiété pour tous les agents du service public ferroviaire. Je tiens à rappeler, car il est des vérités qu'il convient de rappeler, que Réseau ferré de France a constitué lors de sa création une structure de cantonnement de la dette ferroviaire hors du périmètre des critères de Maastricht,...

**M. Laurent Furst.** Exact !

**M. Jean-Luc Laurent.** ...que, pour ma part, je prononce « Maastricht », monsieur le rapporteur.

Dix-sept ans plus tard, la dette est toujours là et a augmenté au point de dépasser trente milliards d'euros. Elle est alimentée par des investissements dont le produit ne parvient pas à financer son coût et par le poids des intérêts financiers. Le projet de loi propose de renforcer la règle d'or inscrite à l'article 4 des statuts de RFF afin de permettre à SNCF Réseau de mieux faire face aux investissements, mais laisse intacte la question de la mauvaise dette impossible à amortir.

Il convient aujourd'hui, mes chers collègues, de réparer cette erreur, ce que nous pouvons faire d'une façon simple et pratique consistant à nous affranchir des modalités existantes de la construction européenne en nationalisant la dette et en la rapatriant dans le giron de la dette publique au sens du traité de Maastricht. C'est pourquoi notre amendement propose la création d'une caisse d'amortissement de la dette ferroviaire, inspirée par des expériences comme la caisse d'amortissement de la dette sociale.

**M. André Chassaigne.** Excellente convergence !

**M. le président.** La parole est à M. Rémi Pavros, pour soutenir l'amendement n° 369.

**M. Rémi Pavros.** Cet amendement confirme ceux présentés par mon collègue Olivier Faure. Retenons de notre échange et du débat particulièrement important sur l'avenir du système ferroviaire qu'il faut replacer l'État stratège au cœur du système. Comme cela a été clairement dit sur tous les bancs de l'hémicycle, nous ne ferons pas l'économie d'un grand débat suivi de décisions, au moment opportun, relatif aux orientations du système ferroviaire pour les années à venir. Tel est le premier résultat de nos débats. En outre, toujours dans le cadre de l'État stratège et à l'inverse de ce qui s'est passé en 1997, nous sommes d'accord pour ne pas pousser négligemment la dette sous le tapis, en l'espèce RFF, comme si elle était un tas de poussière.

**M. Jean-Luc Laurent.** Très juste ! Très belle image !

**M. Rémi Pavros.** La situation économique qui prévalait en 1997 permettait d'examiner le problème de la dette avec davantage de sérénité.

**Mme Marie-Françoise Bechtel.** Absolument !

**M. Rémi Pavros.** Ce n'était certes pas facile et la dette n'était pas de la responsabilité de M. Pons. Néanmoins, le gouvernement d'alors a choisi de cacher la vérité en imagi-

nant de faire peser sur le système ferroviaire et spécialement RFF la responsabilité de la rembourser. On voit ce qu'elle est devenue et ce qu'elle pourrait devenir au cours des années à venir si nous n'étions pas là aujourd'hui pour prendre des décisions. Olivier Faure, André Chassaigne et Jean-Luc Laurent ont proposé une piste intéressante qu'approuve le groupe que je représente. Il nous appartient d'en mesurer les conséquences. En tout cas, nous n'achèverons pas le débat sans prendre pleinement conscience que la dette ne pourra pas demeurer indéfiniment cachée ni peser indéfiniment sur le seul système ferroviaire. Il faudra bien que l'État, dans les meilleures conditions économiques possibles, trouve des solutions.

**M. Jean-Luc Laurent.** Très bien !

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur ces cinq amendements en discussion commune ?

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Je dirai d'abord à notre collègue Chassaigne que nous partageons son sentiment qu'il n'est plus possible de pousser indéfiniment une pelote de laine sur le système ferroviaire. À l'heure actuelle, nous empruntons l'équivalent de ce que nous payons en intérêts. Autrement dit, chaque année, ce que nous empruntons ne sert qu'à payer les intérêts du stock. Telle est la situation de Réseau ferré de France, que les surendettements liés aux « quatre coups partis » TGV, comme on dit, conduiront au cours des années à venir dans un état de paralysie opérationnelle si l'on n'y met pas un terme. Vous avez raison, monsieur Chassaigne, il s'agit bien d'un bégaiement de l'histoire, et même en phase courte et multipliée.

En effet, la question de la dette et de son éventuel cantonnement a été posée au cours des délibérations de cette assemblée à propos de la loi du 13 février 1997 instituant Réseau ferré de France, laquelle a abouti à une immense ambiguïté en créant un réseau séparé qui était en réalité une société de cantonnement de la dette d'État camouflée. Voilà ce qu'était à l'origine Réseau ferré de France et voilà pourquoi le dispositif a déraillé. Lorsque l'objet initial n'est pas clair, on ne peut attendre de l'action publique une grande efficacité !

Ce qui nous sépare aujourd'hui de la situation qui prévalait en 2009 – et c'est un facteur d'espoir, même s'il ne faut pas oublier la conjoncture –, c'est que la dette vient d'être requalifiée à hauteur de 10,8 milliards d'euros par Eurostat en dette maastrichtienne – je suis comme vous, monsieur Laurent : je ne sais pas bien prononcer ce mot...

**M. Jean-Luc Laurent.** J'en ai le souvenir ! (*Sourires.*)

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Pour nous, les Gascons, Maastricht évoque le deuil de la mort de d'Artagnan et ne nous est donc pas plus sympathique qu'à vous, cher Jean-Luc Laurent !

**M. Laurent Furst.** À nous non plus, car c'est en Hollande ! (*Sourires.*)

**M. Gilles Savary, rapporteur.** En tout état de cause, je suis plutôt favorable à l'amendement n° 428 rectifié présenté par Olivier Faure, qui est moins précis à propos de la caisse de défaillance. Dans la conjoncture actuelle, je ne veux en effet exclure aucune des solutions que pourrait nous proposer l'État, y compris un transfert vers la dette d'État sans caisse de défaillance. Car qui dit caisse de défaillance dit identification d'une ressource et si notre imagination est fertile pour la caisse de défaillance, elle l'est nettement moins pour la ressource ! Telle est la difficulté.

**M. Laurent Furst.** Eh oui !

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Pour résumer, je reconnais que l'affaire est lancinante et chronique, je pense qu'il faut voter l'amendement de la commission durable, qui est le plus large, et puisque nous sommes chargés de contrôler l'application des lois, soyons donc, chers collègues, un peu plus véloces et pressants que ne l'ont été nos prédécesseurs une fois voté l'amendement, dans le contexte nouveau de la requalification d'une partie de la dette.

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

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Mesdames, messieurs les députés, arrêtons-nous quelques instants sur la question de la dette, car elle est au cœur des préoccupations, les vôtres comme celles des organisations syndicales, qu'elles signent ou non les accords de modernisation. Nous savons très bien que l'une des problématiques majeures s'agissant de l'avenir du système ferroviaire réside en effet dans la capacité de l'État de traiter une dette qui en fin de compte lui appartient. Les arguments se succèdent depuis plusieurs heures pour déterminer qui doit assumer la responsabilité de l'endettement lié aux créations d'infrastructures.

Par hypocrisie et manque de responsabilité, disons-le, on n'a pas traité le problème au moment où il était pourtant financièrement plus opportun de le faire en raison de la réalité économique de notre pays, d'autant plus que le stock de la dette n'était pas celui que nous subissons aujourd'hui. Rappeler aux Français qu'entre 1,5 milliard d'euros et trois milliards d'euros de dette viennent s'ajouter automatiquement au stock sans même que des infrastructures nouvelles soient lancées, ce n'est pas répondre aux enjeux de modernisation et de renouvellement dont nous savons combien ils sont grands en matière de transport ferroviaire qui exige sécurité et régularité. L'industrie ferroviaire a également besoin d'être soutenue. En outre, cela ne règle aucun problème, tant s'en faut ; nous les transmettons aux générations futures.

Il est vrai que la loi de 1997 devait marquer le commencement du dispositif permettant de régler la dette. Mais que s'est-il passé ? Rien. On n'a fait qu'héberger la dette au sein de RFF, dont c'était d'ailleurs la raison d'être. Lorsque nous souhaitons redonner du sens au système ferroviaire, c'est précisément parce que ces architectures juridico-économiques d'opportunité ne répondent pas à ce que nous souhaitons faire du système ferroviaire, tout comme elles n'avaient pas davantage, en leur temps, permis de régler la dette, comme on disait qu'elles le feraient.

Merci, monsieur Chassaigne, d'avoir rappelé un autre rendez-vous qui, lui non plus, n'a pas été honoré. Je m'en souviens fort bien parce que j'étais alors député et faisais partie, sous l'autorité de M. Chanteguet, du groupe socialiste de la commission du développement durable. La loi a été votée le 8 décembre 2009, – la veille de votre anniversaire, monsieur le président Chanteguet –, mais vous n'avez pas eu la chance de votre collègue Philippe Duron aujourd'hui, qui, lui, le jour de son anniversaire, a vu son amendement adopté. En effet, aucune suite n'a été donnée à l'engagement pourtant alors pris devant la représentation nationale par le Gouvernement de remettre un rapport au Parlement. Bien qu'occupant mes fonctions depuis plus de deux ans, je ne suis pas comptable du fait que, depuis 2009, contrairement à cet engagement, aucun rapport n'a été remis. Nous remettons aujourd'hui cette problématique au cœur de nos réflexions et ne sommes pas restés inactifs.

En 2009, il s'agissait encore d'une décision d'opportunité qui ne s'inscrivait pas dans le cadre d'une vaste réforme du ferroviaire. Aujourd'hui au travers d'amendements, notamment celui de M. Faure, auquel je donnerai un avis favorable, nous allons prendre date de nouveau, mais avec force et volontarisme, puisqu'il s'agit, cette fois, d'une réforme d'ensemble. Je vous redis ce que nous disons depuis hier soir, et que nous répéterons encore. Quelle est la méthode de cette loi ferroviaire ? En priorité, stabiliser la dette et donc prendre soin du système ferroviaire, plutôt que d'effacer sa dette d'un coup d'éponge magique. Nous savons combien les dettes, lorsqu'elles n'ont pas été réglées de manière pertinente, finissent pas réapparaître, et de quelle manière ! Évanouie en 1997 dans la structure RFF, elle nous revient aujourd'hui, à hauteur de 40 milliards et, dans dix ans, si nous ne faisons rien, elle sera à plus de 80 milliards.

Notre méthode est d'accompagner la réforme de structure du système ferroviaire, de stabiliser la dette et, dans le même temps – des éléments nouveaux viennent d'ailleurs renforcer mon propos – d'expertiser les diverses pistes possibles pour régler le « stock » de dette. C'est dans cette perspective que je donnerai un avis favorable à l'amendement d'Olivier Faure. Il est important de laisser ouvertes toutes les pistes, le rapporteur l'a dit, pour ce qui concerne les ressources notamment. Une mission d'information doit se pencher sur les modalités de financement : on peut songer aux faramineux bénéfices des sociétés d'autoroutes. Je sais que votre assemblée examine les conditions dans lesquelles ces sociétés, qui utilisent, ne l'oublions pas, le domaine public et en tirent bénéfice, pourraient être mises à contribution, d'autant qu'elles nous privent, dans des conditions incroyables, des moyens de financer les infrastructures.

**M. Bertrand Pancher.** C'est Ségolène Royal qui a allongé la durée des concessions !

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Nous avons réactualisé les redevances domaniales. Mes prédécesseurs ne l'avaient pas fait, si bien que, pendant dans des années, les sociétés concessionnaires ont bénéficié de cadeaux faramineux.

Je n'entre pas dans le détail, mais cela a valu à l'État un contentieux, et même plusieurs, de la part de ces sociétés. J'ai dû aller jusqu'au Conseil d'État pour parvenir à doubler les redevances, ce doublement ne correspondant pourtant qu'à une actualisation de leur droit d'exploitation du domaine public – lequel est la propriété de tous les Français.

La question des ressources est centrale. Toutes les initiatives en ce domaine seront donc bienvenues et je les accompagnerai.

Par ailleurs, et ce n'est pas anodin, l'INSEE vient de considérer que sur les 37 milliards de dette de RFF, 10 milliards devaient être considérés comme de la dette publique. Ce n'est pas négligeable, monsieur Chassaigne. Je vous ai entendu hier, et aussi ce matin, à mon réveil, commenter les travaux de cette nuit, faire état des avancées – je vous en remercie – mais aussi des points d'achoppement. Le Gouvernement vous apporte ici des assurances, dans le droit fil des engagements que nous avons pris et dont vous avez eu la preuve tout au long des articles et amendements déjà examinés. Il y aura un groupe public unifié, avec des organes resserrés... Je vous disais hier : « N'ayez pas peur ! ». Je pourrais vous dire aujourd'hui...

**M. Jean-Luc Laurent.** « Ayez confiance ! »

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** En effet, je pourrais vous dire : « Ayez confiance ! ». Lorsque ce gouvernement s'engage devant la représentation nationale, il s'engage vraiment. Je vous vois sourire, monsieur Pancher, mais il y va de la parole donnée. Il s'agit pour les Français du domaine public, c'est-à-dire d'un bien qui est le leur.

Concomitamment à la mise en œuvre de la réforme, il faut bien sûr que nous travaillions avec la représentation nationale sur toutes les pistes de solutions. Voilà quel est notre sens des responsabilités. Voilà comment nous réussirons cette réforme. Je ne veux pas que cette réforme – dont je ne sais si on l'appellera ou non « réforme Cuvillier », je n'ai pas sur ce plan-là d'exigence particulière, car vous y aurez tous, les uns et les autres participé –, je ne veux pas, disais-je, qu'on lui reproche de n'avoir pas été assez volontariste ou de n'avoir pas été suivie des mesures d'accompagnement nécessaires pour en assurer la réussite.

Je souhaiterais, monsieur Chassaigne, que vous soyez convaincu. Je ne voudrais pas que vous laissiez penser, par manque de précisions – c'est d'ailleurs pourquoi je vous en apporte – qu'il s'agit d'un point mineur. C'est au contraire un point majeur de l'avenir du secteur ferroviaire français. Parmi tous ces amendements que je considère d'interpellation, c'est à celui d'Olivier Faure que le Gouvernement est favorable. Cela est difficile à court terme, mais vous avez souligné la situation dans laquelle nous avons trouvé le pays lorsque nous sommes arrivés aux affaires. L'héritage est lourd : 40 milliards de dette, 10 milliards supplémentaires à reprendre. Des héritages, beaucoup d'ailleurs m'ont été laissés dans le domaine des transports. Reste maintenant à trouver une solution. Si les Français nous ont choisis, c'est parce qu'ils savent bien qu'il fallait changer, qu'il fallait une autre équipe qui ait le sens des responsabilités...

**M. Laurent Furst.** Les Français savent qu'ils se sont trompés !

**M. Rémi Pauvros.** C'est vous qui étiez irresponsables !

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Les Français savent qu'il fallait prendre des décisions et réformer. C'est ce que nous faisons. Nous voulons par notre travail collectif, avec la confiance de la représentation nationale, répondre aux défis d'avenir pour notre pays et pour les Français. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et RRDP.*)

**M. Laurent Furst.** Quel dommage que les Français ne vous comprennent pas !

**M. le président.** La parole est à M. Bertrand Pancher.

**M. Bertrand Pancher.** Vos discours enflammés, monsieur le secrétaire d'État, me font penser au premier tracteur de mon père : beaucoup de bruit et pas beaucoup de puissance ! (*Rires sur les bancs des groupes UDI et UMP.*)

Si dans les tribunes, c'était ce matin plutôt des jeunes qui assistaient à nos débats, ce sont cet après-midi plutôt des citoyens en âge de voter et de payer des impôts. Et je pense à eux car la vraie question est de savoir qui va payer la dette. Les générations actuelles ou les générations futures ? Pour le reste, en matière de transports, il n'y a que deux solutions : soit on fait payer les contribuables, soit on fait payer les usagers. Et très vraisemblablement, ce seront les contribuables. Et pour 40 milliards d'euros, ce qui représente une fortune !

**M. Rémi Pauvros.** Mais qui était aux affaires quand cette dette s'est accumulée ?

**M. Bertrand Pancher.** Aujourd'hui, on ne peut que constater le drame. Il y a crise. Au-delà de l'analyse des erreurs du passé, pour s'en sortir, il faut tracer des perspectives nouvelles.

Le constat, on le connaît tous : 40 milliards d'euros de dette. On peut indéfiniment s'en renvoyer tous la responsabilité.

**M. Rémi Pavros.** C'est trop facile. Qui était aux affaires auparavant ?

**M. Jean-Luc Laurent.** Il faut assumer ses actes !

**M. Bertrand Pancher.** Qui porte cette responsabilité ? Des gouvernements qui n'ont pas voulu de réforme, il y en a eu autant à gauche qu'à droite, mes chers collègues. (*Exclamations sur les bancs du groupe SRC.*) J'ai dit que les responsabilités étaient partagées.

Quant à ceux qui ne veulent pas financer les investissements, parlons-en. La CGT revendique la grève au motif qu'on ne finance pas les investissements. Mais qui bloque leur financement, chers collègues ? Chez vous comme chez nous, les élus sont un certain nombre à souhaiter qu'on sorte très rapidement de cette situation et sont prêts à partager les responsabilités. Qui les porte ? Ceux qui ont tout demandé, Dominique Bussereau en parlait hier, ou ceux qui bloquent systématiquement toutes les réformes, quoi qu'il arrive ?

Bien entendu, il faudra reprendre la dette. Mais je suggérerais volontiers au Gouvernement d'attendre un peu que les efforts se concrétisent parce que les Français, qui vont se rendre compte du poids de la facture, aimeraient bien ne pas payer deux fois et que la reprise de la dette s'effectue en contrepartie de réels efforts. C'est quand même le sens de votre réforme, monsieur le ministre. C'est la raison pour laquelle nous vous soutenons. Mais ayons tous bien conscience de ce poids de la dette.

**M. le président.** Mes chers collègues, les interventions sont limitées à deux minutes. Il est normal que sur certains sujets, j'accorde un peu plus de liberté. Mais si tous les intervenants s'expriment quatre ou cinq minutes, nous aurons du mal à tenir notre *timing*. Dorénavant, je ferai donc respecter les deux minutes.

La parole est à M. André Chassaigne.

**M. André Chassaigne.** Les envolées des ministres socialistes me font penser à ces façades de restaurants sur lesquelles était inscrit : « Restaurant ouvrier » et, en plus petit, « Cuisine bourgeoise ». (*Rires sur les bancs des groupes UMP et UDI.*) Les grandes envolées sociales ne sont pas toujours suivies de lois à la hauteur.

**M. Martial Saddier.** Venez à l'UMP, monsieur Chassaigne !

**M. André Chassaigne.** Nous allons encore bégayer puisque nous allons voter une disposition qui avait déjà été votée en 2009, concernant ce fameux rapport. Parlant de bégaiement, je pensais à Démosthène qui s'arrêtait de bégayer en plaçant un caillou dans sa bouche. En ce qui me concerne, je voudrais jeter le caillou dans la mare.

Ce que personne ne dit, ce que la droite ne dit pas, ce que vous ne dites pas, c'est que si la dette ferroviaire n'est pas considérée comme une dette d'État, c'est parce que l'État ne veut pas l'inclure dans le déficit et que pour répondre aux injonctions de Bruxelles en matière de déficit, il ne faut surtout pas alourdir la dette. De là, tous les artifices sont

permis et c'est ainsi qu'on laisse plus de 40 milliards de dette à la SNCF ! Mais une fois qu'on aura arrêté de tricher au nom de cette recherche obsessionnelle de la réduction à tout prix du déficit, fût-ce au moyen de tous les artifices, il faudra bien que l'État prenne, enfin, en charge cette dette de 40 milliards.

**M. le président.** La parole est à M. Laurent Furst.

**M. Laurent Furst.** Nous avons assisté tout à l'heure à un concours de procès d'intention quant au passé. Je voudrais simplement rappeler que les présidents de régions aujourd'hui traversées par le TGV, tous socialistes aujourd'hui, ont tous demandé la réalisation de ces lignes à grande vitesse...

**M. Rémi Pavros.** Et alors ?

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Quel rapport cela a-t-il ?

**M. Laurent Furst.** De même, les maires des grandes villes qui ont coupé les rubans lors de l'inauguration des lignes en étaient tous très fiers ! On ne peut pas avoir deux discours dans le même parti, monsieur le secrétaire d'État.

On a aussi eu droit à un magnifique concours de vertu : « Nous sommes la vertu », avez-vous dit. On a vu la vertu en action : j'aimerais vous rappeler que vous avez voté la loi ALUR. Or, les chiffres sont les suivants : 400 000 logements étaient construits chaque année avant que vous arriviez, alors qu'il n'y en a plus que 300 000 aujourd'hui. Vous en aviez promis 500 000 !

**M. Rémi Pavros.** Aucun rapport !

**M. Laurent Furst.** Il vous arrive de vous tromper, et, qui plus est, lourdement !

**M. Olivier Faure, rapporteur pour avis.** On est là parce que vous avez voté la loi Pons !

**M. Laurent Furst.** Quant à la structure de défaisance, pourquoi pas ? La gestion de la dette est une vraie question et un débat à ouvrir, qui n'est pas illégitime. Cela étant dit, le rapporteur a soulevé le vrai sujet : il faudra bien mettre une recette fiscale en face.

Pourtant, à la réflexion, cela ne paraît pas inéluctable. J'aimerais vous rappeler une chose que vous refusez obstinément d'entendre : si l'on améliore la productivité dans le système ferroviaire, si l'on obtient des gains de productivité, on dégagera évidemment des marges de manœuvre.

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** C'est le sens de la réforme !

**M. André Chassaigne.** Il ne faut pas dire cela, monsieur le secrétaire d'État : quel aveu !

**M. Laurent Furst.** Monsieur Chassaigne, vous avez parfaitement raison : c'est un aveu de M. le secrétaire d'État !

**M. André Chassaigne.** Vous, vous êtes un adepte des stakhanovistes !

**M. Laurent Furst.** Je veux vous rappeler qu'il serait tout à fait possible de mettre l'accent sur l'amélioration de la productivité tout en maintenant la qualité du service. Lorsque l'on compare notre système ferroviaire, notamment au système allemand, il n'y a pas de raison d'être particulièrement pessimiste : on peut y arriver.

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Duron.

**M. Bertrand Pancher.** La voix de la sagesse !

**M. Philippe Duron.** On est, depuis quelques minutes, dans l'incantation financière et la métaphore incertaine. *(Sourires.)* Il me paraît nécessaire de revenir...

**M. Laurent Furst.** ...au tracteur !

**M. Philippe Duron.** ... la réalité. Comme cela a été rappelé par André Chassaigne et M. le secrétaire d'État, on aurait pu, lors du vote de la loi de 1997, traiter cette dette, qui était alors infiniment moins importante. On ne l'a pas fait ou, plus exactement, vous ne l'avez pas fait, chers collègues de l'opposition. Je ne vous le reproche pas, je me borne à le constater.

Puis, sur votre proposition, on a considérablement aggravé cette dette par la grande liste de TGV que l'on a votée dans la loi Grenelle 1. Laurent Furst a rappelé, avec raison, que les présidents de région et les maires de grandes agglomérations réclamaient des TGV. Mais cela s'explique par le fait qu'il n'existait pas autre chose sur étagère : l'excellence ferroviaire, c'était soit le TGV, soit le TER. Entre les deux – cela nous renvoie au débat d'hier soir sur le TET – il n'y avait rien.

On sait que, dans la situation budgétaire actuelle, on pourra difficilement maîtriser une dette de 40 milliards. La question est : comment ne pas aggraver cette dette ? Il faut peut-être la cantonner de façon astucieuse. Bien évidemment, on sait qu'il y aura des efforts à faire, qui demanderont du temps.

Il ne faut pas non plus avoir une vision complètement désespérante de la dette. Rappelons-nous que la dette allemande, en 1994, s'élevait à 41 milliards.

**M. André Chassaigne.** C'est bien, M. Duron, vous progressez !

**M. Philippe Duron.** Certes, l'Allemagne était peut-être plus à même de traiter la dette. En tout état de cause, notre dette est comparable à celle que supportaient les Allemands il y a vingt ans. On a simplement mis vingt ans pour s'en rendre compte : il faut maintenant trouver des solutions.

**M. Bertrand Pancher.** C'est important !

**M. le président.** La parole est à M. Rémi Pavvros.

**M. Rémi Pavvros.** Je ne pense pas que l'on puisse se satisfaire de l'idée, entendue au cours de notre débat, selon laquelle la responsabilité de cette situation est partagée.

**M. Bertrand Pancher.** C'est vrai !

**M. Rémi Pavvros.** On n'a pas cherché à faire jaillir la vérité, à la révéler à nos concitoyens : la rigueur exige tout de même de dire que ce que nous faisons aujourd'hui consiste à réparer les erreurs du passé.

**M. Bertrand Pancher.** Ça commençait bien mais ça finit toujours mal !

**M. Rémi Pavvros.** Cela s'apparente à l'état dans lequel nous avons trouvé la France. Le réseau est dans un état épouvantable, la dette est sur la table, la situation sociale au sein de la SNCF, on le voit, est difficile : j'arrêterai là cette description du paysage, qui est à l'image de celui, plus général, du pays, tel que nous l'avons trouvé en 2012. Telle est la vérité.

Face à cette situation se dresse un secrétaire d'État, que vous avez comparé, hier, à une huître *(Sourires.)*...

**M. Laurent Furst.** Non !

**M. Rémi Pavvros.** ...et aujourd'hui à un tracteur. *(Sourires.)*

**M. Laurent Furst.** Oui, mais ancien et de grande valeur !

**M. Rémi Pavvros.** Plus sérieusement, ce secrétaire d'État a pris la situation telle qu'elle est, et le groupe socialiste, la majorité, font en sorte que nous remettions en situation un outil que vous aviez laissé abandonné. Cet outil, nous sommes en train de le reforcer, de faire en sorte qu'il soit à la disposition de nos concitoyens. Il sera effectivement maîtrisé, comme le sera la dette.

Tel est le travail que nous accomplissons : un travail de soutier, d'ouvrier. Nous avons les mains dans le cambouis, et le secrétaire d'État, ainsi que le Gouvernement, que nous soutenons, font en sorte que notre système ferroviaire soit, demain, celui que les Français attendent ! *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe SRC.)*

**M. le président.** La parole est à M. Martial Saddier.

**M. Martial Saddier.** J'ai l'honneur d'être le porte-parole du groupe UMP sur ce texte, et je veux dire, très calmement, que chaque majorité est confrontée, à un moment donné, à son bilan, à l'approche des échéances électorales.

**M. Rémi Pavvros.** On connaît le vôtre !

**M. Martial Saddier.** Ce qui intéresse les Françaises et les Français, à l'heure où nous parlons, après neuf jours pendant lesquels notre pays a été plongé dans la situation que chacun connaît, c'est que l'on vote ce texte. J'invite les uns et les autres, à commencer par nous, à ce que l'on reprenne le déroulement de nos travaux et que l'on discute des amendements.

**M. Rémi Pavvros.** Nous sommes d'accord !

**M. Martial Saddier.** En guise de clin d'œil, je prends l'engagement, si le secrétaire d'État renonce à se livrer à des emballages de quinze ou vingt minutes, d'appeler cette réforme, à chaque fois que j'y ferai référence, la « réforme Cuvillier ». *(Sourires.)*

**M. Laurent Furst.** Bravo !

**M. le président.** La parole est à M. André Chassaigne.

**M. André Chassaigne.** Les députés Front de gauche retirent leur amendement au profit de celui de la commission du développement durable, qui a reçu l'aval du Gouvernement, même si le nôtre était plus complet et procédait à un affichage politique, tandis que le vôtre s'apparente à une coquille vide. Mais je préfère encore voter une coquille vide que de ne rien voter du tout !

**M. Jean-Luc Laurent.** Je retire également mon amendement n° 225 rectifié.

*(Les amendements n°s 237 rectifié et 225 rectifié sont retirés.)*

*(L'amendement n° 428 rectifié est adopté et les amendements n°s 124 et 369 tombent.)*



**Article 3**

**M. le président.** La parole est à Mme Jacqueline Fraysse, pour soutenir l'amendement n° 269, tendant à supprimer l'article 3.

**Mme Jacqueline Fraysse.** Cet amendement de suppression est l'occasion pour nous de revenir, une fois encore, sur notre volonté de substituer à la structuration du système en trois EPIC, la création d'un EPIC unique, dénommé « SNCF », et d'externaliser les fonctions essentielles définies par les directives européennes.

Sans même parler d'engager un bras de fer avec Bruxelles, il restait possible à nos yeux d'opter pour un système beaucoup plus unifié, à tout le moins de pousser les débats plus loin. Nous pensons que si le Gouvernement nous propose aujourd'hui cette réforme, cela s'explique moins – pardonnez-moi, monsieur le secrétaire d'État – par votre opiniâtreté que par l'intransigeance de l'Allemagne, qui n'a pas voulu céder aux injonctions de la Commission tendant à séparer les activités de la Deutsche Bahn.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** C'est n'importe quoi !

**Mme Jacqueline Fraysse.** L'affaire était remontée jusqu'à la Chancelière, Angela Merkel, qui avait fait savoir au président de la Commission, José Manuel Barroso, que Berlin ne céderait pas, même au prix – excusez du peu – d'une guerre ouverte. En présentant le quatrième paquet ferroviaire en janvier 2013, la Commission a donc daigné ouvrir une brèche, en acceptant qu'« une structure verticalement intégrée en *holding* puisse aussi assurer l'indépendance requise, sous réserve que des murailles de Chine strictes garantissent la séparation juridique, financière et opérationnelle nécessaire. »

La France s'est ensuite engouffrée dans cette brèche alors qu'à nos yeux, il aurait sans doute été souhaitable d'aller plus loin dans le bras de fer pour enfoncer davantage le clou. Le transport ferroviaire est un domaine où – vous le savez, monsieur le secrétaire d'État – jamais la concurrence n'a présenté le moindre intérêt. C'est au contraire un secteur où la situation de monopole a du sens : ce n'est d'ailleurs pas un hasard si la plupart des pays ont opté au fil du temps pour un service public des transports ferroviaires. Sortir le ferroviaire, comme d'autres secteurs stratégiques, du domaine concurrentiel, devrait être l'une des exigences fortes de notre pays.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** L'avis est défavorable puisque cet amendement s'inscrit dans la lignée des amendements homogènes, présentés régulièrement par le groupe GDR depuis deux jours pour instituer un EPIC de tête. Les mêmes causes produisant les mêmes effets, nous émettons un avis identique.

Cela étant dit, je suis toujours stupéfait par le complexe Merkel qui gagne la classe politique française.

**Mme Marie-Françoise Bechtel.** Très juste !

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Il est quand même assez fascinant de considérer que, lorsqu'un membre du Gouvernement, comme Frédéric Cuvillier, fait obstacle, de façon opiniâtre – en s'y rendant plus que tout autre, car il faut y

aller, à Bruxelles, à la Commission et au Conseil européen – à un dogme de la Commission, on en attribue les résultats à Mme Merkel, que l'on dit formidable.

**Mme Jacqueline Fraysse.** Ah non, elle n'est pas formidable !

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Serait-on devenu un protectorat de l'Allemagne ? Non, et je ne comprends pas ce type de raisonnement. Vous ne faites pas confiance à votre pays, chers collègues, pas plus qu'à votre gouvernement.

Pour ma part, j'ai observé, un peu en connaisseur – étant très familier des arcanes de Bruxelles – ce qui s'est passé : il est vrai qu'à Bruxelles on n'obtient rien – je dis bien : rien – tout seul. C'est absolument évident, et c'est vrai pour l'Allemagne comme pour la France. Mais notre pays a toujours plutôt subi Bruxelles qu'elle n'a anticipé.

Pour avoir vécu entre les deux pays pendant dix ans, j'ai constaté que le Quiévrain transfigurait nos élus : ils n'étaient plus les mêmes dès qu'ils passaient cette petite rivière, qui formalise la frontière entre la Belgique et la France. Ce qu'ils votaient à Bruxelles, ils n'avaient l'air de l'avoir fait dès qu'ils franchissaient la frontière, tout simplement parce qu'ils subissaient Bruxelles.

Aujourd'hui, même si je ne l'observe pas dans tous les domaines, je constate que, dans les transports – je le dis ici sans flagornerie –, Frédéric Cuvillier a pris la mesure de la nécessité d'être présent, de tisser des compromis et bâtir des alliances.

Il est vrai que l'Allemagne dispose d'un groupe intégré – la Deutsche Bahn –, qui fonctionne et, même, domine l'Europe. S'agissant de la quasi-totalité des grandes compagnies et systèmes ferroviaires de référence, les plus efficaces sont ceux qui obtiennent les meilleures performances.

La France de Frédéric Cuvillier, contrairement à la France d'avant – je le dis parce que c'est la vérité – a fait chorus avec l'Allemagne pour essayer d'obtenir un infléchissement de la Commission : ce n'était pas le cas du gouvernement précédent. C'est tout simplement ce qu'il faut retenir, plutôt que d'être béat devant Mme Merkel. Il faut féliciter le gouvernement actuel d'avoir changé d'attitude par rapport à Bruxelles et d'avoir obtenu des résultats concrets.

**Mme Marie-Françoise Bechtel.** Ça devrait servir d'exemple dans d'autres domaines !

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

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Merci, monsieur le rapporteur, de rétablir la vérité, indépendamment de ce que peut être l'image d'une action menée par votre serviteur. La mise en cause par vous, madame la députée, de la mission qui a été la mienne depuis vingt mois, n'est ni juste ni conforme à la réalité.

Le plus bel hommage qui peut être rendu au travail que j'ai réalisé et à celui des équipes du ministère et de la représentation permanente de la France auprès de l'Union européenne consiste à reconnaître que, lorsque l'on veut changer d'Europe, on peut y parvenir.

Quelques jours après un scrutin démocratique qui a produit les résultats que nous connaissons, au moins peut-on manifester sa satisfaction lorsque la France est à la

manœuvre et s'efforce de faire bouger les lignes, comme elle le fait dans deux domaines dont j'ai la charge : les transports et le secteur maritime.

Pour vous convaincre, je vous renvoie aux travaux que nous avons engagés, et qui ne sont pas achevés, sur le ciel unique. La France et l'Allemagne mènent ensemble une action déterminée, déterminante, notamment au sein du Conseil des ministres et du Conseil des ministres informel. J'y ai porté, seul, une déclaration unilatérale, ce qui nous a permis d'être rejoints par un certain nombre de pays. Cela permet d'introduire un rapport de force et de s'écarter de la vision très libérale – j'insiste sur ces mots – du commissaire Kallas.

Pour le ferroviaire, le premier texte auquel j'ai été confronté était celui du commissaire Siim Kallas, auquel rien ne faisait obstacle. Ce texte prônait un « *full unbundling* » : il visait à opérer une séparation drastique des différentes fonctions. Avec mon homologue de l'époque, Peter Ramsauer, nous sommes parvenus à faire bouger les lignes et avons abouti à un modèle très intéressant et compatible avec les normes européennes, ce qui montre bien que lorsque la France agit non pas au relais de l'Allemagne mais avec l'Allemagne, lorsque ces deux acteurs du ferroviaire travaillent ensemble et s'accordent sur une vision commune, il est possible de faire changer les choses. Ce modèle que nous présentons fera date, ou en tout cas permettra qu'une doctrine différente soit mise en avant, que l'on suive une autre voie en termes d'organisation de la gouvernance.

À cet égard, je vous renvoie au travail que la France a engagé de son propre chef dans le domaine du transport routier de marchandises contre le dumping social. Ce travail qui dure depuis de nombreux mois maintenant, la France l'a conduit seule. Il s'est concrétisé par la conférence de Paris, à laquelle dix de mes homologues européens ont participé au début du mois d'avril. La conférence a été suivie d'un conseil informel des ministres européens des transports à Athènes, qui nous a permis d'adopter une déclaration commune avant le conseil des ministres des transports de l'Union européenne à Luxembourg le 5 juin dernier, et de mettre ainsi à l'agenda de ce conseil les déclarations sur le dumping social du transport routier de marchandises. C'est la France qui l'a fait !

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Bien sûr !

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** La France est fière d'avoir ajouté la dimension sociale au vocabulaire européen, alors que, au moment où cela était le plus nécessaire, au moment où le pavillon français a été le plus attaqué, c'est-à-dire avant les années 2010, quand il était encore possible d'agir, rien n'a été fait. Et nous sentons combien il est difficile aujourd'hui d'assainir une situation extrêmement dégradée. Cette démarche nous permettra d'envisager d'autres partenariats avec nos collègues européens pour influencer le rapport de force.

Cette méthode nous a permis d'obtenir des avancées aussi dans le domaine maritime. En ce moment même, le Comité national des pêches maritimes et des élevages marins se réunit ; comme cela vient de nous être notifié par l'Union européenne, nous avons bénéficié d'une augmentation de 70 % de l'enveloppe des fonds de modernisation à l'adresse des travailleurs de la mer. C'est bien le fruit de notre action.

Pour cela, ainsi que l'indiquait M. Savary, grand spécialiste des questions européennes, il fallait changer de méthode, de comportement ; il fallait être présent là où les choses se passent. La France n'a pas manqué un conseil des ministres informel, tant pour la pêche que pour les transports. Cela n'a pas toujours été le cas. La France a maintenu un dialogue constant et exigeant avec la Commission, avec Maria Damanaki pour les affaires maritimes et la pêche ou avec Siim Kallas pour les transports, avec le souci de faire avancer les choses au moyen de revendications constructives. Permettez-moi donc à nouveau d'être un peu véhément !

**M. Martial Saddier.** Nous n'avons rien dit !

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Ceux qui veulent changer l'Europe doivent aussi reconnaître que nous parvenons à arracher des avancées ; à défaut, nous allons alimenter le désespoir que nos citoyens ont exprimé par rapport à ce que nous souhaitons faire de l'Europe.

**M. Laurent Furst.** Et celui des militants !

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Il est temps d'agir, car si la France, si les représentants et les ministres français avaient été en capacité de discuter avec leurs homologues, d'être présents et en discussion permanente avec la Commission, nous aurions sans doute obtenu des avancées plus substantielles, et nous n'aurions pas hérité de relations aussi dégradées. Voulez-vous que je vous commente les relations des commissaires européens avec mes prédécesseurs ?

**M. Laurent Furst.** Nous n'avons rien dit !

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Je ne le ferai pas.

**M. Laurent Furst.** En aparté !

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** En aparté, si vous le souhaitez, je pourrai vous donner illustration de l'état dégradé des relations.

Je ne dis pas qu'il s'agissait dans votre bouche de faire mon procès. Cependant, lorsque le travail est fait, lorsque les résultats sont perceptibles et que nous sommes sur une voie qui nous permet d'avancer, il faut pouvoir le constater, l'encourager et l'accompagner.

**M. Rémi Pavros.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. André Chassaigne.

**M. André Chassaigne.** Je serai bref, pour ne pas allonger inutilement nos débats.

Monsieur le secrétaire d'État, les propos des députés du Front de gauche ne visaient en aucun cas à remettre en cause l'énergie et l'efficacité que peuvent déployer les ministres de notre République auprès des autorités européennes. Ce n'est pas de cela qu'il s'agit ! D'ailleurs, concernant les domaines que je suis dans les débats parlementaires – je pense en particulier à l'agriculture, mais c'est la même chose pour les transports – je souligne au contraire à quel point les ministres se battent pour défendre les intérêts de la France, et c'est votre cas. Je ne mets donc pas du tout en cause l'énergie que vous déployez, votre volonté de faire plier ou reculer l'Europe dans certains domaines quand elle impose son point de vue.

Ne vous ai-je d'ailleurs pas demandé en commission, les yeux dans les yeux, si vous étiez allé aussi loin que possible dans les limites posées par les normes européennes ? Vous

m'avez répondu par l'affirmative. Je considère en effet qu'il y a de tels blocages au niveau européen qu'il faut aller le plus loin possible dans le cadre de notre construction.

Cependant, deux choses doivent être prises en compte. La politique conduite aujourd'hui dans notre pays et l'énergie que vous déployez sont arrêtées par une vitre, la vitre des choix qui ont été faits en début de mandat par le Président de la République, François Hollande, qui a adopté le traité Merkel-Sarkozy en l'état. Et parce que nous nous sommes volontairement placés dans ce moule-là, dans ce carcan, toutes les initiatives que l'on peut mettre en œuvre, toute l'énergie que l'on peut déployer seront forcément limitées par les impératifs de l'Union européenne.

Un second problème se pose : quel est notre moyen d'action pour bousculer les choix européens ? Il faudra bien à un moment qu'au niveau étatique les gouvernements les plus progressistes affirment qu'ils ne veulent plus de cette Europe-là et qu'il est possible de faire d'autres choix. Il est vrai que la France ne pourra agir seule, mais comme elle l'a fait à d'autres périodes de son histoire, elle peut être la première à refuser ces contraintes européennes, ce rouleau compresseur qui est en train de broyer les territoires et les populations.

*(L'amendement n° 269 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 79.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Cet amendement vise à corriger une erreur de formulation, monsieur le président.

*(L'amendement n° 79, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 80 de M. le rapporteur, est rédactionnel.

*(L'amendement n° 80, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 81 de M. le rapporteur, est rédactionnel.

*(L'amendement n° 81, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 83 de M. le rapporteur, est rédactionnel.

*(L'amendement n° 83, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 84 de M. le rapporteur, est rédactionnel.

*(L'amendement n° 84, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 208.

**M. Joël Giraud.** Je le retire, monsieur le président.

*(L'amendement n° 208 est retiré.)*

**M. le président.** L'amendement n° 85 de M. le rapporteur, est rédactionnel.

*(L'amendement n° 85 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de plusieurs amendements identiques.

La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 203 rectifié.

**M. Joël Giraud.** Nous proposons par cet amendement d'inscrire dans la loi le principe selon lequel la validation des décisions des investissements en gare est confiée au principal financeur de ces investissements.

Les gares ont bénéficié en 2012, vous le savez, de montants importants de financement de la part des régions à la fois en fonctionnement et en investissement. Pour autant, le modèle économique des gares permet aujourd'hui à RFF et à Gares et Connexions de décider d'investissements lourds en gare sans l'accord de la région, à qui sera pourtant répercutée la totalité de l'investissement au travers des redevances.

Il nous semblerait donc logique de modifier le texte en ce sens.

**M. le président.** La parole est à Mme Lucette Lousteau, pour soutenir l'amendement n° 297 rectifié.

**Mme Lucette Lousteau.** L'amendement n° 356, deuxième rectification, du groupe socialiste, qui sera discuté dans quelques instants, vise à prévoir la consultation des régions sur les investissements dans les gares. Cette proposition ne modifie pas la situation existante, puisqu'une telle consultation est déjà prévue par le « décret gares » aux travers des instances régionales de concertation.

Le pouvoir décisionnel des régions sur les investissements en gare leur est jusqu'à présent refusé au motif que celles-ci refuseraient de payer les redevances. Les régions n'ayant jamais refusé de financer les redevances gare, cette accusation est infondée. Depuis 2002, elles financent les redevances auprès de la SNCF et, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014, elles financent auprès de RFF les redevances des quais, qui leur ont été transférées par l'État. Les autorités organisatrices régionales sont de très loin les premiers financeurs des gares, auxquelles elles consacrent chaque année 650 millions d'euros, en intégrant à la fois les redevances et les subventions d'investissement.

Quant au présent amendement, il a pour objet de reformuler le rôle des régions en matière d'investissements en gare afin d'aller au-delà de la simple concertation déjà existante. Comme d'autres opérateurs et d'autres autorités organisatrices des services ferroviaires peuvent être concernés par les investissements en gare, cet amendement vise à mettre en place pour chaque gare un comité des opérateurs et des autorités organisatrices concernées pour valider les investissements de développement en gare.

**M. le président.** La parole est à Mme Eva Sas, pour soutenir l'amendement n° 328 rectifié.

**Mme Eva Sas.** Pour compléter l'argumentation de mon collègue Joël Giraud, je voudrais rappeler que les gares ont bénéficié en 2012 de 650 millions d'euros de financement de la part des régions à la fois en fonctionnement et en investissement.

Avec 91 % des arrêts en gare effectués par les TER hors Transilien, les régions doivent logiquement se voir confier un rôle de décideur en matière d'investissements en gare. Les régions qui par ailleurs vont bientôt récupérer les compétences des départements en matière de transport doivent pouvoir se prononcer sur l'aménagement des gares, notamment comme lieux de vie et lieux de mobilité intermodale.

Toutefois, il est logique également que les autres parties prenantes aient leur mot à dire. Cet amendement vise donc à mettre en place pour chaque gare un comité des opérateurs et des autorités organisatrices concernés pour valider les investissements de développement en gare.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** L'avis de la commission est défavorable ; curieusement, on en trouve la raison dans l'argumentation qui a été développée.

Les auteurs de ces amendements proposent de mettre en place des comités qui valideraient des projets d'investissements de développement en gare. Or, comme ils l'ont dit eux-mêmes, des instances régionales de concertation ont été instituées par le décret gares de 2012 pour faire en sorte que l'ensemble des parties prenantes, en particulier les opérateurs financiers, soient consultées et se concertent sur les investissements en gare.

Ce sujet est relativement complexe, et mériterait d'être traité plus en profondeur que par l'insertion d'un simple alinéa dans le présent projet de loi. Le problème des gares doit être remis à plat. Entre des gares de catégorie 1 comme Saint-Lazare, dotées de surfaces commerciales extrêmement importantes et qui s'apparentent à de véritables aéroports, et des gares de pur service public en rase campagne, les problématiques sont très différentes. C'est la raison pour laquelle a été votée en commission la demande de remise, dans un délai de deux ans, d'un rapport à l'État au sujet de la gestion des gares, afin de ne pas s'en tenir à cette alternative : accepter le transfert des gares aujourd'hui à SNCF Réseau ou faire des régions des décideurs à part entière pour des gares d'intérêt national qui appartiennent pour l'heure à Gares et Connexions et à l'État.

C'est la raison pour laquelle nous demandons aux auteurs de retirer leur amendement au profit de l'amendement n° 356, deuxième rectification de M. Pauvros, auquel nous sommes plus ouverts, car il s'agit d'un amendement d'étape beaucoup plus équilibré. La proposition qui nous est faite suppose que l'on remette à plat au préalable les problèmes soulevés par la question des gares.

J'ajoute que cette question sera avant tout celle du financement : il faudra s'interroger sur l'opportunité de mettre en place des dispositifs de financement identiques à ceux du Grand Paris, c'est-à-dire un financement des infrastructures de gare par les opérations immobilières réalisées autour des gares.

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Eh oui !

**M. Gilles Savary, rapporteur.** La valeur de celles-ci se déplace en effet vers le foncier, elle est exploitée par de la promotion immobilière. Les pouvoirs publics financent ainsi des outils publics qui profitent à des opérateurs privés. Ce serait normal que ces derniers contribuent à l'investissement

en gare, notamment dans le cadre d'établissements publics comme ceux d'Euratlantique ou d'Euroméditerranée, grands projets d'aménagement immobilier autour des gares.

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

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** La gestion des gares est un sujet majeur de l'environnement ferroviaire et des métiers du ferroviaire, et j'écouterai avec beaucoup d'intérêt la présentation de l'amendement n° 356, deuxième rectification par Rémi Pauvros, qui nous permettra dans quelques instants de dresser des perspectives.

Nous avons eu hier ce débat sur la place des régions au sujet d'une autre question, et je m'adresse ici aux représentants de la nation et non pas aux représentants des régions au sein du Parlement français.

**Mme Marie-Françoise Bechtel.** Très bien !

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Nous sommes là pour faire la loi pour tous, tout en faisant en sorte, naturellement, que les spécificités soient embrassées par les dispositions que nous votons.

Toutefois, nous devons – je le répète une fois encore –, sortir d'une forme de rapports fondée sur la marchandisation et la capacité de financement. Dans cette logique, l'influence et la représentativité se mesurent en fonction des capacités financières de telle ou telle collectivité. Or nous sommes en train d'élaborer un texte pour la France tout entière et pour le système ferroviaire français.

Au demeurant, la question des gares va bien au-delà, vous me permettrez de le dire, du seul rôle des régions. Certaines gares posent des difficultés aux communes dans lesquelles elles sont établies. Les conseils généraux investissent eux aussi dans un certain nombre de gares. Certaines gares possèdent, du point de vue de l'intégration dans leur environnement et de l'intermodalité, une dimension intercommunale. Il y a, en outre, des gares dans lesquelles l'importance et la nature du trafic sont d'ordre régional, voire national.

Par conséquent, vous avez raison, monsieur le rapporteur : la question dépasse largement la revendication de tel ou tel niveau de collectivité souhaitant voir reconnaître sa compétence sur un secteur donné.

Sortons de cette logique : nous ne réussirons pas, même si l'amendement n° 356 deuxième rectification devait être adopté, à régler le problème des gares si chaque élu s'arc-boute sur la défense de son niveau de compétence. Il est important que toutes les collectivités, dans leur pluralité, puissent être associées aux enjeux liés aux gares.

De ce point de vue, la question du foncier n'est pas la seule à poser. Dans une gare, différents métiers peuvent s'exercer. C'est d'ailleurs l'un des enjeux de la nouvelle architecture que nous proposons – je pense notamment à l'accueil et à la valorisation des gares, dont Gilles Savary a parlé de façon tout à fait pertinente. Comment faire en sorte que des opérations immobilières ou d'aménagement de l'espace trouvent un équilibre ? Les zones de gares, souvent situées dans le cœur des villes ou des métropoles, sont des sujets sensibles, car elles représentent un foncier important et parfois difficile à mobiliser.

Soit dit en passant, nous devons clarifier les choses sur la façon dont les opérateurs, qu'il s'agisse de RFF ou de la SNCF, valorisent leur foncier. Combien de sollicitations n'ai-je pas reçu de la part d'élus locaux m'indiquant que

tel ou tel projet se trouve bloqué faute d'interlocuteur – d'où l'importance du vote qui est intervenu sur la question de l'interlocuteur unique. À l'heure actuelle, s'agissant des procédures et des responsabilités, les élus locaux, pris entre SNCF Infra, la DCF, la SNCF et RFF, se demandent qui fait quoi et qui a la capacité de faire avancer les projets d'aménagement de leur propre territoire.

La question du foncier des gares est donc extrêmement importante, tout comme celle de la dette. Le présent texte, dont j'espère qu'il sera voté à une très large majorité, permettra d'engager une simplification pour mobiliser le foncier. Le ministère des transports a d'ailleurs été l'un des premiers à agir, aux côtés de Cécile Duflot, quand elle exerçait les responsabilités de ministre du logement, pour mobiliser le foncier public, à la demande du Président de la République. De fait, nous savons à quel point le foncier ferroviaire est insuffisamment mobilisé.

Sur la gestion du foncier comme sur les autres, l'architecture de l'organisation, c'est-à-dire la répartition des rôles entre SNCF et RFF, se doit d'être précisée. Je suis favorable à ce que, autant que faire se peut, la responsabilité remonte au niveau de l'EPIC de tête. Nous devons d'ailleurs être extrêmement vigilants aux partenariats commerciaux liant les EPIC à certains promoteurs immobiliers. En effet, il s'agit de la gestion d'un domaine public ou d'un espace relevant d'un opérateur ou d'un établissement public. J'expliquerai donc à M. Rappoport et à M. Pepy que, en matière de gestion immobilière des espaces proches des gares et des secteurs ferroviaires, il doit y avoir plus de clarté et d'efficacité.

**M. Jean-Luc Laurent.** C'est fort bien dit!

**M. le président.** La parole est à M. Martial Saddier.

**M. Martial Saddier.** Lorsque j'ai défendu le renvoi en commission de ce texte, on m'a répondu que ce n'était pas nécessaire car le projet était abouti. On m'a même dit et répété qu'on y avait travaillé pendant de longs mois – depuis plus d'une année – et qu'il était temps d'en débattre dans l'hémicycle.

Loin de moi l'idée de polémiquer. Force est pourtant de constater que ce texte va quitter l'hémicycle sans que deux points fondamentaux de l'organisation ferroviaire en France aient été réglés. Ils ne le seront pas davantage, d'ailleurs, à moyen ou long terme, car les propositions qui vont être faites par l'un des membres de la majorité visent à repousser l'échéance à deux ou trois années. Je veux parler de l'évolution du statut des gares et des relations avec les territoires, notamment les conseils régionaux, alors même qu'ils sont appelés, dans quelques jours, au cours de la session extraordinaire du Parlement, à prendre une importance capitale en matière de transport ferroviaire.

Nous passons vraiment à côté d'une occasion importante. Je le dis d'autant plus volontiers que l'ensemble des amendements qui visent à régulariser la situation des gares et à prendre en compte l'évolution des relations avec les régions est issu des rangs de la majorité, qu'il s'agisse du groupe communiste, des Verts ou des radicaux. Nous soutenons les amendements de nos collègues, après vous avoir mis en garde en commission, sans succès, hélas! Nous le regrettons, car, une fois encore, nous pensons qu'il était possible de faire autrement. Quoi qu'il en soit, je forme le vœu que l'appel lancé par le rapporteur au Gouvernement soit entendu et que nous sortions le plus rapidement possible de cette situation.

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud.

**M. Joël Giraud.** Je veux bien retirer l'amendement n° 203 rectifié au profit de l'amendement n° 356 deuxième rectification, mais aussi et surtout au profit de la clause de revoyure. Toutefois, j'aimerais bien que l'on cesse de ne nous accuser d'être davantage des députés régionaux que des députés nationaux. On peut tout à fait exprimer un certain nombre de positions concernant les AOT régionales sans pour autant s'écarter de son mandat national.

Depuis l'ouverture de ce débat, on fait l'éloge de la Deutsche Bahn. Eh bien, au Bundestag, on ne pourrait pas tenir des propos comme les vôtres, et encore moins d'ailleurs au Bundesrat, puisqu'en Allemagne il faut être conseiller régional pour pouvoir prétendre devenir sénateur. Là-bas, on ne me reprocherait pas de demander que les AOT régionales soient prises en compte de manière efficace. Sous ces réserves, je retire l'amendement n° 203 rectifié.

**M. le président.** La parole est à M. François-Michel Lambert.

**M. François-Michel Lambert.** Les éléments avancés par M. le rapporteur et brillamment précisés par M. le secrétaire d'État plaident en faveur du retrait de notre amendement. Il est vrai, par ailleurs, que l'on ne doit pas forcément tout mettre dans la loi. On peut passer par d'autres voies, notamment celle des décrets, comme vise à le faire l'amendement que notre collègue Rémi Pavros défendra dans quelques instants.

Cela dit, j'ai de la constance et ne peux donc m'empêcher de rappeler que nous n'avons pas pu déposer un amendement tendant à élaborer une loi d'orientation sur la mobilité. (*Sourires.*) Il paraît évident que, si nous avions eu la possibilité de débattre de la pertinence de cette demande, voire – ce qui aurait été encore mieux – d'en adopter le principe, nous ne serions pas en train de donner, ici ou là, des réponses sur tel ou tel aspect. En effet, il faudrait proposer une vision, engager une dynamique en faveur de la mobilité.

**M. Martial Saddier.** Il a raison!

**M. François-Michel Lambert.** Une gare, ce n'est pas seulement du ferroviaire et des espaces de commerce; c'est aussi un pôle multimodal extraordinaire. Si nous avons voté le principe d'une loi d'orientation sur la mobilité, il est probable que des amendements tels que ceux que nous examinons à cet instant n'auraient pas lieu d'être.

Cela dit et pour rester dans un état d'esprit constructif, nous retirons l'amendement n° 328 rectifié au profit de celui que notre collègue M. Pavros va présenter.

**M. le président.** La parole est à Mme Lucette Lousteau.

**Mme Lucette Lousteau.** Je retire l'amendement n° 297 rectifié.

(*Les amendements identiques n°s 203 rectifié, 297 rectifié et 328 rectifié sont retirés.*)

**M. le président.** La parole est à M. Rémi Pavros, pour soutenir l'amendement n° 356 deuxième rectification.

**M. Rémi Pavros.** Nous avons déjà beaucoup parlé de cet amendement. Il s'agit de préciser, par voie de décret, dans quelles conditions les autorités organisatrices de transport ferroviaire sont consultées pour les investissements réalisés dans les gares de niveau national. Comme le disait tout à l'heure M. le secrétaire d'État, ces gares restent de dimension nationale, c'est-à-dire sous la responsabilité de l'État – en

l'occurrence, de la SNCF ou de RFF. Toutefois, cet amendement vise à faire en sorte que les autorités organisatrices soient consultées. Par ailleurs – et c'est là une avancée significative –, il s'agit de permettre à ces autorités de décider de réaliser des investissements dans les gares relevant de leur ressort territorial.

*(L'amendement n° 356 deuxième rectification, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir l'amendement n° 433 rectifié.

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Je commence à prendre l'habitude de soutenir des amendements rédigés par certains groupes parlementaires et qui, du fait du couperet de l'article 40, ne peuvent être examinés en séance. À cet égard, monsieur Lambert, j'ai bien entendu votre regret de ne pas avoir pu déposer un amendement permettant d'élaborer une loi d'orientation pour la mobilité.

Quoi qu'il en soit, vous ne m'en voudrez certainement pas si, pour la troisième fois cet après-midi, je me fais l'interprète de vos préoccupations. En effet, le présent amendement résulte d'une demande du groupe écologiste qui, en vertu de l'article 40 de la Constitution, n'a pas pu arriver en discussion en séance. Je présente donc, au nom de vos collègues, cet amendement qui vise à faire du vélo un élément essentiel de la mobilité. Il s'agit d'améliorer son intégration dans les gares en prônant une bonne articulation entre le ferroviaire et les autres modes de déplacement dans les zones urbaines et périurbaines.

Vous connaissez notre attachement à cette question : nous avons avancé sur l'indemnisation kilométrique et nous avons lancé, il y a quelques mois, le plan vélo. Bref, nous soutenons toutes les initiatives favorisant ce mode de déplacement, à l'image de ce que font certains des pays voisins. C'est à nous de montrer qu'il existe, sur ce sujet, une véritable volonté politique. Le présent amendement en constitue une preuve supplémentaire.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Très favorable.

**M. le président.** La parole est à M. François-Michel Lambert.

**M. François-Michel Lambert.** Jamais deux sans trois, dit un adage. Or il s'agit là du troisième amendement que vous reprenez, monsieur le secrétaire d'État. Malheureusement, aucun adage ne dit « jamais trois sans quatre. » *(Sourires.)*

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Il ne faut tout de même pas exagérer !

**M. François-Michel Lambert.** C'est sans doute pour cela que vous n'avez pas repris ce fameux amendement, qui nous a été refusé, tendant à élaborer une loi d'orientation sur la mobilité.

**M. Martial Saddier.** Quelle ingratitude, monsieur Lambert !

**M. François-Michel Lambert.** Cela dit, le groupe écologiste vous remercie, monsieur le secrétaire d'État.

Notre collègue Denis Baupin, extrêmement engagé sur ce sujet,...

**M. Martial Saddier.** De même que Philippe Goujon !

**M. François-Michel Lambert.** ...va pouvoir continuer à élaborer et structurer les éléments permettant de faire en sorte que le vélo retrouve une place notable dans les déplacements.

En effet, notre pays est très en retard en la matière, même si ce n'est pas vrai de toutes les régions. Je ne peux m'empêcher de saluer, par exemple, à chaque fois que j'arrive dans ces gares, les efforts réalisés à Nantes, Strasbourg ou encore Paris – pardon aux autres villes que je ne cite pas. L'importance du vélo y est remarquable, contrairement à Marseille ou Aix-en-Provence, qui n'ont absolument pas intégré le vélo dans les gares. Ces villes n'ont pas engagé la dynamique permettant de diversifier l'offre en matière de mobilité. À l'arrivée, elles sont également, de très loin, celles où la pollution atmosphérique est la plus élevée – de l'ordre de 200 jours par an. Seules deux autres villes en Europe font pire.

J'ai pris cet exemple parce que je sais, monsieur le secrétaire d'État, que vous êtes déterminé à mettre les moyens pour que les choses changent dans la métropole Aix-Marseille-Provence en matière de mobilité.

Faisons en sorte que les différents modes de transport ne soient pas en concurrence, mais en synergie. Merci, monsieur le secrétaire d'État, d'avoir repris cet amendement : évidemment, le groupe écologiste le votera.

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-Françoise Bechtel.

**Mme Marie-Françoise Bechtel.** Bien entendu, je n'ai rien contre le fond de cet amendement, mais nous avons débattu longuement d'une disposition dont je me demande ce qu'elle peut bien avoir de législatif. Il n'est pas prévu de conclure de contrats d'objectifs avec les établissements concernés. En quoi cet amendement revêt-il un caractère législatif ? Je me le demande. À coups de bonnes intentions, ne nous étonnons pas de voter des lois bavardes !

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Ce n'est pas faux.

**M. le président.** La parole est à M. Martial Saddier.

**M. Martial Saddier.** Le vélo fait partie des sujets consensuels.

**M. François-Michel Lambert, M. Yves Durand.** Absolument !

**M. Martial Saddier.** Malgré l'article 40, nous avons longuement débattu de cette question en commission. Nous soutenons évidemment tous les amendements visant à faire progresser la cause du vélo. D'ailleurs, je suis moi-même un grand amateur de ce moyen de transport.

**M. Joël Giraud.** Pédalons ensemble ! *(Sourires.)*

*(L'amendement n° 433 rectifié est adopté.)*

*(L'article 3, amendé, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. André Chassaigne... Pardon, à M. Martial Saddier. *(Exclamations.)*

**M. Martial Saddier.** Vous anticipez la création de la région Rhône-Alpes-Auvergne, monsieur le président ! *(Sourires.)*

Je demande une suspension de séance de quelques minutes pour faire le point avec mon groupe sur l'avancement de nos travaux.

**M. Yves Durand.** Vous vous réunissez avec vous-même ?

**M. Laurent Furst.** Je suis le groupe! (*Sourires.*)

***Suspension et reprise de la séance***

**M. le président.** La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-sept heures quinze, est reprise à dix-sept heures trente.*)

**M. le président.** La séance est reprise.

**Article 4**

**M. le président.** La parole est à M. André Chassaigne, inscrit sur l'article 4.

**M. André Chassaigne.** Je serai bref pour nous faire gagner du temps dans la suite de notre débat.

**M. Joël Giraud, M. Laurent Furst.** Assurément! (*Sourires.*)

**M. André Chassaigne.** Notre conception de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires diffère quelque peu de la vôtre. Lors de l'examen d'un amendement précédent, le rapporteur m'a rétorqué que je souhaitais que l'ARAF puisse porter une appréciation sur les participations de l'État. N'est-ce pas, monsieur Savary?

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Oui.

**M. André Chassaigne.** Je voudrais essayer de vous faire comprendre notre conception de l'ARAF. Nous reprochons au texte d'envisager l'ARAF comme une sorte de gendarme financier, Mme Fraysse y reviendra dans son amendement. On cantonne l'ARAF dans une fonction de gendarme sans prendre en compte, notamment, la contribution de l'État laquelle, de notre point de vue – c'était le sens de mon amendement – fait partie de l'équation budgétaire. Comment avoir une appréciation sur les finances de la SNCF sans prendre en compte l'équation budgétaire par rapport à la contribution ou à la non-contribution de l'État? Cela renvoie au débat que nous avons eu tout à l'heure sur la conception du service public.

En outre, le texte envisage l'ARAF comme un organisme co-gestionnaire dans les attributions qui lui sont conférées. Pour notre part, nous aurions préféré que l'ARAF soit davantage un « veilleur d'alarmes » – même si je ne sais pas si l'expression est juste – sur les grandes orientations de la SNCF, ce n'est pas tout à fait la même chose. Mais votre choix s'oriente davantage vers un rôle de co-gestionnaire que celui d'une autorité qui porterait un regard extérieur par rapport aux orientations du service public ferroviaire de notre pays.

**M. le président.** Nous en venons aux amendements à l'article 4.

La parole est à Mme Jacqueline Fraysse, pour soutenir l'amendement n° 270.

**Mme Jacqueline Fraysse.** Tout d'abord, je souhaiterais remercier monsieur le secrétaire d'État pour les précisions qu'il a apportées tout à l'heure sur son travail et ses activités à Bruxelles. Ce sont en effet des éléments importants pour notre réflexion.

Le présent amendement vise à supprimer les alinéas 2 et 3 de l'article 4. M. Chassaigne a commencé à vous expliquer quelle était notre orientation. Pour ma part, je détaillerai un peu plus.

Dans sa rédaction actuelle, le code des transports précise que l'autorité de régulation des activités ferroviaires « concourt au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire. » Le projet de loi confère de fait à l'ARAF une mission de pilotage du système ferroviaire dans ses « dimensions techniques, économiques et financières ». Il étend d'une manière qui nous paraît démesurée les prérogatives de cet organisme jusqu'à lui donner un rôle de gestionnaire, voire de gendarme financier, si j'ose dire. Il nous semble que c'est le chemin inverse d'une démocratisation du service public ferroviaire dans la mesure où ses missions essentielles sont confiées à une structure technocratique sans légitimité démocratique, qui échappe à tout contrôle.

Tel est le sens de l'amendement car le texte proposé nous semble être un recul.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** L'avis est défavorable. En réalité, nos intentions ne diffèrent guère, mais nous faisons cependant une lecture différente. L'ARAF ne co-pilotera pas le système ferroviaire : elle co-décidera du niveau des péages et de l'attribution des sillons ferroviaires. Cela signifie qu'elle devra donner son autorisation. Point à la ligne.

S'agissant de la trajectoire financière, elle fera des recommandations et, de ce point de vue, elle sera beaucoup plus proche de ce qu'est la Cour des comptes vis-à-vis de l'État pour le système ferroviaire, quitte à l'État de les prendre en compte. En aucun cas, elles ne s'imposeront à personne. Ce ne seront ni des avis conformes, ni des avis motivés, mais des recommandations. L'ARAF aura un rôle de guetteur indépendant, une sorte de lanceur d'alertes sur d'éventuelles dérives.

Quant aux investissements, elle exercera un contrôle un peu plus étroit et aura un avis simple à donner pour chaque grand investissement au-delà d'un certain seuil, c'est-à-dire pour les lignes nouvelles très coûteuses. Il s'agit bien d'un rôle de contrôle indépendant, de régulateur pour les sillons et les redevances d'infrastructure, mais de contrôle indépendant pour la trajectoire financière.

C'est la raison pour laquelle nous ne pouvons donner un avis favorable à votre amendement car nous souhaitons que des alertes puissent être lancées en cas de dérives financières comme celles que nous avons vécues au cours des dernières années.

(*L'amendement n° 270, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

**M. le président.** La parole est à M. André Chassaigne, pour soutenir l'amendement n° 271.

**M. André Chassaigne.** L'amendement vise à montrer ce que pourrait être l'ARAF, à savoir un organisme qui aurait un rôle d'orientation au regard des défis que doit relever notre société ; un organisme qui puisse participer à la définition des missions de service public qui incombent au système ferroviaire, notamment en termes de transition écologique et d'aménagement du territoire.

La transition énergétique doit en effet nous conduire à considérer le transport ferroviaire comme un levier important. Le chemin de fer est un moyen de transport reconnu économe en énergie. Il émet dix fois moins de gaz à effet de serre que la route. De surcroît, il permet une amélioration significative de la sécurité globale des transports. Il réduit les risques d'accidents généralement gravissimes impliquant les poids lourds dont les conséquences humaines, sociales et écologiques sont désastreuses.

Plutôt de faire de l'ARAF un gendarme financier, il serait plus judicieux que cette autorité puisse notamment s'assurer de la bonne trajectoire de la politique ferroviaire conformément aux dispositions de la loi Grenelle en matière environnementale et écologique.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** L'avis de la commission est favorable. Celui du rapporteur, défavorable car l'extension des prérogatives de l'ARAF au domaine routier, aérien n'est pas à l'ordre du jour. Quant à la surveillance de l'environnement ou des problèmes de transport modal, ils incombent davantage à l'État, au ministère et à la représentation nationale qu'à une structure de régulation qui doit être cantonnée dans son secteur jusqu'à nouvel avis.

Je veux bien que l'on élargisse ses compétences tous azimuts, mais pour l'heure, je suis porteur d'un avis favorable de la commission, mais, à titre personnel, je ne voterai pas cet amendement.

*(L'amendement n° 271, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 56.

**M. Joël Giraud.** Cet amendement est la conséquence d'une jurisprudence européenne : la Cour de justice de l'Union a en effet condamné la France pour défaut d'indépendance juridique du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dans un arrêt du 18 avril 2013.

De façon à respecter cette exigence, je propose de compléter l'alinéa 7 de façon à respecter l'indépendance de la SNCF Réseau dans l'exercice de ses fonctions.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Cette disposition est couverte par l'alinéa 69 de l'article que nous avons introduit en commission. La condamnation que vous venez de rappeler montre bien la nécessité de réformer le système dont nous avons hérité, monsieur Giraud. Avis défavorable donc.

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

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

Il me semble, hier, avoir fait référence à la condamnation dont a fait l'objet la France. C'est la preuve, monsieur Saddier, que notre texte est juste. Petite piqûre de rappel à l'endroit de mon prédécesseur M. Bussereau : si la France a été condamnée, c'est en raison du rattachement de la DCF à la SNCF. Nous avons là un argument supplémentaire en faveur de ce texte, que vous ne manquerez pas de voter. *(Sourires.)*

**M. le président.** La parole est à M. Martial Saddier.

**M. Martial Saddier.** Comme le rapporteur et le ministre n'ont pas pu s'empêcher de nous interpellier, cela me donne l'occasion de redire que c'est grâce au texte supplémentaire introduit en commission que l'on se rapproche de l'eurocompatibilité. Nous ne serons sans doute pas convaincus, mais il reste des marges de progrès. L'amendement de Joël Giraud – la vérité sort toujours de la bouche des radicaux – confirme notre position. *(Rires.)*

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud.

**M. Joël Giraud.** Mon amendement ayant été satisfait en commission, même si cela m'avait échappé, je le retire.

*(L'amendement n° 56 est retiré.)*

**M. le président.** L'amendement n° 87 de M. Savary, rapporteur, est rédactionnel.

*(L'amendement n° 87, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Jacqueline Fraysse, pour soutenir l'amendement n° 272.

**Mme Jacqueline Fraysse.** Il s'agit une nouvelle du rôle et de la place de l'ARAF. Son rôle pourrait être utile et valorisant en éclairant les acteurs publics sur les solutions qui peuvent être avancées pour le remboursement de la dette ferroviaire. Après l'alinéa 8, nous proposons d'insérer l'alinéa suivant : « Au plus tard, le 1<sup>er</sup> janvier 2015, elle rend un rapport sur les solutions proposées pour le remboursement de la dette ferroviaire. »

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Avis défavorable. Il n'appartient pas à une agence d'empiéter sur les prérogatives souveraines de l'État en matière budgétaire. Du reste, elle n'en aurait pas les moyens. Ce n'est pas à l'ARAF d'expliquer, à la place de l'État ou de la représentation nationale le cas échéant, comment l'État français va cantonner la dette.

*(L'amendement n° 272, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n° 217 et 57, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 217.

**M. Joël Giraud.** Si vous le permettez, je présenterai également l'amendement n° 57.

**M. le président.** Je vous en prie.

**M. Joël Giraud.** Les deux amendements sont légèrement différents, mais ont le même objet. Il s'agit d'amendements de précision qui vise à assurer plus de sécurité juridique en encadrant le pouvoir réglementaire supplétif de l'ARAF.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** La commission les a jugés superfétatoires. Avis défavorable.

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



**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** L'article 29 de la directive 2012-34 donne une compétence exclusive à l'État pour établir le cadre tarifaire. Le confier à l'ARAF relèverait d'une méconnaissance du pouvoir réglementaire et constituerait une manière de le contourner.

*(L'amendement n° 217 n'est pas adopté.)*

*(L'amendement n° 57 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir l'amendement n° 434.

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Dans mon rôle de porteur d'amendements parlementaires, me voici, une fois n'est pas coutume, le préposé des groupes UMP et UDI.

**M. Olivier Faure, rapporteur pour avis.** Ça devient suspect !

**M. Paul Giacobbi.** La politique est l'art du compromis !

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Il ne s'agit pas de compromis mais d'intérêt général.

Monsieur Saddier, comme vous avez méconnu une règle importante, celle de l'article 40, l'un de vos amendements n'a pu être examiné. Mais je ne désespère pas de vous voir faire preuve d'ouverture dans la discussion de ce texte fondateur, par lequel le Gouvernement assume des responsabilités que d'autres n'avaient pas assumées auparavant,...

**M. Martial Saddier.** « Faire preuve d'ouverture » : je ne fais que ça depuis le début !

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** ...et c'est bien volontiers que je présente un amendement analogue.

La commission du développement durable a procédé à un élargissement des missions de l'ARAF au rétablissement des équilibres financiers du système ferroviaire et à l'accès non discriminatoire aux réseaux, entre autres, et a insisté sur la nécessité de sa professionnalisation progressive. Pour tenir compte de ces évolutions, cet amendement propose d'augmenter le nombre de ses membres de cinq à sept, avec deux membres supplémentaires à temps plein.

Cette modification est le fruit de notre travail en commission et je pense que vous serez satisfait, monsieur Saddier, que le Gouvernement défende un amendement identique à celui dont vous étiez signataire.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Cet amendement propose de fixer le nombre des membres du collège de l'ARAF à sept, comme c'est le cas actuellement, au lieu des cinq prévus par le projet de loi. Nous introduisons toutefois une nouveauté puisque nous prévoyons deux membres professionnels à temps plein en plus.

Je remercie M. le secrétaire d'État d'avoir bien voulu défendre cette proposition soutenue par la commission à travers un amendement qui s'était heurté à l'article 40. Avis très favorable.

**M. le président.** La parole est à M. Martial Saddier.

**M. Martial Saddier.** Je veux, comme il est d'usage, remercier M. le secrétaire d'État. Dans quelques instants, la réforme Cuvillier comportera un amendement Cuvillier qui aura échappé au couperet de l'article 40 grâce à lui. Incidemment,

si vous pouviez m'initier aux arcanes de l'article 40, cela m'arrangerait car texte après texte, nous voyons combien son application est à géométrie variable.

**M. Jean-Luc Laurent.** C'est le président de la commission des finances qu'il faut consulter à ce sujet !

**M. Martial Saddier.** Je me félicite que le Gouvernement apporte ainsi son concours après le consensus qui s'est dégagé en commission – nous étions plusieurs à avoir déposé des amendements similaires à propos de la composition de l'ARAF. Je suis très sensible, monsieur le secrétaire d'État, à cet apport qui va dans le sens de l'évolution de votre projet.

*(L'amendement n° 434 est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 210.

**M. Joël Giraud.** Les autorités telles que l'ARAF ont toujours des difficultés à voir reconnaître leur légitimité démocratique. Pour mieux l'établir, il importe de faire en sorte que certains membres soient nommés par des autorités politiques. Cet amendement propose ainsi que les deux vice-présidents, qui seuls exerceront leur fonction à temps plein avec le président de l'Autorité, soient nommés respectivement par le président de l'Assemblée nationale et le président du Sénat.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Avis favorable. Désormais, le collège de l'ARAF comprendra quatre membres permanents et trois membres qui n'y siégeront pas à temps plein. Le président sera nommé par le Gouvernement et nous estimons qu'il serait sain que deux des membres permanents soient nommés, l'un par l'Assemblée nationale, l'autre par le Sénat.

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

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

*(L'amendement n° 210 est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 89 rectifié de M. Gilles Savary, rapporteur, est de coordination.

*(L'amendement n° 89 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 17 rectifié et 59.

La parole est à M. Laurent Furst, pour soutenir l'amendement n° 17 rectifié.

**M. Laurent Furst.** Défendu !

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 59.

**M. Joël Giraud.** Pour être très clair, cet amendement a pour but de sécuriser juridiquement le texte. Il propose la suppression du commissaire du Gouvernement nommé auprès de l'ARAF afin de mieux garantir l'indépendance de cette instance.

Je dois dire qu'une telle nomination m'inquiète, compte tenu de certains précédents. En 2011, la Commission européenne a ainsi réagi à une disposition législative prévoyant la nomination d'un commissaire du Gouverne-

ment au sein de l'ARCEP, disposition par la suite supprimée par voie d'amendement. Je sais, pour avoir participé aux débats, que les parlementaires étaient alors très partagés : certains, de droite comme de gauche, étaient pour ; d'autres, de droite comme de gauche, étaient contre. Et comme l'histoire bégaye quelquefois, je crains que cette nomination ne fragilise la sécurité juridique du texte.

Alors, de deux choses l'une : soit nous supprimons la nomination du commissaire du Gouvernement auprès de l'ARAF ; soit, monsieur le secrétaire d'État, vous nous apportez des garanties juridiques susceptibles d'éviter que ce texte, que nous souhaitons voir prospérer, soit mis en danger.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Avis défavorable pour des raisons assez simples.

Tout d'abord, le secteur ferroviaire relevant essentiellement de l'État, il nous paraît utile que le commissaire du Gouvernement puisse éclairer les délibérations de l'ARAF en exposant la position du Gouvernement dès lors qu'il s'agit de rendre un avis.

Ensuite, l'ARAF, qui n'est pas une instance élue, n'a pas de responsabilités budgétaires et il ne faudrait pas qu'elle rende des avis sans être parfaitement informée de leurs conséquences financières, lesquelles pourraient éventuellement ne pas être par la suite assumées par l'État ou par les régions. Il est important que le commissaire du Gouvernement puisse alimenter de manière constante les travaux de l'ARAF en lui fournissant informations et documentations.

Enfin, je souligne que des commissaires du Gouvernement sont présents auprès des tribunaux administratifs, ce qui n'entame aucunement l'indépendance de leurs jugements.

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

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

La directive dite « recast » qui promeut l'indépendance de l'organisme de contrôle, notamment vis-à-vis de l'État, n'interdit absolument pas la présence d'un commissaire du Gouvernement. Si la commission et le Gouvernement ont repoussé votre amendement, c'est précisément que des garanties sont apportées sur la manière de délibérer, sur les modalités de la présence du commissaire du Gouvernement, notamment en matière de règlement des différends et de sanctions.

M. le commissaire du Gouvernement... (*Rires sur tous les bancs.*)

Chacun interprétera ce lapsus comme il le souhaite.

M. le rapporteur, disais-je donc, soulignait à juste titre l'importance des enjeux financiers. L'ARAF va se voir reconnaître des compétences nouvelles et il ne serait pas bon qu'un isolationnisme la coupe de la politique générale voulue par le Gouvernement dans le secteur ferroviaire. Cela n'empêche pas pour autant qu'il y ait des garanties. Et la meilleure des garanties est le fonctionnement d'autres autorités administratives indépendantes où siègent des commissaires du Gouvernement. Je pense à la Commission de régulation de l'énergie mais aussi, excusez du peu, à l'Autorité de la concurrence.

Il est donc important qu'un lien entre l'ARAF et le Gouvernement soit établi. Elle ne doit pas se situer « hors-sol » par rapport à l'impulsion politique souhaitée par l'exécutif.

**M. le président.** La parole est à M. Laurent Furst.

**M. Laurent Furst.** Ce n'est pas dans une visée de consolidation de la sécurité juridique que nous avons déposé notre amendement ; c'est sous l'angle philosophique que nous envisageons la suppression de la nomination du commissaire du Gouvernement.

Le système tel que vous le concevez est marqué, disons-le, par une interpénétration des établissements et une certaine consanguinité. Les compétences de l'ARAF lui confèrent une forme d'indépendance particulièrement favorable à la fluidité du dispositif que vous voulez mettre en œuvre, fluidité qui serait entravée par la nomination d'un commissaire du Gouvernement.

Cela dit, monsieur le secrétaire d'État, l'amendement que vous avez accepté indique le contraire. Nous resterons donc pondérés dans nos propos.

**M. le président.** La parole est à M. Paul Giacobbi.

**M. Paul Giacobbi.** Je ne partage pas certains arguments. Je rappelle qu'une jurisprudence européenne a contribué à faire changer la dénomination de « commissaire du Gouvernement » auprès de nos juridictions administratives en « rapporteur public ». Même s'il se trouvait que lesdits commissaires étaient, malgré leur nom, totalement indépendants du Gouvernement – leurs conclusions allaient bien souvent contre le Gouvernement ou les autorités administratives, notamment les préfets –, il n'en demeure pas moins que cette simple appellation gênait : elle semblait troubler les conditions d'un procès équitable. Je signale d'ailleurs humblement que toutes les décisions du Conseil de la concurrence ont été à un moment donné annulées dans des domaines très importants du fait de recours formulés sur ces bases. Depuis, les choses sont organisées un peu différemment.

Nommer un « commissaire du Gouvernement » auprès d'un organe de régulation, c'est prendre un risque par rapport à certaines décisions de régulation de nature quasi-juridictionnelle. Et l'argument selon lequel il est possible de le faire puisqu'il existe des commissaires du Gouvernement auprès des juridictions administratives est controvérsé : du fait de la jurisprudence, ceux qui remplissent cette fonction se nomment désormais « rapporteurs publics » pour bien affirmer leur indépendance.

*(Les amendements identiques n° 17 rectifié et 59 ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** L'amendement n° 90 de M. Gilles Savary, rapporteur, est rédactionnel.

*(L'amendement n° 90, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 91.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Cet amendement vise à la suppression d'une mention inutile.

*(L'amendement n° 91, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 300.

**M. Joël Giraud.** Cet amendement propose que la séparation comptable soit aussi précise que possible et vise à imposer la production et la transmission des documents listés ainsi que la production d'un audit auprès de l'ARAF.

*(L'amendement n° 300, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 117 de M. Gilles Savary, rapporteur, est rédactionnel.

*(L'amendement n° 117, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 191.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Cet amendement invite l'ARAF à émettre des avis en considération de la concurrence intermodale, en faisant en sorte par exemple de ne pas donner d'avis d'augmentation trop importante des redevances au regard de la situation de SNCF Réseau, qui nuirait considérablement à SNCF Mobilités, c'est-à-dire à l'exploitation des trains et à leur trafic, et entraînerait des reports de clientèle sur la route. L'idée consiste donc à ne pas désincarner les avis, qui ne doivent pas être spécialisés dans le ferroviaire au regard des seules données financières, techniques ou économiques ferroviaires, mais doivent au contraire s'intégrer dans le contexte de la concurrence intermodale qui est aujourd'hui impitoyable et suppose que l'on soit très modéré dans l'augmentation des redevances, c'est-à-dire dans l'augmentation des tarifs aux usagers.

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

**M. Frédéric Cu villier, secrétaire d'État.** Sagesse.

*(L'amendement n° 191 est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 82.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Amendement d'harmonisation rédactionnelle.

*(L'amendement n° 82, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. André Chassaing, pour soutenir l'amendement n° 273.

**M. André Chassaing.** Défendu.

*(L'amendement n° 273, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 61.

**M. Joël Giraud.** Cet amendement porte encore une fois sur le régulateur. Vous avez cité un certain nombre d'autorités tout à l'heure, comme la Commission de régulation de l'énergie, la CRE : les projets de textes non seulement réglementaires mais également législatifs sont généralement soumis aux autorités de régulation telles que la CRE. Or

tel n'est pas le cas pour l'ARAF : cet amendement vise donc à prévoir une consultation de l'ARAF – « consultation » ne voulant pas dire « avis conforme ».

*(L'amendement n° 61, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 163.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Cet amendement vise à la suppression des alinéas 64 et 65 du fait de la règle prudentielle insérée aux alinéas 25 à 28 : il y avait redondance.

*(L'amendement n° 163, accepté par le Gouvernement, est adopté et les amendements n° 138 et 93 tombent.)*

**M. le président.** La parole est à M. Olivier Faure, rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 377 rectifié.

**M. Olivier Faure, rapporteur pour avis.** Il s'agit de garantir l'information du régulateur pour tout projet de déclassement d'un bien qui serait situé à proximité des voies ferrées, ce qui permet d'éviter tout risque de pratique discriminatoire entre entreprises.

*(L'amendement n° 377 rectifié, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 105 de M. Gilles Savary, rapporteur, est rédactionnel.

*(L'amendement n° 105, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 94 de M. Gilles Savary, rapporteur, est rédactionnel.

*(L'amendement n° 94, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 212 deuxième rectification.

**M. Joël Giraud.** Cet amendement a pour objet d'étendre les compétences de l'ARAF sur l'EPIC de tête « SNCF », qui échappe au régulateur.

*(L'amendement n° 212 deuxième rectification, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 95 de M. Gilles Savary, rapporteur, est rédactionnel.

*(L'amendement n° 95, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 106 de M. Gilles Savary, rapporteur, est rédactionnel.

*(L'amendement n° 106, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 96 de M. Gilles Savary, rapporteur, est rédactionnel.

*(L'amendement n° 96 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 97 de M. Gilles Savary, rapporteur, est rédactionnel.

*(L'amendement n° 97, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 98 de M. Gilles Savary, rapporteur, est rédactionnel.

*(L'amendement n° 98, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 62.

**M. Joël Giraud.** Les agents de l'ARAF disposent d'un pouvoir de visite et de communication des pièces, à l'instar de toutes les autorités de régulation et autres agences de l'État. Si l'on veut rendre efficace le pouvoir d'enquête simple des agents de l'ARAF, il faudrait, comme dans toutes les autorités de régulation, élargir à ce pouvoir d'enquête simple le délit d'opposition à fonction prévu à l'article L. 2135-9 du code des transports.

*(L'amendement n° 62, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 153 troisième rectification.

**M. Joël Giraud.** Il s'agit d'un amendement de cohérence : nous avons créé une commission des sanctions, ce qui est une bonne chose, mais suppose de prévoir une disposition visant à permettre la poursuite des procédures de sanction en cours devant l'Autorité.

*(L'amendement n° 153 troisième rectification, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)*

*(L'article 4, amendé, est adopté.)*

## Article 5

**M. le président.** La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 19.

**M. Martial Saddier.** Nous avons déjà, pour note part, longuement regretté de n'avoir pu débattre du statut des gares en amont de ce texte. Or le texte prévoit que les gares restent dans le giron de l'opérateur historique : nous craignons que cela ne constitue un sujet de conflit et n'empêche l'évolution des gares – évolution que nombre de pays en Europe ont réalisée. Cet amendement vise donc à enlever les gares du giron de l'opérateur historique.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Avis défavorable. Je veux apporter une précision à M. Saddier sur cette question des gares : même si nous avons fixé une clause de rendez-vous au Gouvernement pour examiner cette question controversée entre les régions, le statut actuel des gares, dans Gares et Connexions, est totalement eurocompatible avec la directive « Refonte », que nous allons transposer. Si cela devait rester en l'état, ce serait donc totalement eurocompatible.

**M. Martial Saddier.** Ce n'est pas ce que j'ai dit !

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Je vous le dis : c'est parfaitement clair ! Cela ne veut pas pour autant dire que la France ne peut pas avoir une autre politique de gares – je rappelle que nous avons fixé une clause de rendez-vous –, mais je vous rassure sur son eurocompatibilité.

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

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Je pense m'être exprimé longuement sur cette question : avis défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. Martial Saddier.

**M. Martial Saddier.** Je voudrais remercier M. le rapporteur de me rassurer sur « l'euro-incompatibilité » lorsque je ne suis pas inquiet, et de ne pas le faire lorsque je suis très inquiet ! Je n'ai jamais soulevé la question de l'eurocompatibilité du texte sur les gares – je vous remercie pour vos propos, que je ne remets pas en cause. Je pense que les gares auraient pu prendre une dimension nouvelle dans ce texte, mais je ne reviens pas sur ce que j'ai développé. Peut-être la loi Cuvillier n° 2 traitera-t-elle des gares ! *(Sourires.)*

*(L'amendement n° 19 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 227 et 274.

La parole est à M. Jean-Luc Laurent, pour soutenir l'amendement n° 227.

**M. Jean-Luc Laurent.** Il est retiré, monsieur le président, puisque l'amendement n° 226 à l'article premier a créé un contrat-cadre.

*(L'amendement n° 227 est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à M. André Chassaigne, pour soutenir l'amendement n° 274.

**M. André Chassaigne.** Défendu.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Avis défavorable puisque nous avons déjà eu ce débat, conclu par l'adoption de l'amendement n° 226.

**M. le président.** Monsieur Chassaigne, retirez-vous votre amendement ?

**M. André Chassaigne.** Je le retire.

*(L'amendement n° 274 est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 63.

**M. Joël Giraud.** Il s'agit d'un amendement rédactionnel. L'exposé des motifs parlant de « contrat de performance » entre l'État et SNCF Mobilités, il n'y a pas de raison de ne pas le préciser dans le texte de la loi.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Nous avons déjà répondu à cette objection : avis défavorable.

*(L'amendement n° 63, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 64.

**M. Joël Giraud.** Je retire cet amendement puisque j'ai déjà eu une réponse sur ce point et que je suis le seul à ne pas voir la qualification du contrat.

*(L'amendement n° 64 est retiré.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n° 121 et 276, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 121.

**M. Joël Giraud.** Cet amendement propose d'ajouter les critères de sécurité des personnes et des biens et de l'aménagement du territoire dans les objectifs assignés à SNCF Mobilités, qui sont déterminés par le fameux « contrat de performance ». Il est extrêmement important que la sécurité des personnes et des biens, d'une part, et l'aménagement du territoire, d'autre part, soient présentés comme des objectifs essentiels dans ce contrat.

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 276 qui fait l'objet de deux sous-amendements, n° 438 rectifié et 439.

La parole est à Mme Jacqueline Fraysse, pour soutenir l'amendement.

**Mme Jacqueline Fraysse.** Nous proposons de modifier la rédaction de l'alinéa 8 pour modifier l'essence même du contrat conclu entre l'opérateur et l'État, dans la mesure où le présent projet de loi fixe des objectifs en termes de qualité de service et de trajectoire financière. Notre proposition tend à détailler les conditions de la qualité de service en précisant que l'objectif du contrat doit être le développement du service public ferroviaire, la sécurité des personnes – nous avons encore tous en tête cet accident dramatique de Brétigny-sur-Orge, dont les conclusions sont accablantes pour le service public ferroviaire – et la réponse aux besoins de transports de la population, ce dernier point étant évidemment central car la politique ferroviaire doit répondre d'abord aux besoins et non faire prévaloir une trajectoire financière.

**M. le président.** L'amendement n° 276 fait l'objet de deux sous-amendements, n° 438 rectifié et 439, pouvant faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. le secrétaire d'État, pour les soutenir ainsi que pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 121.

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Je vais présenter concomitamment les deux sous-amendements, non sans avoir précisé que, ainsi sous-amendé, l'avis du Gouvernement sera favorable à l'amendement qui vient d'être présenté par Mme Fraysse.

J'en profite pour vous préciser, madame Fraysse, puisque vous avez fait référence à l'accident de Brétigny-sur-Orge, qu'il n'y a pas encore de conclusions opposables; je le dis parce que ce sujet est très sensible. Je fais toute confiance – comme vous, je n'en doute pas – aux procédures juridictionnelles ainsi qu'à l'enquête confiée au Bureau d'enquêtes et d'analyses, le BEA, dont les conclusions seront vraisemblablement rendues en fin d'année. Nous savons le statut et la compétence du BEA, nous savons aussi le statut d'indépen-

dance totale du BEA: nous avons donc pleine confiance en cette enquête qui sera versée à la procédure judiciaire encore en cours.

Les sous-amendements portant sur votre amendement apportent des précisions, voire des compléments, rétablissant le caractère cumulatif des exigences de qualité de service public – je pense que nous allons dans le même sens et avec le même état d'esprit – et de trajectoire financière, avec des enrichissements: développement du service public, réponse aux besoins de transport de la population.

Le sous-amendement n° 439 a pour objet de lever toute confusion quant aux missions respectives des différents EPIC: ainsi, le service de sécurité – la Surveillance Générale, ou SUGE –, qui garantit la sécurité des personnes et des biens, sera rattaché à l'EPIC de tête; cela a été réaffirmé. Voilà, une fois encore, une illustration de notre volonté d'assurer des missions les plus intégrées qui soient sur ce type de services, qui sont ô combien importants pour la qualité du service ferroviaire.

**M. André Chassaigne.** Nous n'avions pas suffisamment anticipé certaines avancées!

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Si vous me le permettez, je pense que vous n'aviez pas confiance dans la volonté du Gouvernement et que, progressivement – il nous a fallu et il nous faut encore beaucoup de pédagogie et d'attention à votre position –, le Gouvernement vous démontre...

**Mme Jacqueline Fraysse.** La confiance, cela se gagne!

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Oui, elle se gagne, et je ne suis pas inquiet sur le fait que nous sommes en train de la gagner. Dans l'esprit comme dans le texte, vous aurez la preuve de notre motivation: la confiance s'établit sur notre volonté d'efficacité du service public.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Je suis favorable, *a priori*, à l'amendement n° 276 sous-amendé par le Gouvernement. Mais j'aimerais bien que le Gouvernement m'en fasse une lecture consolidée car j'y perds un peu mon latin.

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

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** L'amendement n° 276 doublement sous-amendé permet d'affirmer que le contrat aborde des objectifs de qualité de service et de trajectoire financière, et de développement du service public ferroviaire, d'aménagement du territoire et de réponse aux besoins de transport de la population.

Monsieur le rapporteur, cette formulation vous sied-elle?

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Tout à fait!

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud.

**M. Joël Giraud.** Eu égard à la proposition qui est faite, je retire l'amendement n° 121 au profit de l'amendement n° 276 sous-amendé. Et je suis prêt à cosigner l'amendement n° 276 si M. Chassaigne en est d'accord.

**M. André Chassaigne.** Ce sera avec un immense plaisir!

**M. Joël Giraud.** L'axe radical communiste est parfait! (*Sourires.*)

(*L'amendement n° 121 est retiré.*)

(*Les sous-amendements n° 438 rectifié et 439, successivement mis aux voix, sont adoptés.*)

(*L'amendement n° 276, sous-amendé, est adopté.*)

**M. le président.** La parole est à M. André Chassaigne, pour soutenir l'amendement n° 275.

**M. André Chassaigne.** Je profite de l'examen de cet amendement pour faire quelques observations complémentaires à mes propos préliminaires.

Les choix stratégiques du groupe vont à l'encontre de la réponse aux besoins de transport des usagers et des collectivités, avec une politique de croissance externe, c'est-à-dire de développement par l'extension du périmètre du groupe et non par la croissance de l'activité, ce qui situe cette orientation dans une logique de marché concurrentiel.

À notre avis, elle s'inspire des thèses libérales pour ses objectifs de rentabilité financière, de réduction du coût du travail et de dumping social. Cette politique organise au sein du groupe, particulièrement dans le transport de marchandises, une concurrence entre modes plutôt que le développement d'une offre complémentaire. Aussi, le présent amendement insiste sur la nécessaire complémentarité entre les filiales du groupe public ferroviaire, afin de mettre un terme à cette dérive qui affaiblit, banalise et contribue à l'éclatement de l'opérateur public.

Monsieur le secrétaire d'État, je veux revenir sur ce que vous avez indiqué tout à l'heure et dire que vous avez un certain art à « faire le paon ». (*Sourires.*)

Parfois, lorsque le rapporteur vous interroge, vous répondez de façon carrée, pour ne pas dire « Garrel »! (*Mêmes mouvements.*)

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** La question de savoir si les filiales faisaient de la concurrence au train ou à d'éventuelles entreprises privées indépendantes ou extérieures à la SNCF a déjà été posée hier. Il n'est donc pas nécessaire de la reposer aujourd'hui.

Avis défavorable.

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

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

Monsieur Chassaigne, cela fait maintenant plusieurs heures que nous échangeons de façon tout à fait sympathique. Je prends comme témoignages d'amitié tous les qualificatifs qui me sont adressés.

**M. Martial Saddier.** À l'exception des miens!

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** J'ai eu le droit d'être comparé à une huître, à un vieux tracteur, à un menu de restaurant et à l'instant au paon.

**M. André Chassaigne.** C'était un jeu de mots: je faisais référence au responsable syndical Thierry Lepaon!

**M. Gilles Savary, rapporteur.** À une locomotive également!

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** La locomotive me sied volontiers.

Je ne sais si mes collègues du gouvernement ont droit à pareil traitement, mais comme c'est fait avec le sourire et de façon agréable, je le prends comme une marque d'affection à l'égard du Gouvernement que je représente ici.

(*L'amendement n° 275 n'est pas adopté.*)

**M. le président.** L'amendement n° 107 de M. le rapporteur est rédactionnel.

(*L'amendement n° 107, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

**M. le président.** La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 324.

**M. François-Michel Lambert.** C'est un amendement très important qui permettra demain à SNCF Mobilités d'associer pleinement tous les acteurs autour des missions qui lui seront confiées. C'est pourquoi nous proposons qu'un des membres désignés dans les instances soit choisi parmi les représentants des consommateurs ou des usagers. Cela permettra de garantir qu'il y a bien une relation directe quant à la qualité de service notamment.

Il est clair que le Gouvernement devra préciser, par décret, les modalités exactes de la présence de ce représentant des usagers ou des consommateurs. Il nous semble indispensable que la voix de ceux qui prennent le train chaque jour puisse s'exprimer dans le conseil d'administration de SNCF Mobilités.

(*L'amendement n° 324, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.*)

**M. le président.** La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 325.

**M. François-Michel Lambert.** Une partie seulement des membres des conseils d'administration de SNCF Mobilités et SNCF Réseau sont responsables dans les conditions applicables aux administrateurs des sociétés anonymes. Les représentants des salariés et les représentants des fonctionnaires sont exemptés de toute responsabilité. Le projet de loi prévoit ainsi de n'appliquer le principe de responsabilité qu'aux seules personnalités qualifiées, en particulier aux parlementaires et aux élus régionaux, ce qui ne peut évidemment être accepté.

Cet amendement vise à rétablir le principe d'égalité de traitement entre les différents membres du conseil d'administration de SNCF Mobilités. Il me semble donc indispensable de supprimer l'alinéa 17 de l'article 5.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Favorable.

La civilisation aura fait un grand pas puisque nous créons des conseils d'administration de gens irresponsables! (*Sourires.*)

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

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Sagesse.

(*L'amendement n° 325 est adopté et l'amendement n° 99 tombe.*)

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 164.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Cet amendement vise à supprimer la notion imprécise de contenu socle, car je ne sais pas ce qu'est un contenu socle au plan juridique.

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

**M. Frédéric Cuivillier, secrétaire d'État.** Favorable.  
(L'amendement n° 164 est adopté.)

**M. le président.** L'amendement n° 108 de M. le rapporteur est de coordination.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuivillier, secrétaire d'État.** Favorable.  
(L'amendement n° 108 est adopté.)

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements identiques, n° 213 rectifié, 326 rectifié et 351 rectifié.

La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 213 rectifié.

**M. Joël Giraud.** Il s'agit d'un sujet que nous avons déjà évoqué en fin de matinée, relatif au cas particulier des biens immobiliers de SNCF Mobilités qui sont financés par les autorités organisatrices de transport. L'indemnité en cas de cession d'un de ces biens à l'autorité organisatrice doit tenir compte des financements déjà perçus par SNCF Mobilités afin d'éviter de payer deux fois le même bien. Ce matin, j'avais déposé un amendement à l'article 1<sup>er</sup> et un autre à l'article 5. J'ai retiré ces deux amendements car je crois que l'amendement n° 213 est mieux rédigé du point de vue juridique.

**M. le président.** La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 326 rectifié.

**M. François-Michel Lambert.** Comme vient de le dire M. Giraud, cet amendement tient compte du cas particulier des biens immobiliers de SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau. Monsieur le secrétaire d'État, hier vous m'avez fait remarquer, et je le concède, que j'avais dit un peu trop rapidement que « qui paye décide ». Aujourd'hui, il est clair qu'on ne peut pas demander à certains de payer deux fois. Aussi, cet amendement nous semble-t-il être de bon sens et aller dans le sens d'une coopération entre l'État, le système ferroviaire SNCF, SNCF Mobilités, SNCF Réseau et les principaux financeurs que sont les régions et qui le seront plus encore demain en raison de la décentralisation qui, je n'en doute pas, sera votée avant la fin de l'année.

**M. Martial Saddier.** Il a raison.

**M. le président.** La parole est à M. Rémi Pavros, pour soutenir l'amendement n° 351 rectifié.

**M. Rémi Pavros.** Il est défendu.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Favorable.

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

**M. Frédéric Cuivillier, secrétaire d'État.** Le Gouvernement est favorable à ces amendements et il lève le gage.

(Les amendements identiques n° 213 rectifié, 326 rectifié et 351 rectifié, modifiés par la suppression du gage, sont adoptés.)

**M. le président.** La parole est à M. Olivier Faure, rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 376 rectifié.

**M. Olivier Faure, rapporteur pour avis.** Cet amendement vise à procéder à l'harmonisation des procédures de déclassement en matière foncière entre les deux EPIC. Aussi, il vous est proposé que SNCF Mobilités puisse désormais procéder à ses propres déclassements, comme c'est le cas pour l'autre EPIC, SNCF Réseau.

(L'amendement n° 376 rectifié, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 5, amendé, est adopté.)

#### Article 5 bis

**M. le président.** Je suis saisi de quatre amendements, n° 201, 327 rectifié, 355 rectifié et 202, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n° 327 rectifié et 355 rectifié sont identiques, l'amendement n° 355 rectifié faisant l'objet d'un sous-amendement n° 424.

La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 201.

**M. Joël Giraud.** Cet amendement propose de confier aux régions un rôle de chef de file pour l'aménagement des gares en lien avec leur rôle de chef de file en matière d'intermodalité.

**M. le président.** La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 327 rectifié.

**M. François-Michel Lambert.** Les gares constituent les lieux de mobilité et d'intermodalité par excellence. Elles sont des lieux de rendez-vous entre les trains longue distance et les trains régionaux et doivent offrir des accès piétons, vélos – tout à l'heure nous avons adopté une disposition visant à sécuriser le stationnement des vélos à l'intérieur ou aux abords des gares prioritaires –, transport collectif routier, taxis et voitures individuelles. Il est logique de confier aux régions un rôle de chef de file en matière d'aménagement des gares d'intérêt régional.

**M. le président.** La parole est à M. Rémi Pavros, pour soutenir l'amendement n° 355 rectifié.

**M. Rémi Pavros.** Il est défendu.

**M. le président.** La parole est à Mme Lucette Lousteau, pour soutenir le sous-amendement n° 424.

**Mme Lucette Lousteau.** Il est retiré.

(Le sous-amendement n° 424 est retiré.)

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 202.

**M. Joël Giraud.** Il s'agit d'un amendement de repli qui propose de confier aux régions le rôle de chef de file pour l'aménagement des seules gares régionales.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Défavorable à l'amendement n° 201 au motif qu'il prévoit d'accorder le chef de filât pour les gares aux régions, y compris pour les gares de catégorie une, c'est-à-dire que les régions se revendiqueraient chef de file pour les gares nationales – gare du Nord, gare Saint-Lazare. Il me semble que c'est peu imaginable.

Par ailleurs, je demande à M. Giraud de se rallier aux amendements identiques n° 327 rectifié de M. Lambert et 355 rectifié de M. Pavros.

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

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Après ce parcours fléché de la part de notre rapporteur, nous aurions souhaité pouvoir donner un avis favorable au sous-amendement qui n'a pas été défendu. Malgré cela, nous considérons que nous pouvons donner un avis favorable à l'amendement n° 355.

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud.

**M. Joël Giraud.** Je retire mes amendements n° 201 et 202.

*(Les amendements n° 201 et 202 sont retirés.)*

*(Les amendements identiques n° 327 rectifié et 355 rectifié sont adoptés.)*

**M. le président.** Je suis saisi de plusieurs amendements, n° 230 deuxième rectification, qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 427, 330 rectifié, 353 rectifié, 416, 200 et 298, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n° 330 rectifié et 353 rectifié sont identiques, ainsi que les amendements n° 200 et 298.

La parole est à Mme Lucette Lousteau, pour soutenir l'amendement n° 230 deuxième rectification.

**Mme Lucette Lousteau.** Le service public de transport régional représente aujourd'hui douze mille trains par jour, soit la très large majorité des quinze mille circulations quotidiennes. En dix ans de gestion du TER, les régions ont fortement dynamisé la fréquentation, notamment grâce au développement des dessertes et à une politique d'investissement volontariste pour l'acquisition de nouvelles rames et la rénovation des gares.

Pourtant, les prérogatives d'autorités organisatrices de plein exercice ne leur sont pas encore totalement reconnues, à la différence des autorités d'agglomération urbaine ou du STIF.

À l'heure où le Gouvernement porte, dans le cadre de la réforme territoriale, de grandes ambitions pour les régions et souhaite leur transférer les transports interurbains et les routes, cet amendement vise à préciser les modalités d'exercice de la compétence exclusive régionale en matière de TER et à conforter ainsi les régions dans leur rôle d'autorité organisatrice de plein exercice.

Cet amendement s'appuie sur les dispositions existantes en faveur des autorités organisatrices de transport urbain et du STIF et propose leur généralisation à l'ensemble des autorités organisatrices régionales.

Les critères de la notion d'autorité organisatrice de plein exercice reconnus pour les autorités organisatrices de transport urbain et pour le STIF supposent *a minima* de confier aux régions les compétences suivantes : la fixation des tarifs du TER, y compris pour les abonnements, la propriété du matériel roulant, une ressource propre dédiée au financement de leur compétence transport public de voyageurs.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir le sous-amendement n° 427, à l'amendement n° 230 deuxième rectification.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Il vise à supprimer l'alinéa 8, ce qui reviendrait à reconnaître aux régions un ensemble de compétences ferroviaires sans précédent, tout en excluant la faculté de mise en concurrence.

**M. le président.** La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 330 rectifié.

**M. François-Michel Lambert.** Les usagers font face à mille cinq cents tarifications différentes dans le système ferroviaire français. Comment voulez-vous créer la confiance ? Comment voulez-vous donner de la visibilité ? Comment voulez-vous promouvoir l'idée d'un déplacement intermodal quand il y a des ruptures tarifaires au sein même du mode ferroviaire, entre les trains nationaux, régionaux et inter-régionaux ?

Il est indispensable, pour rassurer l'utilisateur, mais aussi pour permettre aux régions de conduire des politiques tarifaires plus visibles afin de créer des perspectives favorables aux investissements, d'adopter cet amendement, qui en rejoint d'autres, déposés par mes collègues.

**M. le président.** La parole est à M. Rémi Pavros, pour soutenir l'amendement n° 353 rectifié.

**M. Rémi Pavros.** Il est identique.

**M. le président.** La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 416.

**M. Martial Saddier.** Il est défendu.

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 200.

**M. Joël Giraud.** Il est défendu.

**M. le président.** La parole est à Mme Lucette Lousteau, pour soutenir l'amendement n° 298.

**Mme Lucette Lousteau.** Il est défendu.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** C'est là un moment important de notre discussion, puisque nous ouvrons la liberté tarifaire aux régions. La commission pourrait être favorable à tous ces amendements, mais elle juge intéressant d'adopter le plus complet, l'amendement n° 230, après avoir voté le sous-amendement n° 427.

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

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Nous avons eu une longue discussion, en commission, sur les revendications des régions concernant la clarification des compétences en matière ferroviaire.



Il est vrai que les amendements sont extrêmement larges et je regrette que nous ne puissions pas avoir une approche plus précise et ponctuelle, thème par thème, problématique par problématique. Nous sommes quasiment sur des déclarations d'intention, presque des déclarations de politique générale, alors que ce qui est sous-jacent est bien la reconnaissance des compétences ferroviaires, qui peuvent même s'inscrire dans un texte différent tant le prisme est large.

Je maintiens que la liberté tarifaire doit s'accompagner d'une prise de conscience : il nous faut avoir une démarche beaucoup plus rationnelle dans l'organisation ferroviaire. À un moment, le coût même du transport ferroviaire conduit à une optimisation des réseaux, qu'il s'agisse du TER ou du niveau inter-régional. Cette problématique rattrape les régions.

On nous renvoie à la discussion sur le versement « transports » et la capacité de financement des régions. Ce qui est ici mis en exergue est le coût même du ferroviaire. Je rappelle le chiffre donné par le rapporteur : l'usager n'a à sa charge que 28 à 30 % du coût réel du transport régional. Il est important de le souligner, quand on entend certains témoignages sur le prix des transports : il n'est pas le reflet de la réalité.

J'avais indiqué en commission que nous pourrions être favorables à cette liberté tarifaire sous une réserve – et elle n'est pas mineure : la nécessité de maintenir les tarifs sociaux nationaux. C'est important et je pense que ça l'est aussi pour les régions, même si nous savons que des expériences sont engagées en faveur de certaines catégories de population. Certaines expériences sont d'ailleurs intéressantes par leur volontarisme : je pense au ferroviaire à un euro en Languedoc-Roussillon.

Il est donc important qu'on puisse préserver la situation des tarifs sociaux nationaux.

Nous ne ferons pas l'économie, dans ce texte ou dans un autre, d'une réflexion sur les relations économiques et financières entre l'État et les régions. J'entends parler d'un « ping-pong financier » et des propos véhéments ont été tenus hier soir concernant les redevances d'accès.

Le STIF payant les redevances d'accès, et les prérogatives reconnues au STIF étant revendiquées par toutes les régions, je souhaite de la clarté quant aux redevances d'accès et à qui doit porter la charge qu'elles représentent. Il y a là une différence d'appréciation entre les régions et l'État.

Sur les amendements n<sup>os</sup> 330 rectifié et 353 rectifié, je m'en remettrai à la sagesse de l'Assemblée, parce qu'ils maintiennent les tarifs sociaux. Avis défavorable aux autres. Voilà, de façon assez rapide, le rappel de la position du Gouvernement telle qu'elle été exposée devant la commission.

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Je continue à penser qu'il faut se rallier à l'amendement n<sup>o</sup> 230 deuxième rectification, qui dit que les tarifs sociaux nationaux s'appliquent aux services régionaux de voyageurs et qu'un tarif de référence national est maintenu pour des trajets concernant des services organisés par des autorités organisatrices différentes : cela veut dire « par deux régions ».

Je pense que l'amendement n<sup>o</sup> 230 deuxième rectification est beaucoup plus complet que les autres, parce qu'il énonce toutes les compétences qu'on reconnaît aux régions. C'est un

amendement très important. Il marque un basculement, une reconnaissance de ce qui a été accompli par les régions et de ce que sera probablement leur rôle, dans le cadre d'un réseau national unifié et d'une entreprise SNCF pilotée par l'État.

Hier, nous avons résisté à une demande des régions qui voulaient entrer en force dans les instances du groupe public national. Celui-ci est et restera piloté par l'État. En outre, comme vous venez de le dire justement, monsieur le ministre, avoir des conventions de financement croisées n'emporte pas de liens capitalistiques. Ce n'est pas parce qu'une région finance une autoroute en délégation de service public, réalisée par Eiffage ou par Vinci, qu'elle entre au conseil d'administration. Il ne faut pas confondre les choses.

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Évidemment.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Les financements croisés n'emportent pas de liens capitalistiques. Si c'était le cas, seul le STIF siègerait au conseil d'administration du groupe national, parce qu'il est le seul à payer le coût complet de l'infrastructure, alors que toutes les autres régions sont subventionnées. Il faut le dire ici, de façon à dissiper les ambiguïtés qui ont été instillées hier. J'étais désolé de voir que le président de l'Association des Régions de France sortait accablé alors qu'on venait de lui offrir une place au conseil de surveillance pour les régions de province et une autre pour le STIF : si on avait calculé au trébuchet des contributions financières, le STIF aurait empli l'ensemble de la représentation régionale.

Cela dit, aujourd'hui nous allons un peu dans la direction souhaitée par Alain Rousset, puisqu'il y a une reconnaissance des compétences des régions, qui deviennent autorités organisatrices de plein exercice. Je demande donc à mes collègues de se rallier à l'amendement n<sup>o</sup> 230 deuxième rectification.

**M. le président.** La parole est à M. Martial Saddier.

**M. Martial Saddier.** Je vous avoue que je ne comprends pas pourquoi vous avez si peu confiance en les territoires de France et pourquoi les régions doivent sortir étrillées de ce texte – au moins à l'Assemblée nationale, on verra ce qui se passera au Sénat.

Ce ne peut pas être une défiance à l'encontre des équipes en place, puisque vingt des vingt-deux régions sont gouvernées par la majorité. Est-ce que vous ne croyez pas en la réforme qui sera débattue et qui annonce clairement que le transport sera une des compétences des futures grandes régions ? Est-ce que vous anticipez, monsieur le ministre, une débâcle aux futures élections régionales ?

**M. François-Michel Lambert.** Mais non...

**M. Martial Saddier.** Ou bien est-ce qu'une nouvelle fois, ce qui doit se passer dans toute la France serait bloqué par une situation parisienne ? En raison du cas des gares parisiennes et du STIF, tout le reste du territoire français ne pourrait donc pas s'adapter et se développer comme nous le réclamons sur tous les bancs de l'hémicycle, puisque des amendements ont été déposés par tous les groupes ?

Je regrette vraiment que la situation soit bloquée pour toutes les régions alors qu'une telle mesure sera probablement inscrite dans la loi au cours de l'été, qu'elle est souhaitée par tous les groupes de l'hémicycle et qu'elle est nécessaire pour l'ensemble du territoire.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Je demande une suspension de séance.

**Suspension et reprise de la séance**

**M. le président.** La séance est suspendue.

*(La séance, suspendue à dix-huit heures quarante-cinq, est reprise à dix-huit heures cinquante.)*

**M. le président.** La séance est reprise.

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Je vais essayer de me montrer clair et précis puisque la lumière a jailli de la suspension de séance *(Sourires)*.

Je propose, finalement, que l'on choisisse la rédaction des amendements identiques n<sup>os</sup> 330 rectifié et 353 rectifié établissant la liberté tarifaire et que, contrairement à ce que j'avais suggéré, nous ne nous replions pas sur l'amendement n<sup>o</sup> 230 de M. Roussel que j'avais sous-amendé. Il s'avère en effet contradictoire avec un certain nombre de dispositions que nous avons votées pendant ces dernières heures – je pense, en particulier, au versement transport ou à d'autres points de ce type.

Nous en resterons donc à la liberté tarifaire, les autres considérations relevant d'autres parties du texte.

**M. Martial Saddier.** Vous vous êtes fait acheter, monsieur le rapporteur! *(Sourires)*

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Pas du tout!

La liberté tarifaire pour les régions constitue une avancée considérable, l'une des plus importantes de notre texte, qui sera d'ailleurs probablement complétée par des dispositions figurant dans la loi de décentralisation.

**M. François-Michel Lambert.** Tout à fait!

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Je vous propose donc d'adopter les amendements identiques n<sup>os</sup> 330 rectifié et 353 rectifié.

**M. Martial Saddier.** Une minute de silence pour les régions!

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Je vous prie, monsieur Saddier, de bien vouloir retirer l'amendement n<sup>o</sup> 416 puisqu'il sera sans objet.

**M. le président.** La parole est à Mme Lucette Lousteau.

**Mme Lucette Lousteau.** Je retire l'amendement n<sup>o</sup> 230, deuxième rectification.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 230, deuxième rectification, est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Je retire le sous-amendement n<sup>o</sup> 427.

*(Le sous-amendement n<sup>o</sup> 427 est retiré.)*

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n<sup>os</sup> 330 rectifié et 353 rectifié?

**M. Frédéric Cuveillier, secrétaire d'État.** Il n'a pas changé depuis tout à l'heure : sagesse!

**M. le président.** La parole est à M. Martial Saddier.

**M. Martial Saddier.** Je ne sais pas s'il est possible, à ce stade de notre discussion, de faire une minute de silence pour les régions parce que, depuis hier soir, les choses sont compliquées pour elles.

Symboliquement, je maintiens mon amendement n<sup>o</sup> 416 car je ne mets pas en cause la bonne foi du rapporteur ni la demande de sagesse du Gouvernement mais j'avoue ne plus comprendre grand chose.

Je salue les avancées réalisées mais je maintiens mon amendement afin de donner un signal au Sénat et à la CMP montrant qu'il est encore possible de progresser, monsieur le rapporteur. Je vous aide!

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud.

**M. Joël Giraud.** Ébloui par la lumière *(Sourires)*, je retire l'amendement n<sup>o</sup> 200.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 200 est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Lucette Lousteau.

**Mme Lucette Lousteau.** Je retire l'amendement n<sup>o</sup> 298.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 298 est retiré.)*

*(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 330 rectifié et 353 rectifié sont adoptés et l'amendement n<sup>o</sup> 416 tombe.)*

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 204.

**M. Joël Giraud.** Comme vous le savez, les États membres de l'Union européenne ont adopté le règlement « Obligations de services publics » dit OSP, qui est entré en vigueur le 3 décembre 2009 pour permettre aux autorités organisatrices de transport, les AOT, de choisir le mode d'attribution de leurs contrats.

Nous proposons d'introduire en droit français cette liberté de choix des AOT dans la logique du règlement OSP, ce qui permettra d'ailleurs aux autorités organisatrices de transport de se préparer, y compris pour celles qui souhaitent l'installation d'une régie ou une autre organisation, selon des modes juridiques différents.

Enfin, cela permettra à notre pays d'être plus fort dans la négociation finale du quatrième paquet ferroviaire afin de s'opposer à la vision de la Commission européenne qui souhaite imposer des appels d'offres pour l'attribution des contrats de services publics ferroviaires dès 2019.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Avis défavorable, non pour des raisons de fond puisque nous savons que la concurrence sera effective mais cela ne nous semble pas opportun pour le moment.

Je l'ai dit : nous réorganisons l'ensemble de notre système ferroviaire. Chaque chose en son temps!

J'ajoute, surtout, que l'Union européenne révisé le règlement OSP.

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Eh oui !

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Vous demandez la transposition d'un dispositif qui est en train d'être modifié, ce qui ne nous laisse aucune visibilité, y compris s'agissant de l'ouverture à la concurrence puisqu'en première lecture, les certitudes du Parlement ont beaucoup vacillé. Nous ne savons pas si la date de 2019 sera maintenue – probablement pas, d'ailleurs, puisque l'on parle aussi de 2023, certaines voix s'élevant pour faire savoir que la mise en concurrence ne serait pas aussi universelle et obligatoire que l'on pourrait le penser.

Je vous propose donc de rejeter cet amendement.

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

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Cette question de fond mérite que l'on s'y arrête quelques instants quoiqu'elle n'entre pas dans le champ d'action de ce projet de loi.

Je l'ai dit et répété *urbi et orbi*, ce texte comporte un certain nombre d'enjeux et de défis mais pas celui de l'ouverture à la concurrence.

Madame Fraysse, vous pourrez rapporter ce témoignage à M. Chassaigne qui, à mon sens, ne le connaît pas – il est vrai que sur cette question, quelles que soient les familles politiques ou les appartenances syndicales, la situation est parfois malaisée. J'en veux pour preuve le rapport du Conseil économique, social et environnemental qui m'a été remis lors de mon arrivée aux responsabilités gouvernementales, au mois de juillet 2012. Le rapporteur, qui n'était pas encore secrétaire général de la CGT, concluait ainsi : « Une concertation devrait être engagée avec l'Association des régions de France pour définir le calendrier et les modalités de l'ouverture à la concurrence des TER et lancer assez rapidement les premières expérimentations qui devraient pouvoir commencer au début de 2015. »

La CGT avait d'ailleurs voté ce rapport, dont je m'étais, pour ma part, volontairement distancié. Mon propos n'est pas d'accuser qui que ce soit, mais de montrer que cette question mérite d'être clarifiée. Ce que j'entends, y compris dans la rue, c'est que le service public a été fragilisé, notamment dans le fret, du fait d'une libéralisation qui s'est faite à la hâte, et sans que le service public soit organisé et rendu plus robuste. J'ai déjà eu l'occasion de dire que lorsqu'il s'est agi d'ouvrir le fret à la concurrence en 2007, on a mis le wagon à l'envers. Il aurait été préférable de commencer par organiser et renforcer le service public, pour qu'il soit à même d'affronter cet environnement concurrentiel.

Sur les piquets de grève, on m'accuse de vouloir, à travers ce texte, ouvrir le trafic ferroviaire à la concurrence. En réalité, ce texte n'ouvre pas à la concurrence : il y prépare le service public, pour une date qui est encore incertaine. Mais nous refusons, pour notre part, d'anticiper cette ouverture à la concurrence, contrairement aux préconisations contenues dans les conclusions de l'avis du Conseil économique, social et environnemental.

Cela signifie qu'il faut une organisation de qualité ; nous y travaillons.

**M. Martial Saddier.** C'est le grand écart ! Quelle souplesse, monsieur le secrétaire d'État !

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Au contraire ! Vous, vous avez plongé le fret ferroviaire dans de grandes difficultés...

**M. Martial Saddier.** Tout est de notre faute, c'est cela ?

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** ...en ne le préparant pas à cet environnement concurrentiel. On voit le résultat ! Et dans le même temps, vous faisiez de grandes envolées sur les objectifs du Grenelle de l'environnement. Pour notre part, nous avons décidé de prendre le contre-pied de votre triste initiative et d'adopter la démarche inverse, c'est-à-dire celle du bon sens.

Nous devons veiller à la situation financière des entreprises publiques, créer un groupe public ferroviaire unifié et mettre en place un cadre social harmonisé. Il ne s'agit en rien d'anticiper un calendrier qui, comme l'a dit M. le rapporteur, n'est pas encore fixé. Il est tout de même curieux qu'à chaque fois que nous parlons du transport ferroviaire en France – mais cela est vrai dans d'autres domaines – on nous pousse à anticiper d'éventuelles évolutions européennes ! J'ai déjà dit tout à l'heure que notre méthode consiste bien plutôt à faire valoir la spécificité française pour essayer de faire bouger les lignes européennes, que de s'y soumettre préventivement.

Le quatrième paquet ferroviaire n'a pas encore fixé ce qui relève de la gouvernance et les dates qui figurent dans le texte adopté par le Parlement européen ne sont plus celles qui avaient d'abord été annoncées. On retiendrait désormais 2023... N'est-ce pas, monsieur le rapporteur ?

**M. Gilles Savary, rapporteur.** C'est exact, monsieur le secrétaire d'État.

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** ...comme échéance de mise en concurrence des délégations de service public.

Je vous invite donc à laisser le Gouvernement engager, au niveau européen, des négociations sur la notion même de service public, car je ne suis pas sûr que nous en ayons la même lecture d'un pays à l'autre. Du reste, s'agissant de la prochaine présidence du conseil des ministres européens, j'ai rappelé à mon collègue Maurizio Lupi que je ne souhaitais pas que l'on parle de gouvernance de libéralisation sans avoir préalablement établi la définition et le périmètre des obligations de service public. On voit très bien comment les choses risquent de se passer : nous allons assister à une ruée sur les secteurs profitables du secteur ferroviaire, et les lignes déficitaires resteront à la charge du secteur public et des collectivités. Il faut, à cet égard, que les régions soient prudentes, car si le périmètre des obligations et des délégations de service public n'est pas stabilisé, celles-ci vont être appelées au secours des lignes déficitaires. En bref, remettons les débats et les calendriers dans l'ordre, n'anticipons pas ce qui ne peut pas l'être – les discussions, sur ces questions, sont en cours ou n'ont même pas encore été engagées – et évitons de faire dire à ce texte ce qu'il ne dit pas.

**M. le président.** La parole est à M. Martial Saddier.

**M. Martial Saddier.** Je serai très bref. Je veux seulement relever, dans le discours assez long que vous avez prononcé, monsieur le secrétaire d'État, deux phrases qui valent leur pesant d'or. Vous vous êtes tourné vers moi en disant que la majorité précédente avait créé la situation actuelle en ne se préparant pas à la concurrence.

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** En effet.

**M. Martial Saddier.** Et depuis hier soir, vous ne cessez de vous tourner vers une partie de la majorité, en jurant la main sur le cœur que ce texte ne prépare pas la concurrence. Cela en dit long sur l'ambiguïté du Gouvernement.

Oui, il va y avoir ouverture à la concurrence. Oui, c'est une source de dynamisme. Oui, c'est une source d'efficacité. Oui, c'est une source d'économies. Oui, c'est une source de retour à l'équilibre budgétaire. Oui, c'est ce que l'Allemagne fait depuis vingt ans. Et oui, mesdames et messieurs les députés, c'est ce que la France va devoir faire entre 2019 et 2023. Oui, il faut d'urgence nous préparer et anticiper ! C'est ce que nous ne cessons de dire : anticiper, anticiper, anticiper, pour préparer le système ferroviaire français.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Sur ce sujet, il est important que chacun clarifie sa position, car nous sommes regardés et observés. Pour ma part, je ne suis pas hostile à la concurrence, et je l'ai déjà dit à de nombreuses reprises.

**M. Martial Saddier.** C'est vrai.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Je pense en particulier que, dans les conflits sans fin qui opposent les régions à la SNCF, il y a une part d'obscurantisme et de faux procès. Et si l'on pouvait y voir de plus près, on s'apercevrait sans doute que la situation n'est pas aussi défavorable à la SNCF que certains peuvent le penser ici.

**M. Martial Saddier.** Nous sommes d'accord.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Cela s'est en tout cas vérifié à plusieurs reprises. Aujourd'hui, l'absence d'une concurrence sereinement acceptée ne fait que des perdants sur le rail. Jamais nulle part, sauf quand un État a voulu le détruire, l'opérateur historique n'en a fait les frais. Jamais !

Ce qui est clair, monsieur Saddier, c'est que jusqu'à présent, nous faisons des ouvertures honteuses à la concurrence – car la concurrence existe bien sur le rail : on compte trente compagnies aujourd'hui. On signait à Bruxelles et on résistait à Paris. Cela a commencé avec Jean-Claude Gayssot qui, le premier, a ouvert le marché à la concurrence. C'était le premier paquet ferroviaire, en 2001, avec prise d'effet en 2004, pour l'ouverture au fret international. Cela s'est prolongé, en 2007, avec le fret national, puis en 2010, sous les gouvernements de droite, pour l'international. Aujourd'hui, c'est la dernière phase qui doit être mise en œuvre.

Ce qui est clair, c'est que si l'on n'anticipe pas à Bruxelles avant d'ouvrir à la concurrence ici, on va avoir l'*open access*, c'est-à-dire l'écroulement, car il n'y a aucune raison qu'une entreprise rationnelle investisse sur une ligne à perte. D'ailleurs, la SNCF elle-même est très critiquée à l'étranger, pour écrémer dans d'autres pays : elle l'a fait avec le *Nuovo trasporto viaggiatori*, ou NTV, en Italie – c'est pour cela que les Italiens sont furieux contre nous ; elle l'a fait également avec *Westbahn* en Autriche, et elle le fait dans bien d'autres pays.

Il existe des moyens d'éviter cela. Dans le transport aérien, par exemple, il a été décidé que les créneaux horaires ne pouvaient être ouverts que s'ils n'étaient pas occupés. C'est le principe : « *Use it or lose it* ». On devrait imposer ce même principe à Bruxelles pour les lignes de trains à grande vitesse : tant qu'une ligne à grande vitesse est occupée par la SNCF, celle-ci la garde – cela s'appelle le droit des grands-pères – et seuls les nouveaux sillons peuvent être ouverts. Il n'y a

aucune raison de tuer notre industrie nationale, payée par les Français, pour les beaux yeux de la concurrence et de l'idéologie ultralibérale.

Pour ce qui est des trains de service public, la formule de la délégation de service public devrait être imposée à Bruxelles, car elle vaut mieux que la mise en concurrence à tout va des lignes, qui prévaut actuellement à Bruxelles. Je pense donc que le secrétaire d'État a raison de poser cartes sur table, en évitant à la fois d'agiter un épouvantail et de se cacher honteusement derrière son petit doigt, comme l'ont fait les précédents ministres, qui ouvraient la concurrence à Bruxelles et qui expliquaient à Paris qu'ils ne l'avaient pas ouverte.

**M. Martial Saddier.** Il faut anticiper !

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

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Monsieur Saddier, vous prenez la parole pour commenter les propos excellents du rapporteur en scandant : « Il faut anticiper ! » Précisément, il ne s'agit pas d'anticiper, mais d'organiser, et de le faire sur une base claire. Or, pour le moment, cette base n'a pas été négociée et précisée au niveau européen. Moi, je veux aller me battre au niveau européen, parce que ce que dit le rapporteur est très juste : l'ouverture du fret à la concurrence en 2007, parce que ses modalités d'organisation n'ont pas été définies clairement, a eu les effets que l'on sait pour l'opérateur historique. Et je ne souhaite pas que cela se reproduise.

Il faut définir clairement les notions juridiques de délégation et d'obligation de service public, sur la base desquelles se fera l'ouverture à la concurrence. Vous, vous voulez faire l'inverse. Vous dites qu'il faut anticiper, mais comment voulez-vous anticiper ? Souhaitez-vous anticiper en ouvrant toutes les portes et toutes les fenêtres à une concurrence qui aujourd'hui ne nous est pas imposée, sans même avoir de garanties précises sur la notion de service public ? Ce débat doit être mené au niveau européen, à Bruxelles. C'est le postulat et le préalable.

Mais dans le même temps, nous devons garantir la solidité du service public : c'est aussi simple que cela. Il ne s'agit pas de refuser ce débat, qui arrivera en son temps – nous avons déjà commencé, du reste, à évoquer des questions aussi importantes que celle de la propriété du matériel roulant. Mais pour autant, il faut que la France soit offensive : il faut qu'elle aille discuter et négocier au niveau européen, et non qu'elle anticipe petitement, basement, honteusement, une mise en concurrence absolue, comme certains souhaiteraient nous la voir subir.

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud.

**M. Joël Giraud.** Compte tenu des explications données par le rapporteur, dont je partage le point de vue sur l'ouverture à la concurrence et la façon de l'organiser, et par le secrétaire d'État, qui a fait montre de son volontarisme dans cette affaire complexe, je retire mon amendement.

(L'amendement n° 204 est retiré.)

**M. le président.** La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 329.

**M. François-Michel Lambert.** Je profite de cette occasion pour apporter tout mon soutien à M. le secrétaire d'État et à M. le rapporteur. Ils ont très clairement expliqué que nous ne sommes pas dans une attitude béate face à la concurrence, mais que nous sommes en train de construire l'indispensable système ferroviaire dont la France a besoin, avec le système

des trois EPIC – SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilité – pour que demain, si concurrence il y a, celle-ci soit bénéfique à tous, et non pas mortifère, et que l'on échappe aux effets désastreux qu'ont eus les dérégulations successives de ces dernières années.

Cet amendement s'inscrit toujours dans la même logique, qui veut que les régions soient aujourd'hui le fer de lance du transport ferroviaire. Elles sont le fer de lance de ce qui fera la puissance du transport de voyageurs, mais aussi du fret. Il s'agit de revenir à la situation qui existait à la fin du XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècles : c'est autour de compagnies régionales que le transport ferroviaire s'est alors développé. Ceci étant, si les régions sont un fer de lance, il faut aussi qu'elles aient les fruits de leurs investissements.

Cet amendement prévoit donc que les régions qui financent l'intégralité des investissements en matière de matériel roulant puissent, au terme du contrat qu'elles auront conclu avec l'opérateur de mobilité qu'elles auront choisi, récupérer ce matériel, pour continuer à répondre aux besoins des usagers et renforcer l'offre de mobilité dans leur territoire.

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Duron, pour soutenir l'amendement n° 354 deuxième rectification.

**M. Philippe Duron.** Même si je leur suis très attaché, je ne dirais pas que les régions sont le « fer de lance » du transport ferroviaire, mais l'un de ses atouts majeurs. Les TER jouent un grand rôle dans le transport quotidien des voyageurs mais il ne faut pas oublier le transport à grande vitesse, par exemple.

Je rejoins toutefois notre collègue Lambert pour dire qu'il faut clarifier les responsabilités des régions et faire en sorte, après les phases d'expérimentation et de généralisation, de leur conférer le rôle plein et entier d'AOT. Il est important de leur confier la responsabilité du matériel qu'elles achètent et de faire en sorte qu'elles retrouvent ce matériel à la fin de la convention d'exploitation. Cela va dans le sens d'une clarification à la fois comptable et juridique.

**M. le président.** La parole est à Mme Lucette Lousteau, pour soutenir l'amendement n° 299.

**Mme Lucette Lousteau.** Il est défendu.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Je ne suis hostile à aucun des trois amendements mais je demande toutefois le retrait des amendements n° 329 et 299, au profit de l'amendement n° 354 deuxième rectification.

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

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Nous avons déjà eu en commission cette discussion sur les « biens de retour » et les « biens de reprise ». J'avais une prévention, tout en reconnaissant leur pleine légitimité aux régions et la nécessité d'une clarification, afin qu'elles ne paient pas une nouvelle fois ce qu'elles ont déjà subventionné. L'amendement n° 354 deuxième rectification, si j'en ai bien compris l'esprit et la lettre, est plus précis, dans la mesure où il indique que les matériels restent à la disposition de SNCF Mobilités : cela ôte toute ambiguïté quant à la motivation de la propriété réclamée. Je demande le retrait des amendements n° 329 et 299, au profit de l'amendement n° 354 deuxième rectification.

**M. le président.** Maintenez-vous votre amendement, monsieur Lambert ?

**M. François-Michel Lambert.** Je maintiens cet amendement, dont l'esprit est différent : il prévoit la reprise du matériel, après son acquisition et sa mise à disposition, quand l'amendement n° 354 deuxième rectification prévoit que l'autorité organisatrice acquiert un matériel qui se trouve au sein de SNCF Mobilités. L'approche est différente et j'aurais aimé que MM. le rapporteur et le secrétaire d'État expliquent davantage pourquoi leur préférence va à l'amendement de nos collègues Duron et Pauvros. Il me semble en effet qu'il vaut mieux privilégier la propriété des matériels dès leur acquisition.

**M. le président.** Maintenez-vous votre amendement, madame Lousteau ?

**Mme Lucette Lousteau.** Je le maintiens.

*(L'amendement n° 329 n'est pas adopté.)*

*(L'amendement n° 354 deuxième rectification est adopté et l'amendement n° 299 tombe.)*

*(L'article 5 bis, amendé, est adopté.)*

## Article 6

**M. le président.** La parole est à M. Martial Saddier, inscrit sur l'article.

**M. Martial Saddier.** Après un débat intéressant qui nous a permis d'évoquer la concurrence, à mots feutrés et prudents pour ce côté-là de l'hémicycle – M. le secrétaire d'État ne parlant pas d'« anticiper » mais de « s'organiser » –, nous en venons au « décret socle », objet d'un énième désaccord, puisque nous estimons qu'il ne permet pas de préparer convenablement le monde ferroviaire à l'arrivée de la concurrence.

Nous avons bien compris, monsieur le secrétaire d'État, que ce texte était à la limite de l'acceptabilité sociale que vous aviez pu négocier en amont avec le monde des cheminots. Tout s'est bien passé jusqu'à l'examen du texte en commission mais, quelques jours avant les débats en séance publique, la grève a commencé. Vous n'avez eu alors de cesse d'embrayer la marche arrière, pour finir par lâcher, la nuit dernière, sur un certain nombre d'amendements – employeur unique, statut des cheminots inchangé – et détricoter ce que vous aviez peiné à obtenir.

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** C'est faux ! Étiez-vous à l'étranger ces derniers jours ?

**M. Martial Saddier.** Nous sommes farouchement opposés au « décret socle », qui vise à élargir le statut des cheminots à des entreprises privées, lesquelles ne sont pas au cœur des négociations. On refuserait d'anticiper l'arrivée de la concurrence que l'on ne s'y prendrait pas autrement : ce « décret socle » entraînera, pour les entreprises concernées, un surenchérissement de leurs coûts, une baisse de leur compétitivité et de leur dynamisme, et les placera de façon déloyale dans le jeu de la concurrence. Voilà pourquoi nous déposerons un certain nombre d'amendements sur cet article 6.

**M. le président.** Je suis saisi de quatre amendements, n° 388, 396, 139 et 278, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n<sup>os</sup> 388 et 396 sont identiques, de même que les amendements n<sup>os</sup> 139 et 278.

La parole est à M. Rémi Pavros, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 388.

**M. Rémi Pavros.** C'est un amendement de précision, qui a son importance, puisqu'il s'agit de substituer aux mots : « déroger à » les mots : « comporter des stipulations moins favorables que ». Cela signifie que les accords d'entreprise qui seraient négociés ne peuvent, à aucun moment, contenir des dispositions moins favorables que l'accord de branche. Comme les auteurs des autres amendements soumis à discussion commune, nous considérons que cette hiérarchisation est essentielle.

**M. le président.** La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement identique n<sup>o</sup> 396.

**M. François-Michel Lambert.** Il est défendu.

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 139.

**M. Joël Giraud.** Même argumentation.

**M. le président.** La parole est à Mme Jacqueline Fraysse, pour soutenir l'amendement identique n<sup>o</sup> 278.

**Mme Jacqueline Fraysse.** Cet amendement de précision porte sur les accords d'entreprise ou d'établissement relatifs à la durée et à l'aménagement du temps de travail. Le projet de loi prévoit que, pour les salariés relevant de la convention collective ferroviaire, ces accords ne pourront déroger aux conventions ou accords de branche. Par cet amendement, nous proposons que, pour la durée et l'aménagement du temps de travail, les accords d'établissement ou d'entreprise puissent éventuellement y déroger, à condition qu'ils soient plus favorables aux salariés.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Même s'ils vont tous dans le même sens, je demande le retrait des amendements n<sup>os</sup> 139 et 278 au profit des amendements n<sup>os</sup> 388 et 396, dont la rédaction me semble plus complète.

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

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

**M. le président.** Maintenez-vous votre amendement, madame Fraysse ?

**Mme Jacqueline Fraysse.** Les amendements vont dans le même sens, je vous en donne acte. Toutefois, je maintiens l'amendement n<sup>o</sup> 278 car je trouve qu'il apporte une précision importante.

**M. le président.** Maintenez-vous votre amendement, monsieur Giraud ?

**M. Joël Giraud.** Je le retire et demande d'être cosignataire de l'amendement n<sup>o</sup> 388.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 139 est retiré.)*

**M. le président.** Je précise, madame Fraysse, que l'adoption des amendements identiques n<sup>os</sup> 388 et 396 fera tomber le vôtre.

*(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 388 et 396 sont adoptés et l'amendement n<sup>o</sup> 278 tombe.)*

**M. le président.** La parole est à M. Rémi Pavros, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 372.

**M. Rémi Pavros.** Cet amendement vise à permettre le report de pause des personnels sédentaires chargés des missions de sécurité et à mettre en place de meilleures conditions pour assurer efficacement la sécurité et la continuité du transport ferroviaire. Il permettrait aux aiguilleurs, en particulier, de conserver leur régime au sein de SNCF Réseau.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 372, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 20.

**M. Martial Saddier.** Le projet de loi soumet au même régime l'ensemble des salariés exerçant une activité de transport ferroviaire de marchandises ou de voyageurs, de gestion, d'exploitation ou de maintenance sous exploitation des lignes et installations fixes d'infrastructures ferroviaires.

L'amendement proposé vise ainsi à préciser que le cadre social harmonisé s'applique aux salariés du groupe public ferroviaire et aux salariés d'entreprises ayant une activité de transport ferroviaire de marchandises ou de voyageurs. Comme je l'ai expliqué en préambule, aller au-delà de ce périmètre conduirait à pénaliser le système ferroviaire français dans son ensemble.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Avis défavorable. Nous avons déjà adopté en commission un amendement qui exclut les entreprises de travaux – excepté l'activité de traction, si elle existe.

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

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

*(L'amendement n<sup>o</sup> 20 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Jacqueline Fraysse, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 280 rectifié.

**Mme Jacqueline Fraysse.** En matière de durée du travail, le projet de loi prévoit que les entreprises ferroviaires, dans leur ensemble, seront soumises à des règles communes définies par décret en Conseil d'État.

Dans sa rédaction actuelle, le texte précise que ces règles devront garantir un haut niveau de sécurité des circulations et la continuité du service et assurer la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs. Nous pensons qu'il serait plus simple, et finalement plus cohérent, d'inscrire ce texte dans la continuité de l'existant, en disposant que les règles relatives à la durée du travail seront fixées par référence au décret qui régit déjà la durée du travail du personnel de la SNCF.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Avis défavorable. Il s'agit d'un décret, c'est donc un acte réglementaire qui doit engager la négociation. Par ailleurs, ce décret s'appelle « socle », car il vise à définir le cadre de la négociation de la future convention collective.

Il est clair que, si nous acceptions cet amendement, il ne serait pas nécessaire de mettre en œuvre une convention collective. Or, c'est ce que nous voulons faire pour assurer un encadrement social très fort de toutes les activités déjà concurrentielles et éviter ainsi le dumping social.

Nous ne voulons pas renoncer à une telle convention dans l'intérêt des cheminots qui nous reprocheraient un jour le mal que pourraient leur faire des travailleurs qui auraient toutes les qualifications requises mais viendraient de pays *low cost*, et pas simplement sur le rail, avec les trente compagnies existantes, mais au sein même du groupe SNCF qui compte aujourd'hui 950 filiales, dont certaines opèrent à l'étranger.

Nous comptons protéger le territoire français par cette convention collective et nous ne pouvons pas l'aligner sur le décret existant de façon définitive et catégorique. Si nous devons le faire, d'ailleurs, le décret existant se suffirait à lui-même et il ne serait pas nécessaire d'ouvrir la convention collective.

Rappelons que beaucoup d'activités sont hors convention collective. Soit la situation est régie par le décret ou les règles découlant du statut, soit par le droit commun du travail. C'est pour renforcer la protection du travailleur que nous mettons en œuvre cette convention collective. Avis défavorable.

*(L'amendement n° 280 rectifié n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de plusieurs amendements, n°s 279, 140, 332, 389 et 402, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 389 et 402 sont identiques.

La parole est à Mme Jacqueline Fraysse, pour soutenir l'amendement n° 279.

**Mme Jacqueline Fraysse.** Cet amendement de précision tend à compléter l'alinéa 13 de l'article 6 relatif au « décret socle » afin que les spécificités du métier et de l'organisation du travail des agents SNCF soient prises en compte, dans la mesure où ils représentent 80 % des salariés du système ferroviaire.

À titre d'exemple, nous pouvons citer le cas du conducteur de train qui, selon qu'il est affecté au fret ou au transport de voyageurs, n'est pas soumis aux mêmes conditions de travail. Il en va de même des contrôleurs, selon qu'ils travaillent dans un TER ou un TGV.

Or, il ne faut pas confondre conditions de travail et métier. Un conducteur de train reste un conducteur de train, qu'il soit affecté au fret ou au transport de voyageurs. À cet égard, nous regrettons que le fonctionnement par activités ait conduit à cloisonner ces agents au point qu'un conducteur de train fret ne puisse pas conduire un train de voyageurs. Les salariés nous ont même appris qu'en cas de besoin, la SNCF préférerait envoyer un taxi récupérer un autre conducteur de train plutôt que de solliciter le conducteur de train fret qui est pourtant disponible et déjà sur place. Ce fonctionnement ne nous satisfait pas, aussi avons-nous déposé cet amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 140.

**M. Joël Giraud.** Pour les mêmes raisons, j'ai déposé deux amendements, celui-ci et l'amendement n° 402, qui sont alternatifs, même si ce dernier est juridiquement mieux rédigé que le premier. Cet amendement tend à compléter l'alinéa 13 par les mots : « en tenant compte des spécificités de l'activité de ces derniers et de l'organisation du travail, notamment de la durée du travail et des repos. » Il permettrait de couvrir l'intégralité du champ cité à l'instant par Mme Fraysse.

**M. le président.** La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 332.

**M. François-Michel Lambert.** Notre groupe retire cet amendement au profit de l'amendement n° 389 de M. Pavvros et d'autres députés du groupe SRC, qui nous paraît mieux rédigé.

*(L'amendement n° 332 est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à M. Rémi Pavvros, pour soutenir l'amendement n° 389.

**M. Rémi Pavvros.** La rédaction de cet amendement est en effet plus simple et surtout plus adaptable sur le plan du code du travail. Je suis sensible aux arguments de Mme Fraysse et il appartiendrait peut-être au Gouvernement d'intégrer à l'amendement qui sera retenu la spécificité des métiers qui est une notion importante. Dans ces conditions, nous pourrions nous mettre d'accord sur l'un ou l'autre de ces amendements.

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement identique, n° 402.

La parole est à M. Joël Giraud, pour le soutenir.

**M. Joël Giraud.** Défendu.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** La commission souhaiterait retenir l'amendement n° 389, en le sous-amendant pour tenir compte de la spécificité des métiers. Nous aboutirions alors à une rédaction très proche mais meilleure tout de même que celle de l'amendement de M. Chassaingne.

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

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Nous allons essayer de faire une synthèse entre les différents amendements. Je souhaiterais que M. Giraud retire le sien au profit de l'amendement n° 389. Contrairement à ce que prétendait M. Saddier, le « décret socle » a pour objet de poser des règles communes à l'ensemble des acteurs du ferroviaire. Quand j'évoquais les défauts de la préparation à la mise en concurrence, je pensais en particulier à cette absence de règles harmonisées. C'est vrai, non pas de toute l'organisation du travail, mais de règles essentielles, comme la durée du travail ou la sécurité des travailleurs.

Il est par ailleurs important de laisser les partenaires sociaux compléter autant que nécessaire le « décret socle » dans le cadre de la négociation collective. C'est même la base de l'architecture que nous bâtissons dans l'organisation de la branche du ferroviaire pour acter le fait que nous n'avons pas un opérateur unique mais une pluralité d'opérateurs et que, vraisemblablement, pour un certain nombre d'activités, d'autres seraient appelés à intervenir.

**M. Martial Saddier.** La concurrence !

**M. Frédéric Cuvillier**, *secrétaire d'État*. Mais cela ne saurait constituer un préjudice social et ne pourrait se faire au moins-disant social. La négociation collective est, dès lors, indispensable. Le dialogue social n'est pas le propre de tous mais il est important de pouvoir négocier une convention collective, au même titre que d'autres branches de métiers. L'État, pas plus que la représentation nationale, ne doit se substituer aux partenaires sociaux.

Il me paraît également important de compléter le contenu de ce décret par une disposition relative au repos. Je vous propose de retirer vos amendements au profit de l'amendement n° 389 que je vais sous-amender pour répondre aux préoccupations de MM. Giraud et Pavros et de Mme Fraysse. Ce sous-amendement viserait ainsi à ajouter, avant le terme « notamment », les mots « en tenant compte des spécificités des métiers ».

Le « décret socle » pourrait ainsi devenir un élément essentiel du cadre social harmonisé. Il jettera la base d'un régime de travail capable d'assurer tant la continuité du service que la sécurité des travailleurs, en tenant compte des spécificités des métiers. J'espère avoir été clair. Le sujet n'est pas évident mais je pense que nous sommes parvenus à un bon équilibre qui permet d'assurer un certain nombre de garanties sociales aux travailleurs.

**M. Martial Saddier**. Quelle souplesse !

**M. Rémi Pavros**. Voici une synthèse digne d'un congrès du parti socialiste !

**M. le président**. Quel est l'avis de la commission sur ce sous-amendement ?

**M. Gilles Savary**, *rapporteur*. Avis favorable.

**M. le président**. Retirez-vous votre amendement, madame Fraysse ?

**Mme Jacqueline Fraysse**. Il me semblerait plus judicieux de conserver aussi la référence à l'organisation du travail.

**M. le président**. La parole est à M. le rapporteur.

**M. Gilles Savary**, *rapporteur*. Restons-en à la rédaction initiale. Je voterai contre l'amendement de Mme Fraysse si elle le maintient.

**M. le président**. Que décidez-vous, madame Fraysse ?

**Mme Jacqueline Fraysse**. Je maintiens mon amendement mais je voterai l'amendement n° 389 sous-amendé par le Gouvernement.

**M. le président**. Maintenez-vous vos amendements, monsieur Giraud ?

**M. Joël Giraud**. Je retire mes amendements.

*(Les amendements n° 140 et 402 sont retirés.)*

*(L'amendement n° 279 n'est pas adopté.)*

*(Le sous-amendement n° 440 est adopté.)*

*(L'amendement n° 389, sous-amendé, est adopté.)*

**M. le président**. La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 21.

**M. Martial Saddier**. Il est défendu avec les mêmes arguments que précédemment. J'en profite pour vous demander, monsieur le président, comment vous comptez organiser la suite des travaux.

**M. le président**. Il nous reste à examiner 59 amendements sur ce texte,...

**M. Jean-Yves Le Bouillonnet**. Puis le projet de loi organique !

**M. le président**. En effet. Je propose donc, comme me le suggère M. Saddier, que nous levions la séance à vingt heures pour reprendre nos travaux ce soir.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 21 ?

**M. Gilles Savary**, *rapporteur*. Défavorable, pour des raisons déjà expliquées lors de la présentation d'amendements antérieurs.

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

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

*(L'amendement n° 21 n'est pas adopté.)*

*(L'article 6, amendé, est adopté.)*

#### Après l'article 6

**M. le président**. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 115 rectifié.

**M. Gilles Savary**, *rapporteur*. Cet amendement très complexe vise à ce que tout propriétaire ou exploitant d'une installation radioélectrique s'assure que celle-ci ne porte pas atteinte au bon fonctionnement des circulations ferroviaires. Plusieurs incidents sérieux se sont en effet produits en raison d'activités produisant des ondes électromagnétiques ou radioélectriques, au point que des trains ont dû s'arrêter ; c'est fâcheux. Il nous a donc été demandé de présenter cet amendement pour inviter les producteurs d'ondes à s'assurer que leur activité n'est pas nuisible et ne risque pas d'entraver le trafic ferroviaire en provoquant des difficultés, voire des interruptions de circulation dangereuses et intempestives.

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

**M. Frédéric Cuvillier**, *secrétaire d'État*. Il s'agit d'un sujet extrêmement sensible qui mobilise pleinement l'attention du Gouvernement. L'Agence nationale des fréquences a créé un groupe de travail avec RFF, les opérateurs de téléphonie mobile et l'ARCEP, qui détient le pouvoir décisionnaire en la matière. Ce groupe, éclairé par des avis d'experts, conduit des travaux particulièrement techniques qui ne sont pas encore achevés.

Je propose donc le retrait de cet amendement. Si les conclusions du groupe de travail indiquent qu'il est nécessaire de prendre une disposition législative pour résoudre le problème, le Gouvernement pourra naturellement l'intégrer à la proposition de loi relative à l'exposition aux ondes électromagnétiques que votre Assemblée a adoptée et dont le Sénat doit encore achever l'examen ; au contraire, s'il n'est pas nécessaire d'adopter une disposition législative, alors la question ne se pose pas.



Telle est la position du Gouvernement, qui estime nécessaire de disposer d'un éclairage technique, scientifique et juridique sur cette question particulièrement sensible.

**M. le président.** La parole est à M. Martial Saddier.

**M. Martial Saddier.** Une fois n'est pas coutume, alors que je suis plutôt enclin à défendre M. le rapporteur, je vais en l'occurrence approuver M. le ministre. Comme je l'ai déjà dit en commission, il est naturellement inacceptable que l'on ne puisse remédier au problème de stations de radio amateurs qui se mettent à arrêter les trains ; chacun en comprend bien l'enjeu de sécurité, mais il faut qu'une étude d'impact soit réalisée en amont. M. le ministre nous annonce que ce sera le cas ; à titre personnel et fidèle à la position que j'ai défendue en commission, j'estime que la sagesse exige de se réfugier derrière l'étude sérieuse que semble mener le Gouvernement.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** La représentation nationale aura fait son devoir en signalant avec fermeté son inquiétude au sujet de ces perturbations dont, à ce jour, les conséquences ont pu être préoccupantes, à défaut d'être graves. La réponse apportée par M. le ministre ne m'étonne pas : il s'agit en effet d'un sujet complexe sur lequel, pour ce qui nous concerne, nous ne disposons pas d'étude précise. L'amendement visait à porter ces incidents à l'attention de l'administration, laquelle semble déjà en être tout à fait consciente puisqu'un groupe de travail étudie actuellement la question. Que le Gouvernement introduise une disposition ou non au cours de la navette, nous souhaiterions en tout état de cause être destinataires des conclusions du groupe de travail, car il s'agit là d'un problème de sécurité dont la représentation nationale ne saurait se désintéresser.

**M. Frédéric Cuveillier, secrétaire d'État.** Cela va de soi.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Dans ces conditions, c'est bien volontiers que je retire l'amendement.

*(L'amendement n° 115 rectifié est retiré.)*

#### Article 6 bis

*(L'article 6 bis est adopté.)*

#### Après l'article 6 bis

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 155 rectifié.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Cet amendement, accepté par la commission à mon initiative, vise à transposer dans le domaine ferroviaire ce que l'on appelle la « juste culture » dans le domaine aérien, c'est-à-dire l'obligation – sans sanction – de signaler tous les incidents survenus sur le réseau. La diffusion de ces informations auprès de l'ensemble des opérateurs permet de prévenir d'éventuelles difficultés. Ce mécanisme fonctionne remarquablement bien dans l'aviation. Les réseaux ferroviaires étant de plus en plus ouverts, il me semble important de prendre cette précaution.

*(L'amendement n° 155 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

#### Article 6 ter

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 156.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Cet amendement vise à mettre le service de la sûreté de la SNCF à la disposition de l'ensemble du réseau, afin d'éviter que chaque compagnie ferroviaire crée ses propres *cow-boys* du rail. Fort de trois mille personnes, le service de la sûreté exerce des missions très particulières et opère désormais sur le réseau avec une grande expérience. Nous pensons donc qu'il doit être mis à disposition de toutes les entreprises ferroviaires existantes, et ce sans discrimination aucune. C'est la raison pour laquelle nous avons également ouvert la possibilité pour l'ARAF d'émettre un avis conforme concernant la tarification des prestations fournies par la SUGE aux autres opérateurs ferroviaires.

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

**M. Frédéric Cuveillier, secrétaire d'État.** Favorable.

**M. le président.** La parole est à M. Martial Saddier.

**M. Martial Saddier.** Je tiens à saluer M. le rapporteur car ce genre d'amendement, discrètement adopté en soirée, pourrait sembler anodin ; au contraire, il représente une avancée significative. Le débat a eu lieu en commission, où j'avais souligné le rôle croissant que les collectivités locales sont appelées à jouer dans l'organisation territoriale de demain. C'est notamment aux communautés de communes et aux communautés d'agglomérations qu'incombera de plus en plus souvent la compétence de la police intercommunale. Il serait bon que M. le rapporteur ait à l'esprit que cet amendement devra sans doute à terme être élargi aux officiers de police judiciaire des polices municipale et intercommunale.

*(L'amendement n° 156 est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 158.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Cet amendement vise à préciser que les agents de la police nationale et les militaires de la gendarmerie nationale dans l'exercice de leurs missions – lors d'une mission de filature, par exemple – pourront « accéder librement et gratuitement aux trains ».

**M. François-Michel Lambert.** Ah bon ?

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Oui, ce n'est apparemment pas toujours d'une évidence limpide. Cela étant, l'adverbe « gratuitement » semble poser problème : mieux vaudrait s'en remettre à une convention passée entre la SNCF et le ministère de l'intérieur. Je vous propose donc de rectifier le texte de l'amendement en supprimant cet adverbe.

**M. le président.** L'amendement n° 158 serait ainsi rectifié par la suppression des mots « et gratuitement ». Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuveillier, secrétaire d'État.** Le Gouvernement est favorable à cet amendement dans sa version rectifiée.

*(L'amendement n° 158, tel qu'il vient d'être rectifié, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 157.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement de cohérence.

*(L'amendement n° 157, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

*(L'article 6 ter, amendé, est adopté.)*

#### Après l'article 6 ter

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 160.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Cet amendement vise à obliger les opérateurs ferroviaires à rendre compte des faits de délinquance et des troubles graves à l'ordre public survenus à bord de leurs trains. Le ministère de l'intérieur, que nous avons auditionné, a exprimé ce souhait; nous nous sommes donc saisis de cette question particulièrement importante de sécurité et de sûreté sur les réseaux, surtout en Île-de-France. Nous ne voulions pas que le texte demeure muet en la matière, et cet enrichissement parlementaire honore notre Assemblée.

*(L'amendement n° 160, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

#### Article 7

**M. le président.** La parole est à M. André Chassaigne, pour soutenir l'amendement n° 281.

**M. André Chassaigne.** Il est défendu.

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

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Défavorable.

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

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Défavorable: je n'ai pas d'opposition sur le fond mais la rédaction est superfétatoire.

*(L'amendement n° 281 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 159.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Cet amendement vise à autoriser l'ARAF à émettre un avis conforme – nous en avons déjà beaucoup parlé – sur la tarification des prestations de sûreté que la SUGE fournit aux autres compagnies ferroviaires et gestionnaires d'infrastructures.

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

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** Avis favorable à cet amendement très important.

**M. Martial Saddier.** Avis très favorable!

*(L'amendement n° 159 est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 189.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement de cohérence qui découle du précédent.

*(L'amendement n° 189, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

*(L'article 7, amendé, est adopté.)*

**M. le président.** La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

#### ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

**M. le président.** Prochaine séance, ce soir, à vingt et une heures trente:

Suite de la discussion, après engagement de la procédure accélérée, du projet de loi portant réforme ferroviaire et de la proposition de loi organique relative à la nomination des dirigeants de la SNCF.

La séance est levée.

*(La séance est levée à vingt heures.)*

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

NICOLAS VÉRON