

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

182^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du lundi 9 avril 2018

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE MME ANNIE GENEVARD

1. Nouveau pacte ferroviaire (p. 2653)

Rappels au règlement (p. 2653)

M. André Chassaigne

Mme la présidente

M. André Chassaigne

Suspension et reprise de la séance (p. 2654)

M. Jean-Luc Mélenchon

Mme la présidente

M. Sébastien Jumel

Mme la présidente

M. Hubert Wulfranc

M. Jean-Marie Sermier

Suspension et reprise de la séance (p. 2655)

M. Loïc Prud'homme

Mme Laurianne Rossi

Suspension et reprise de la séance (p. 2655)

M. Jean-Paul Lecoq

Mme la présidente

M. Sébastien Jumel

Mme la présidente

Mme Laurianne Rossi

M. Thierry Benoit

Mme la présidente

M. Jean-Marie Sermier

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

DISCUSSION DES ARTICLES (p. 2656)

Avant l'article 1^{er} (p. 2657)

Amendements n^{os} 2, 15, 268

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

Amendements n^{os} 72, 103, 108, 273

Amendements n^{os}, 294 (sous-amendement), 306 (sous-amendement), 307 (sous-amendement), 297 (sous-amendement), 296 (sous-amendement), 293 (sous-amendement), 308 (sous-amendement), 309 (sous-amendement), 310 (sous-amendement), 311 (sous-amendement), 167

Article 1^{er} (p. 2673)

M. Gilbert Collard

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques

Mme Emmanuelle Ménard

M. Éric Coquerel

M. Loïc Prud'homme

M. Jean-Luc Mélenchon

Mme Valérie Lacroute

M. Jean-Luc Fugit

Mme Danielle Brulebois

M. Frédéric Reiss

M. Hubert Wulfranc

M. Sébastien Jumel

M. Pierre Dharréville

M. Jean-Paul Lecoq

M. Gilles Lurton

M. Jean-Marie Sermier

M. Ludovic Pajot

M. Alexis Corbière

M. Charles de Courson

Mme Danièle Obono

M. André Chassaigne

Mme Laurianne Rossi

Mme Élisabeth Borne, ministre

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 2681)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE MME ANNIE GENEVARD

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.

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

1

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE

Suite de la discussion d'un projet de loi

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, après engagement de la procédure accélérée, du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire (n^{os} 764, 851, 842).

Rappels au règlement

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne, pour un rappel au règlement.

M. André Chassaigne. Ce rappel au règlement se fonde sur l'article 58, alinéa 1 du règlement. Les conditions exigées par la Constitution concernant les études d'impact ne sont pas ici réunies. En effet, l'article 8 de la loi organique relative à l'application notamment de l'article 39 de la Constitution pose des conditions extrêmement strictes quant à l'étude d'impact des projets de loi. L'étude d'impact doit notamment exposer avec précision « l'articulation du projet de loi avec le droit européen en vigueur (...) et son impact sur l'ordre juridique interne, l'état d'application du droit sur le territoire national dans le ou les domaines visés par le projet de loi, (...) l'évaluation des conséquences économiques, financières, sociales et environnementales ainsi que des coûts et bénéfices financiers attendus des dispositions envisagées pour chaque catégorie d'administrations publiques et de personnes physiques et morales intéressées en indiquant la méthode de calcul retenue, (...) les consultations qui ont été menées avant la saisine du Conseil d'État (...) ».

Le projet de loi initial du Gouvernement étant un projet de loi d'habilitation à légiférer par ordonnances, l'étude d'impact initiale précise que « les différents impacts (...) seront développés à la lumière des contours définitifs de chacune des dispositions proposées », soit, au moment de la ratification des ordonnances.

Or, l'amendement n^o 273 du Gouvernement modifie le statut de l'entreprise SNCF pour la transformer en une société nationale à capitaux publics régie par le code du

commerce. Sur ce point, nous ne disposons d'aucune étude d'impact, alors qu'un tel changement n'est pas sans risque pour l'avenir de l'entreprise et du service public.

L'article 47-1 de notre règlement prévoit que « la Conférence des présidents est compétente pour constater (...) une éventuelle méconnaissance des conditions de présentation fixées par la loi organique relative à l'application de l'article 39 de la Constitution ». Je demande donc la suspension de nos travaux jusqu'à la réunion de la Conférence des présidents...

M. Gilbert Collard. Il a raison !

M. André Chassaigne. ...afin que celle-ci constate que les règles fixées par la loi organique sont méconnues et qu'elle retire le projet de loi de l'ordre du jour en vertu de l'article 39, alinéa 4 de la Constitution. *(Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et FI.)*

M. Éric Coquerel. Argumentation imparable !

M. Thierry Benoit. On poursuit !

Mme la présidente. Monsieur le président Chassaigne, mes chers collègues, l'article 47-1 de notre règlement précise qu'en effet la Conférence des présidents est compétente et qu'elle dispose de dix jours à compter du dépôt du projet de loi pour se prononcer. On peut considérer que, si elle le souhaite, elle se prononcera sur cette question lors de sa réunion de demain.

M. Sébastien Jumel. Cela devient compliqué...

Mme la présidente. Si vous souhaitez une suspension de séance, monsieur le président Chassaigne, elle est de droit, mais le délai est forclo.

M. André Chassaigne. Pas du tout ! Permettez que j'arguement !

Mme la présidente. Formellement, monsieur le président Chassaigne, souhaitez-vous formuler un nouveau rappel au règlement ?

M. André Chassaigne. Oui !

Mme la présidente. Vous avez donc la parole pour ce rappel au règlement.

M. André Chassaigne. Vous vous appuyez sur le délai de dix jours à compter du dépôt du projet de loi. Certes, mais si la Conférence des présidents s'était prononcée, elle l'aurait fait sur le projet de loi initial habilitant le Gouvernement à légiférer par ordonnances.

M. Jean-Marie Sermier. C'est vrai !

M. André Chassaigne. Je le rappelle : sur ce point, l'étude d'impact ne répond à aucune des conditions fixées par l'article 8 de la loi organique du 15 avril 2009 – et pour cause puisqu'il s'agit par définition d'articles qui ne légifèrent pas ! Aucune évaluation des conséquences économiques,

financières, sociales, environnementales de la modification du statut de la SNCF induite par l'amendement du Gouvernement déposé il y a quelques heures seulement !

S'agissant par exemple de l'obligation d'exposer les consultations menées avant la saisine du Conseil d'État, l'étude d'impact précise – écoutez bien, mes chers collègues : « Une concertation approfondie est en cours pour préparer les ordonnances avec les principales parties prenantes, notamment les représentants des voyageurs et des entreprises, les autorités organisatrices de transport, les organisations syndicales et patronales du secteur, ainsi que les opérateurs. » Convenez-en, madame la présidente, nous sommes hors des clous ! Nous sommes hors des clous s'agissant de toutes les conditions très strictes que j'ai déjà exposées. Nous ne pouvons continuer à bavasser, comme si de rien n'était ! Nous savons d'ores et déjà que nous discutons d'un projet de loi qui ne répond pas aux règles constitutionnelles élémentaires posées par l'article 39 de la Constitution. Cessons de nous ridiculiser ! Il faut interrompre immédiatement cette discussion afin que la Conférence des présidents, seule compétente, – j'insiste : seule compétente –, constate que le dépôt de l'amendement n° 273 du Gouvernement méconnaît les conditions fixées par la loi organique. (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et FI.*)

M. Thierry Benoit. On continue !

Mme la présidente. Merci, monsieur le député. Avant de commencer la discussion, je rappelle qu'il n'y a pas d'étude d'impact sur les amendements et que le délai de dix jours que j'ai évoqué porte bien sur le texte initial. Les dispositions réglementaires sont donc claires.

M. André Chassaigne. Je demande une suspension de séance !

Mme la présidente. Si vous souhaitez évoquer cette question en Conférence des présidents, vous en aurez le loisir demain matin.

M. Thierry Benoit. Mais oui ! Demain matin !

Mme la présidente. Monsieur Chassaigne ?

M. André Chassaigne. Je demande une suspension de séance.

Mme la présidente. Elle est de droit. Deux minutes.

M. André Chassaigne. Ce n'est pas assez !

Suspension et reprise de la séance

Mme la présidente. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt et une heures trente-huit, est reprise à vingt et une heures quarante-deux.)

Mme la présidente. La séance est reprise.

La parole est à M. Jean-Luc Mélenchon, pour un rappel au règlement. Sur le fondement de quel article, monsieur le président ?

M. Jean-Luc Mélenchon. Le même que celui invoqué par M. Chassaigne.

Je sais que vous êtes soucieuse, madame la présidente, que notre discussion se déroule dans les meilleures conditions. Je vous propose donc une mesure d'apaisement (*Rires sur*

plusieurs bancs du groupe LaREM) qui pourrait éventuellement satisfaire mon collègue Chassaigne, qui est de bonne humeur et de bonne composition.

Ce n'est pas difficile : nous n'avons qu'à organiser une réunion de la Conférence des présidents séance tenante. (*Applaudissements sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

Nous en avons pour cinq minutes, monsieur de Rugy est dans le coin, le président Jacob est là, il ne manque personne ! Voilà qui réglerait notre divergence d'appréciation !

En effet, nous n'avons pas entendu de contre-argumentation après l'intervention du président Chassaigne. Vous avez donné une vision, mais le président Chassaigne a raison de dire que les amendements qui viennent d'être introduits modifient la logique du texte. Je crois que ce que je vous propose est de bon sens. (*Applaudissements sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

Mme la présidente. Merci, monsieur le président Mélenchon. La « vision », c'est tout simplement l'article 9 de la loi organique. J'ajoute que seul le président de l'Assemblée nationale est habilité à convoquer la Conférence des présidents et que, puisque nous avons le plaisir d'y siéger ensemble, nous nous y retrouverons demain matin à 10 heures puisqu'il est prévu qu'elle se réunisse. Le cas échéant, elle se prononcera sur la question que vous soulevez.

La parole est à M. Sébastien Jumel. Pour un rappel au règlement ?

M. Sébastien Jumel. Oui, madame la présidente, sur le fondement de l'article 58, alinéa 3. Le sujet est sérieux et j'aimerais prolonger le brillant exposé de notre président, André Chassaigne.

Il y a quelques jours, Mme la garde des sceaux invitait l'Assemblée nationale à ne pas confondre la quantité et la qualité des amendements. Ce faisant, elle témoignait de la volonté de l'exécutif de porter atteinte au principe irréfragable selon lequel les parlementaires que nous sommes ont la capacité d'enrichir la loi, de la modifier, voire de s'y opposer. Or le Gouvernement a déposé il y a quelques heures un amendement qui n'est pas anecdotique, puisqu'il rétrécit le champ de la loi d'habilitation. Il a une valeur normative, puisqu'il modifie, excusez du peu, la configuration juridique de la future SNCF, sans qu'aucune étude d'impact n'ait été présentée aux parlementaires.

M. Dino Cinieri. Vous avez raison !

M. Sébastien Jumel. L'argumentation d'André Chassaigne est donc tout à fait fondée : il est nécessaire et urgent de réunir la Conférence des présidents. Le président de l'Assemblée nationale nous a dit qu'il fallait être présent en séance, quelles que soient l'importance et l'urgence des débats. J'imagine donc qu'il est à deux pas de l'hémicycle et qu'il peut réunir sans attendre la Conférence des présidents, afin de trancher le litige qui nous oppose.

M. Alain Bruneel. Absolument !

M. Gilbert Collard. Est-il seulement là ?

M. Sébastien Jumel. Nous pourrions ensuite reprendre sereinement nos débats. Il importe en effet que les parlementaires que nous sommes soient éclairés sur les décisions qu'ils s'approprient à prendre, car elles seront déterminantes, non seulement pour les cheminots, mais pour le service public ferroviaire dans son ensemble. Madame la présidente, nous

souhaitons que vous envoyiez un texto au président de Rugy, que celui-ci nous rejoigne au plus vite et qu'il réunisse immédiatement la Conférence des présidents.

M. Thierry Benoit. On continue !

Mme la présidente. Monsieur le député, sur le fond, le propre d'un amendement est de modifier la loi, et il peut arriver qu'il la modifie substantiellement.

M. Sébastien Jumel. Celui-ci rétrécit considérablement le champ d'habilitation !

Mme la présidente. La question de savoir s'il faut évaluer l'impact d'une modification substantielle de la loi, puisque c'est la question que vous posez, a été tranchée par l'article 9 de la loi organique du 15 avril 2009, dont le contenu, que j'ai rappelé tout à l'heure, est assez clair. Il se peut que ces règles évoluent demain, et sans doute serait-ce souhaitable mais, pour l'heure, c'est ce texte qui borde nos travaux.

La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour un nouveau rappel au règlement.

M. Hubert Wulfranc. Madame la présidente, au cours de cette séance, qui est une séance de votation, nous allons nous prononcer sur un amendement qui fait la loi en lieu et place d'une ordonnance. Or l'article 61, alinéa 1 de notre règlement dispose que « l'Assemblée est toujours en nombre pour délibérer et pour régler son ordre du jour ». Et il se trouve que l'ordre du jour, tel qu'il a été fixé par le Gouvernement, vient d'être remis en cause par le président de notre groupe.

Madame la présidente, nous souhaitons que le président de l'Assemblée nationale réunisse la Conférence des présidents et qu'un accord soit trouvé sur l'ordre du jour de notre séance avant que nous entamions l'examen des articles de ce projet de loi. *(Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et FI.)*

M. Sébastien Jumel. Très bien !

M. Thierry Benoit. On continue !

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Je souhaiterais, madame la présidente, vous demander une suspension de séance.

Mme la présidente. Elle est de droit.

M. Thierry Benoit. Combien de temps ?

Mme la présidente. Deux minutes.

Suspension et reprise de la séance

Mme la présidente. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt et une heures quarante-neuf, est reprise à vingt et une heures cinquante-trois.)

Mme la présidente. La séance est reprise.

La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour un rappel au règlement.

M. Loïc Prud'homme. Mon rappel au règlement se fonde, madame la présidente, sur l'article 58 de notre règlement.

J'aimerais rappeler quelques évidences. L'article 8 de la loi organique du 15 avril 2009 précise que les projets de loi font l'objet d'une étude d'impact. Or les amendements qui ont été déposés ce week-end n'ont pas fait l'objet d'une telle étude.

L'article 39 de la Constitution, quant à lui, dispose que « la présentation des projets de loi déposés devant l'Assemblée nationale ou le Sénat répond aux conditions fixées par la loi organique » et que « les projets de loi ne peuvent être inscrits à l'ordre du jour si la Conférence des présidents de la première assemblée saisie constate que les règles fixées par la loi organique sont méconnues », ce qui est le cas ici.

Enfin, pour compléter l'argumentaire de mes collègues du groupe GDR, je souhaite rappeler le contenu de l'article 42 de la Constitution, qui est très clair : « La discussion des projets et des propositions de loi porte, en séance, sur le texte adopté par la commission saisie en application de l'article 43 ou, à défaut, sur le texte dont l'assemblée a été saisie. » Or les amendements déposés par le Gouvernement ce week-end risquent de modifier considérablement le texte, tel qu'il a été voté en commission. Nous ne pouvons pas décemment examiner ce texte dans ces conditions.

M. Alexis Corbière. C'est imparable !

Mme la présidente. Je signale que le droit d'amendement est un droit constitutionnel qui s'applique évidemment à chacun d'entre nous, qui légiférons, mais aussi au Gouvernement.

La parole est à Mme Laurianne Rossi. Pour un rappel au règlement ?

Mme Laurianne Rossi. Non, madame la présidente. Je souhaiterais simplement répondre...

Mme la présidente. À cet instant, vous ne pouvez prendre la parole que pour un rappel au règlement, ou pour demander une suspension de séance.

Mme Laurianne Rossi. Je vous demande donc une suspension de séance.

Mme la présidente. Elle est de droit. Deux minutes.

Suspension et reprise de la séance

Mme la présidente. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt et une heures cinquante-six, est reprise à vingt et une heures cinquante-huit.)

Mme la présidente. La séance est reprise.

La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour un rappel au règlement.

M. Jean-Paul Lecoq. Madame la présidente, mon rappel au règlement se fonde sur l'article 58, alinéa 1 de notre règlement, relatif au déroulement de la séance.

J'ai bien entendu votre remarque, madame la présidente, mais je rappelle que si tout le monde a le droit de déposer des amendements, nous devons, en tant que députés, légiférer en connaissance de cause, et non à l'aveugle.

Ce projet de loi, que la Conférence des présidents a inscrit à l'ordre du jour de notre assemblée, risque d'être considérablement modifié par l'amendement n° 273 du Gouvernement, que nous examinerons dans quelques instants. Il ne

s'agit certes que d'un amendement, au même titre que les autres, mais il modifie à lui tout seul le fondement de cette loi, puisqu'il modifie à lui tout seul le statut de la SNCF.

J'entends bien votre sage proposition, madame la présidente, d'attendre que se tienne, demain, la Conférence des présidents pour vérifier si nous pouvons débattre, dans la mesure où cet amendement du Gouvernement modifie de manière substantielle le projet de loi. La Conférence des présidents sera dans son rôle.

Notre groupe est prêt à discuter des six premiers amendements déposés avant l'article 1^{er}, en nous arrêtant à l'amendement n° 273, dans l'attente de la réunion de la Conférence des présidents. M. de Rugy aurait ainsi le temps de la convoquer, et nous pourrions ensuite poursuivre nos travaux, mais il n'est pas possible de légiférer dans de telles conditions.

Mme la présidente. Vous avez le droit de contester cet amendement mais les arguments précédemment avancés valent aussi pour votre intervention.

La parole est à M. Sébastien Jumel pour un rappel au règlement. Sur le fondement de quel article ?

M. Sébastien Jumel. Au titre du déroulement de la séance et de la possibilité laissée à un parlementaire de sous-amender un amendement du Gouvernement. Vous avez rappelé, à l'instant, que le Gouvernement peut à tout moment présenter des amendements que les parlementaires peuvent sous-amender. Vous semblez ignorer que lorsque l'amendement émane du Gouvernement, la capacité des députés à sous-amender est réduite. En l'espèce, cette restriction est d'autant plus ennuyeuse que l'amendement en question est substantiel. Alors que l'avenir du statut de la SNCF est en jeu, vous privez le Parlement, par ce cavalier gouvernemental, de la possibilité d'en discuter et de faire des propositions.

Je sais bien que l'on envisage de s'asseoir sur le pouvoir législatif et le rôle des parlementaires qui est d'écrire la loi. Je sais bien que l'on veut supprimer un grand nombre de parlementaires et rayer de la carte beaucoup de circonscriptions (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM*), mais tant que la Constitution n'a pas été modifiée, vous devez la respecter.

M. Dino Cinieri. Il a raison.

M. Sébastien Jumel. Or, cet amendement gouvernemental prive les députés que nous sommes de la possibilité de sous-amender un texte qui engage l'avenir de la SNCF. Je demande une suspension de séance pour vous permettre d'approfondir ce point et de nous fournir les explications qui s'imposent. (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et FI.*)

Mme la présidente. Monsieur Jumel, seul le président de votre groupe est habilité à demander une suspension de séance.

La parole est à Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Rappel au règlement sur le fondement de l'article 58, alinéa 1 relatif au déroulement de la séance. Mes chers collègues, un peu de calme, de sérieux et de cohérence ! Mme la présidente vous a fourni toutes les explications nécessaires quant à ces amendements du Gouvernement qui ne modifient pas substantiellement le projet de loi et ne nécessitent donc pas la réalisation d'une étude d'impact.

Vous avez souhaité ce débat et vous vous êtes suffisamment répandus auprès des médias pour ne pas le refuser à présent qu'il s'engage. Nous sommes bien loin du passage en force que vous dénoncez. Débattons dans le calme et le respect de la représentation nationale. Les Français nous regardent ce soir : entamons les débats parlementaires autour de cette réforme majeure. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Thierry Benoit.

M. Thierry Benoit. Rappel au règlement sur le fondement de l'article 58, alinéa 2 qui dispose que nous pouvons reprendre les travaux si, manifestement, l'intervention d'un député « n'a aucun rapport avec le règlement, un fait personnel ou le déroulement de la séance. »

Mme la présidente. Monsieur le député, il n'appartient pas à l'un d'entre vous de diriger les débats. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe FI.*)

C'est la présidence de séance qui détermine les temps de parole, les interventions. N'invoquez pas le règlement pour encadrer son travail !

Chers collègues, chacun ayant pu s'exprimer, je vous propose d'aborder à présent l'examen des articles.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier. Pour un ultime rappel au règlement ?

M. Jean-Marie Sermier. Oui, au titre de l'article 58, alinéa 1. Madame la présidente, plusieurs groupes ont demandé que la Conférence des présidents soit réunie. Il vous appartient, à vous qui présidez cette séance, d'engager les procédures nécessaires pour que notre débat puisse se poursuivre. S'il est impossible de réunir la Conférence des présidents, rien n'empêche de réunir la commission saisie au fond, la commission du développement durable. C'est d'ailleurs ce que nous avons proposé dans notre motion de renvoi.

Il est évident que les amendements qui nous ont été transmis une fois les travaux de la commission achevés n'ont pas pu être étudiés sereinement. Nous demandons donc que la commission puisse se réunir à nouveau pour examiner les amendements en question. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LR, FI et GDR.*)

Mme la présidente. Les commissions étant souveraines, la parole est à Mme la présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Les commissions sont en effet souveraines mais je serais très mal à l'aise d'aller à l'encontre d'un vote des députés en séance. Or, l'Assemblée a rejeté la motion de renvoi en commission. Je ne me permettrai pas de convoquer la commission contre l'avis majoritaire de notre assemblée. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

DISCUSSION DES ARTICLES

Mme la présidente. J'appelle maintenant, dans le texte de la commission, les articles du projet de loi.

Avant l'article 1^{er}

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements portant articles additionnels avant l'article 1^{er}.

Je suis tout d'abord saisie de trois amendements identiques, n^{os} 2, 15 et 268. La parole est à Mme Valérie Beauvais, pour soutenir l'amendement n^o 2.

Mme Valérie Beauvais. L'EPIC de tête est une structure ambiguë. Nous demandons sa suppression car il ne garantit pas les conditions nécessaires à l'exercice d'une saine concurrence entre les entreprises ferroviaires, notamment pour l'attribution des sillons.

Si cet EPIC était malgré tout maintenu, il serait indispensable d'inscrire dans la loi qu'il n'y a pas de membre dirigeant commun dans les instances des trois EPIC, comme c'est le cas aujourd'hui, M. Pepy étant à la fois président de la SNCF et membre du directoire de SNCF Réseau, ce qui est incompatible avec l'ouverture à la concurrence. En gros, c'est comme si un dirigeant de la Deutsche Bahn siégeait à SNCF Réseau ! Le gestionnaire des infrastructures et doit être indépendant pour assurer un égal accès des sillons à tous les opérateurs.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n^o 15.

M. Jean-Marie Sermier. L'organisation de la SNCF, telle que son architecture est pensée, pose un problème. Jusqu'à présent, l'EPIC de tête chapeautait deux filiales, SNCF Réseau et SNCF Mobilités. Demain, il semble que la SNCF ne sera plus constituée en EPIC mais, si j'ai bien compris les annonces récentes, en société à capitaux publics. Le lien sera donc toujours très fort entre, d'un côté, une structure qui chapeaute à la fois les réseaux – dont on a dit clairement qu'ils devaient relever de l'État, car ce sont les réseaux qui déterminent le maillage du territoire – et de l'autre, une structure beaucoup plus souple, indépendante, transparente car nous ne pourrions réussir l'ouverture du marché que s'il y a transparence et que d'autres entreprises ferroviaires peuvent opérer sur nos réseaux.

Il est donc nécessaire de préciser les choses. Aussi cet amendement vise-t-il à abroger le titre préliminaire du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports qui empêche la transparence nécessaire à l'ouverture à la concurrence que vous appelez *a priori* de vos vœux.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n^o 268.

Mme Valérie Lacroute. En effet, cet amendement tend à supprimer l'EPIC de tête. Nous nous retrouvons à discuter de ces amendements alors que le Gouvernement s'apprête à nous proposer par l'amendement n^o 273 de modifier l'organisation et les statuts juridiques de la SNCF. Nous n'avons pu en débattre en commission puisque nous le découvrons seulement à cette heure tardive.

M. Alain Bruneel. Exact !

Mme Valérie Lacroute. Il est malheureux que la commission n'ait pu étudier cette proposition bien floue. J'ai lu le rapport de M. Spinetta, et aussi celui de l'ARAFER – Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. Les deux s'accordent à dire que le rôle et le positionnement de l'EPIC de tête SNCF sont aujourd'hui mal définis, ce qui risque de nuire à la transparence en même temps que

d'engendrer des conflits d'intérêts et des comportements discriminatoires. La question se pose pour un certain nombre de sujets, comme la gestion de crise ou la sécurité. Ainsi, un directeur siège dans chacune des structures, mais le rôle de chacun n'est pas précisément défini. Un flou artistique entoure le rôle de chacun des dirigeants de ces structures. Je ne sais ce qu'en pensera l'Union européenne, ni ce qu'elle dira du rôle du président de la SNCF, qui siège en même temps au conseil d'administration de SNCF Réseau. Qu'en sera-t-il au sein de la nouvelle structure ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission sur ces trois amendements identiques.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Rappelons tout d'abord que la structure de tête, en elle-même, n'est pas contraire au droit européen mais qu'en revanche, la France fait l'objet d'un recours en manquement de l'Union européenne au sujet de SNCF Réseau, ce qui impose de revoir le statut juridique des différentes entreprises qui composent le groupe SNCF pour assurer la conformité au droit européen et garantir que le gestionnaire d'infrastructures permette un accès équitable et non discriminatoire aux différents opérateurs ferroviaires.

Avis défavorable, dans la mesure où la structure sera présentée par le Gouvernement à l'amendement n^o 273. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Dino Cinieri. Scandaleux !

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre chargée des transports, pour donner l'avis du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Indépendamment de l'amendement n^o 273, la logique reste la même, nous portons deux projets différents pour le système ferroviaire. Le vôtre prône une séparation entre le gestionnaire d'infrastructures et l'entreprise ferroviaire, alors que le Gouvernement – nous pourrions en débattre à l'occasion de l'amendement n^o 273 – souhaite mieux intégrer le groupe industriel, dans le respect à la fois de la réglementation européenne et des principes de concurrence équitable, de transparence et de non-discrimination dans l'accès au réseau. D'autres entreprises et groupes ferroviaires en Europe ont adopté ce modèle. Avis défavorable à la suppression d'une structure de tête car cela irait à l'encontre d'une plus grande intégration du secteur ferroviaire, ce que souhaite le Gouvernement.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Le rapporteur vient de nous dire que l'EPIC de tête n'est pas contraire au droit européen. L'organisation que vous proposez, madame la ministre, est analogue à l'organisation allemande. Pouvez-vous nous confirmer que la Commission européenne a validé cette dernière telle qu'elle est aujourd'hui et qu'il n'existe aucun empêchement ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. La Commission et les autorités allemandes ont échangé à de nombreuses reprises à ce sujet. Une longue jurisprudence en est née et nous saurons en tirer parti pour savoir ce qu'il est, ou non, possible de faire.

M. Jean-Marie Sermier. Vous ne m'avez pas répondu.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous confirme que la Commission s'est prononcée favorablement sur l'organisation allemande, compte tenu d'un certain nombre de précautions adoptées au fil des années.

M. Éric Coquerel. Ah ! Le modèle allemand !

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

M. Jean-Luc Mélenchon. Je souhaite souligner le caractère chaotique de cette discussion. Le texte est initialement composé de huit articles et nous voici, avant l'article 1^{er}, discutant de l'organisation générale de l'entreprise. C'est fou ! Nous nageons en plein incohérence.

Chers collègues, je comprends grâce à la réponse de Mme la ministre le sens exact de votre interrogation. Vous proposez un modèle, la ministre vous en oppose un autre. Ni vous ni la ministre ne faites autre chose que de parler de structure juridique sans qu'à aucun moment on ne comprenne l'intérêt, du point de vue du service rendu, d'avoir tout d'abord séparé le réseau de l'exploitation – version Gayssot – avant, aujourd'hui, de passer à un modèle qui les rapproche dans une entité où ils restent toutefois distincts tout en étant chapeautés.

Je le répète : quel est l'intérêt d'un tel changement du point de vue de la circulation des trains ? Les trains circuleront-ils plus, mieux ou plus sûrement après qu'avant ?

Mme Véronique Louwagie. Arriveront-ils à l'heure ?

M. Jean-Luc Mélenchon. C'est cela, tout de même, le sujet de notre discussion sur le pacte ferroviaire.

M. Dino Cinieri. Il a raison.

M. Jean-Luc Mélenchon. Le reste n'est que jargon technocratique inaudible ! Vous venez de dire, madame la ministre, que la Commission demande toujours la même chose : il est possible d'avoir autant d'entreprises qu'on le souhaite à l'unique condition que la concurrence soit respectée. C'est tout ce qui l'intéresse.

Pourquoi la concurrence ferait-elle s'améliorer la circulation des trains et permettrait-elle de rendre un meilleur service à la population ? Ce n'est pas vrai. Le train de 8 h 01 n'aura aucun concurrent pour la simple et unique raison qu'il ne passe qu'un train à 8 h 01.

M. Jean-Michel Jacques. Il sera peut-être 30 % moins cher !

M. Jean-Luc Mélenchon. Il en passera un autre à huit heures cinq et un autre encore à huit heures dix, etc. La concurrence, en matière de transport, n'est qu'une vue de l'esprit. On peut toujours, bien sûr, comme les Britanniques, demander aux voyageurs de se lever à quatre heures du matin pour prendre le train de cinq heures, qui coûte moins cher que celui de huit heures, sauf que le travail commence à neuf heures et non pas à sept heures ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

M. Rémy Rebeyrotte. Ce sont des arguments de chef de gare !

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

M. André Chassaigne. Madame la ministre, vous soutenez que la forme juridique d'établissement public est, selon la Commission européenne, contraire au droit de l'Union européenne pour les activités mises en concurrence. L'Union européenne exigerait que la SNCF sorte d'un tel statut : tel est du moins l'argument avancé pour justifier la suppression de l'EPIC.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je n'ai pas dit cela.

M. André Chassaigne. Or cette lecture, initiée par la Commission européenne, selon laquelle maintenir un EPIC ne serait pas conforme à la réglementation européenne, est contestée depuis des années par les gouvernements français successifs, et d'ailleurs aussi par la SNCF qui a été mise en cause sur ce point.

La suppression de l'EPIC n'a rien d'anodin. Je tiens à rappeler les propos du président François Mitterrand en 1983 lors de la transformation de la SNCF en EPIC.

M. Jean-Michel Jacques. Nous sommes en 2018 !

M. André Chassaigne. Voici le type même de l'argument imbécile : nous sommes en 2017. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

Une députée du groupe LaREM. Non : 2018 !

M. André Chassaigne. Madame la présidente, je suis sans cesse interrompu par une personne qui ne veut pas que je m'exprime. Puis-je m'exprimer ? (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

Mme la présidente. Vous le pouvez, monsieur le député.

M. André Chassaigne. Je n'ai pas l'habitude de couper la parole aux autres. (*Sourires.*)

Selon le président Mitterrand, la « transformation juridique [en EPIC] n'est pas une simple formalité : elle consacre un service public, elle rend possible la démocratisation de sa gestion en offrant aux cheminots, par la création d'un comité d'entreprise et par leur représentation au conseil d'administration, des facultés d'expression accrues, elle définit le nouveau cadre des relations entre l'établissement public et l'État au travers d'un cahier des charges. » Le renoncement au statut d'EPIC a donc bien d'autres causes que le droit de la concurrence.

M. Dino Cinieri. C'est vrai.

Mme la présidente. La parole est à M. Sébastien Jumel.

M. Sébastien Jumel. Le modèle de ce gouvernement, nous l'avons compris, c'est Thatcher *relookée*, réactualisée. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Bruno Millienne. Cela n'a rien à voir.

M. Sébastien Jumel. La transformation d'un EPIC en société anonyme n'est pas une question anodine. Le Gouvernement, sur tous les sujets, nous explique que lorsqu'il y a moins d'État, c'est-à-dire lorsque l'État renonce à ses missions de stratégie, alors il y a mieux d'État. Ce qui est en cause, c'est non pas l'unification des structures mais la transformation d'un EPIC en SA, en vue, du moins est-ce ce que la ministre nous a expliqué en commission, de responsabiliser la future structure juridique en matière de dette et d'éviter des investissements atypiques non financés.

Tout d'abord, l'exemple d'EDF montre que le statut d'une entreprise ne lui donne aucune garantie contre d'éventuelles dérives. Ensuite, l'histoire des multiples entreprises que les libéraux que vous êtes ont privatisées démontre ensuite qu'une SA à capital unique détenue par l'État n'est pas garantie une fois pour toutes. Je rappelle que M. Sarkozy avait pris l'engagement...

Mme Sophie Auconie. Deux minutes !

M. Sébastien Jumel. Je ne sais pas que vous présidiez les débats.

Mme la présidente. Madame la députée, outre qu'il ne s'est pas exprimé durant deux minutes, je vous rappelle que le contrôle du temps de parole est de mon ressort.

M. Dino Cinieri. Tout à fait !

M. André Chassaigne. C'est l'habitude du Parlement européen !

M. Sébastien Jumel. Je vous remercie, madame la présidente. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Je tiens à recommencer car j'ai peur de ne pas avoir été compris.

Mme la présidente. Poursuivez, monsieur Jumel.

M. Sébastien Jumel. Je disais donc, avant que les technocrates qui veulent écrire la loi à notre place ne me coupent la parole, que la transformation d'un EPIC en SA vise à diminuer le rôle de l'État en considérant que l'irrigation des territoires par la préservation des petites lignes n'est pas une stratégie vitale d'aménagement du territoire. Voilà ce qui est en jeu ! La transformation d'EPIC en SA signe le renoncement de l'État à protéger les territoires et les missions de service public. C'est donc bien une question de fond qui nous est posée.

(*Les amendements identiques n^{os} 2, 15 et 268 ne sont pas adoptés.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Guy Bricout, pour soutenir l'amendement n^o 72.

M. Guy Bricout. Madame la ministre, bien que nous ayons compris que ce texte n'est pas destiné à traiter directement des petites lignes, dont la dénomination est d'ailleurs bien mal appropriée compte tenu du rôle qu'elles jouent dans le maillage du territoire, il faut cependant dissiper tout malentendu et mettre en valeur le sujet de l'aménagement du territoire davantage qu'il ne l'est dans le texte.

Comme je l'ai déjà souligné en commission, nos débats doivent poser les jalons de l'avenir de notre réseau capillaire. L'annonce du Premier ministre selon laquelle il ne saurait être question de fermer ces petites lignes est très positive. L'article 3 *quater*, né de l'adoption d'un amendement du rapporteur en commission, permettra certes de dresser un état des lieux des lignes où la circulation est la plus faible, mais il convient dès à présent de leur assurer un avenir à moyen et long termes, notamment dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.

C'est pourquoi cet amendement vise à ajouter expressément dans le code des transports l'objectif de maintien des petites lignes dès lors qu'elles contribuent à l'aménagement et au développement des territoires. Cet objectif est cohérent avec le bon fonctionnement du système ferroviaire.

M. Thierry Benoit et M. Dino Cinieri. Excellent amendement !

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. C'est l'autorité organisatrice des transports, c'est-à-dire la région, qui a compétence pour définir le schéma de dessertes. Vous avez fait référence à l'amendement qui a été adopté en commission prévoyant un diagnostic technique précis, lequel n'existe pas encore, de l'état du réseau et de la circulation des lignes dites peu fréquentées. Le diagnostic qui sera fait permettra de connaître l'état réel du réseau et d'éclairer la négociation des futures générations de contrats de plan entre l'État et les régions – CPER – : le Gouvernement a déjà pris l'engagement d'assurer un financement à hauteur d'1,5 milliard d'euros pour la période 2015-2020.

C'est pourquoi je demande le retrait de l'amendement, faute de quoi j'y donnerais un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'article L. 2100-2 du code des transports vise les principes fixés par l'État pour le fonctionnement du système ferroviaire. Je tiens à rappeler devant la représentation nationale la position du Gouvernement : il n'est pas dans nos intentions d'abandonner les lignes qui assurent le maillage de notre territoire. Le Premier ministre a clairement indiqué le 26 février dernier que le Gouvernement ne donnerait pas suite à cette proposition du rapport Spinetta.

M. Jean-Marie Sermier et M. Dino Cinieri. Dans ces conditions, pourquoi ne pas l'inscrire dans la loi ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les lignes improprement appelées « petites lignes » recouvrent des réalités très différentes : des lignes capillaires de fret, des lignes d'aménagement du territoire à l'échelle interrégionale – je pense par exemple à la ligne Nantes-Bordeaux – et des lignes régionales que l'État accompagne aujourd'hui dans le cadre des contrats de plan.

Je tiens également à relever que l'amendement voté en commission permettra, au-delà des contrats de plan que l'État honorera, de disposer d'un diagnostic fiable pour préparer les prochaines générations de contrats de plan et donc avoir des échanges suffisamment en amont avec les régions pour faire les bons choix. De plus, le 6^e de l'article L. 2100-2 du code des transports prévoit déjà que le réseau ferroviaire doit « satisfaire aux objectifs d'un aménagement et d'un développement équilibrés et harmonieux des territoires » et « garantir l'égalité d'accès aux services publics ».

Votre amendement étant satisfait, je vous propose de le retirer. À défaut, avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Sébastien Jumel.

M. Sébastien Jumel. C'est votre ami Spinetta qui a mis le feu aux petites lignes ! Au moins ce soir, madame la ministre, j'ai envie de croire à votre volonté de les préserver.

M. Jean-Luc Mélenchon. Ne soyons pas naïfs !

M. Sébastien Jumel. Mais afin de vous croire définitivement, je souhaiterais que vous preniez des engagements devant nous.

Je prends l'exemple de la ligne Abbeville-Le Tréport. Jeudi dernier, François Ruffin, Pierre Laurent, Alexis Corbière, Benoît Hamon, Olivier Besancenot et moi-même, Sébastien Jumel,...

M. Thierry Benoit. Que du beau monde !

M. Sébastien Jumel. ...étions allés sur cette ligne pour rappeler qu'elle est le symbole d'une ligne permettant aux gens de se soigner, de se former et de respirer l'air de la mer. Le président de la région Hauts-de-France, Xavier Bertrand, et le président de région Normandie, Hervé Morin, vous ont écrit pour vous informer qu'ils sont prêts à financer à hauteur de 50 % la rénovation de cette ligne. Aujourd'hui, vous dites « chiche » et que cela figurera dans le contrat de plan. Madame la ministre, devant nous ce soir, vous engagez-vous à inscrire dans les contrats de plan entre l'État et les Hauts-de-France d'une part et la Normandie d'autre part la préservation de cette ligne ? Si tel est le cas, alors, au moins ce soir, nous pourrions croire à votre volonté de sauver les petites lignes.

Je dois toutefois préciser qu'en réponse à la demande pressante de François Ruffin, de Sébastien Jumel, d'Emmanuel Maquet et de deux présidents de région, pour l'instant, c'est silence radio. Comprenez donc notre inquiétude quant à l'avenir des petites lignes.

Mme la présidente. Monsieur Bricout, retirez-vous votre amendement ? (*Exclamations sur les bancs des groupes LR et GDR.*)

M. Sébastien Jumel. Si c'est le cas, je le reprends.

M. Guy Bricout. Après avoir écouté Mme la ministre, j'ai décidé de retirer l'amendement.

Mme la présidente. Sur l'amendement n° 72, je suis saisie par le groupe Les Républicains, qui l'a repris, d'une demande de scrutin public.

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

M. Sébastien Jumel. Nous aussi, nous voulions le reprendre.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Madame la ministre, vous voulez vous montrer rassurante sur le maintien des petites lignes : j'en suis ravie. Dans ces conditions, pourquoi n'êtes-vous pas favorable à l'amendement, qui vise à inscrire le maintien des petites lignes dans la loi ?

De plus, à mes yeux un rapport technique est insuffisant. Il doit comporter également un volet socio-économique sur l'état de ces lignes. Si vous souhaitez que les régions puissent débattre avec vous dans le cadre des CPER, un volet économique sur l'état des lignes est en effet nécessaire. Je pense à une ligne qui faisait déjà l'objet de discussions sous le quinquennat précédent : les discussions avec l'État de la reprise de cette ligne par la région Centre-Val-de-Loire ne sont toujours pas terminées. Vous comprenez bien que de simples éléments techniques ne suffiront pas à des discussions sereines entre les régions qui devront investir des sommes importantes et l'État qui au final se désengagera.

Il me semble donc essentiel d'inscrire dans la loi le maintien des petites lignes. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Viala.

M. Arnaud Viala. Madame la ministre, monsieur le rapporteur, quel est le montant de l'engagement de l'État dans les CPER ? Deux chiffres ayant circulé, je tiens à avoir cette précision.

Il est impensable par ailleurs de ne pas inscrire explicitement, dans un texte dont le titre est « pour un nouveau pacte ferroviaire », le maintien des lignes de desserte locale.

À l'heure où nous discutons du devenir du système ferroviaire et des mobilités en France, alors que nous savons que les territoires les plus éloignés seront les plus affectés par le bouleversement des transports, nous ne pouvons pas laisser les collectivités territoriales, les conseils régionaux, les élus locaux négocier le maintien de ces lignes avec la SNCF, dont il faut bien dire qu'elle est relativement réticente à avancer des pions en la matière, sans le soutien de l'État.

Vous connaissez, madame la ministre, le cas particulier de l'Aveyron : si l'État ne pèse pas de tout son poids en faveur du maintien de ces lignes, que ce soit pour le fret ou pour le transport de passagers, elles vont disparaître. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LR et FI.*)

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

M. André Chassaigne. Je voudrais soutenir Mme la ministre. (*Exclamations sur divers bancs.*) Oui, vraiment, je voudrais soutenir Mme la ministre. Mes chers collègues, essayez de comprendre ! Vous tentez de la convaincre d'inscrire dans la loi le maintien des petites lignes, mais ayez à l'esprit ce proverbe, dont je ne sais pas s'il est français, anglais ou d'un autre pays : « Celui qui paie les pipeaux commande la musique. »

M. Charles de Courson. C'est sans doute un proverbe italien ! (*Sourires.*)

M. André Chassaigne. Comment voulez-vous que Mme la ministre commande le maintien des petites lignes alors qu'elle sait très bien que ce n'est pas l'État qui paiera les pipeaux ? (*Sourires. – Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes GDR et FI.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Véronique Louwagie.

Mme Véronique Louwagie. Je crois que les Français sont vraiment inquiets quant à l'avenir de ces lignes les moins utilisées. Cette inquiétude provient des recommandations du rapport Spinetta, ce que vous ne pouvez pas ignorer, madame la ministre.

M. Jean-Paul Lecoq. Eh oui !

Mme Véronique Louwagie. Si le Gouvernement ne veut pas retenir les orientations proposées par le rapport Spinetta, s'il veut maintenir ces lignes capillaires, alors vous devez vous y engager dans le cadre du projet de loi que nous sommes en train d'examiner. À travers cet amendement, nous donnons justement au Gouvernement la possibilité de prendre cet engagement. Vous ne pouvez pas y renoncer, madame la ministre, parce que les Français sont inquiets.

Le Gouvernement veut s'engager à réduire la fracture entre les territoires ruraux et les territoires urbains. Madame la ministre, donnez-nous une preuve de votre engagement !

M. Frédéric Reiss. Très bien !

Mme Véronique Louwagie. Je souhaite également vous interroger sur le montant de l'engagement de l'État évoqué par mon collègue Arnaud Viala. Il est très important que vous nous donniez le montant de cet engagement. M. le rapporteur a évoqué la somme de 1,5 milliard d'euros dans le cadre des CPER 2015-2020, mais s'agit-il de 1,5 milliard d'euros par an ou de 1,5 milliard d'euros sur la durée des contrats? Cela n'a pas été précisé. J'aimerais avoir cette information.

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

M. Jean-Luc Mélenchon. Le philosophe Bayle disait qu'il n'y avait rien de plus ridicule que de discuter des effets d'une cause qui n'existe pas. Nous nous donnons ce soir le ridicule de discuter des petites lignes sans savoir en quoi consiste une petite ligne.

M. Olivier Damaisin. Nous le savons!

M. Jean-Luc Mélenchon. À ce propos, nous demandons des engagements qui sont donnés à foison, d'autant plus facilement qu'ils n'engagent strictement à rien! Comment peut-on dire que l'on va s'assurer d'investissements qui seront raisonnables, décidés par une direction responsable, que l'on va libérer les énergies, et en même temps que l'on va maintenir les supposées petites lignes dont tout le monde convient que la desserte est faible.

Au Japon, on a maintenu une ligne où voyage un seul client par jour. Est-ce raisonnable? C'est totalement déraisonnable si la loi qui doit l'emporter est celle de la rentabilité – tel est l'état d'esprit de la vente des créneaux horaires –, mais c'est très raisonnable si notre seul objectif est d'assurer la possibilité d'un transport public.

M. Jean-Michel Jacques. Ce n'est pas très sérieux!

M. Jean-Luc Mélenchon. Ainsi, deux logiques s'affrontent. Dans la première, l'État est stratège: il décide de l'organisation du territoire et veut faire prévaloir à tout prix le transport public.

M. Jean-Michel Jacques. Et la dette? (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe FI.*)

M. Jean-Luc Mélenchon. Dans la seconde, l'opérateur de transport est une entreprise et doit donc poursuivre un objectif de rentabilité. C'est l'un ou l'autre. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes FI et LR.*)

Quoi qu'il en soit, il est tout à fait incohérent de s'engager ce soir à défendre des petites lignes que l'on est incapable de définir, d'après des normes que l'on a condamnées quelques instants auparavant en dénonçant le montant de la dette. Cela relève de l'attitude dénoncée par le philosophe Bayle.

Mme Muriel Ressigier. Très bien!

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Nous l'avons dit et redit: les petites lignes ne sont pas mentionnées dans ce projet de loi.

M. Vincent Descoeur. C'est bien ce qui nous inquiète!

Mme Laurianne Rossi. Elles ne sont pas concernées par cette réforme.

M. Frédéric Reiss. Le rapport Spinetta, lui, il existe bel et bien!

Mme Laurianne Rossi. D'ailleurs, vous avez raison, monsieur Mélenchon: comment les définir? Les régions devront jouer leur rôle dans la définition de ces petites lignes. C'est en effet une question d'aménagement du territoire, qui relève de la compétence des régions et des CPER, comme l'a dit Mme la ministre. Pour cette raison, notre groupe s'abstiendra lors du vote sur cet amendement.

M. André Chassaing. Très bien!

M. Jean-Luc Mélenchon. Bravo!

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je voudrais tout d'abord redonner le chiffre qui figure dans les contrats de plan État-région: c'est 1,5 milliard d'euros sur la durée des contrats de plan. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Frédéric Reiss. Comment cela, sur la durée?

M. Arnaud Viala. Ce n'est donc pas 1,5 milliard d'euros par an?

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est 1,5 milliard d'euros supplémentaires pour les lignes de catégorie UIC 7 à 9 – je pense que cette précision technique n'éclaire pas beaucoup notre débat. (*Exclamations persistantes les bancs du groupe LR.*)

Mme Véronique Louwagie. C'est très peu, madame la ministre!

Mme la présidente. Mes chers collègues, écoutez Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ce montant correspond à l'ensemble des contrats de plan signés en 2015. Ces contrats sont amendables par accord entre l'État et la région.

M. Sébastien Jumel. Vous n'avez pas répondu à ma question sur la ligne Abbeville-Le Tréport!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur Jumel, il se trouve qu'à l'époque, le président de la région Hauts-de-France n'avait pas souhaité inscrire cette ligne dans le contrat de plan.

M. Sébastien Jumel. Ce n'est pas vrai! Il vous a écrit le contraire!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Excusez-moi, monsieur Jumel, mais on signe des contrats de plan avec des engagements. En général, on n'en change pas comme cela! En revanche, on peut signer des avenants: c'est ce que j'ai proposé au président de la région Hauts-de-France. (*Exclamations sur plusieurs bancs des groupes FI et GDR.*)

Mme la présidente. Mes chers collègues, laissez Mme la ministre s'exprimer!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Sur le fond, je vous confirme que je suis particulièrement sensible aux problèmes de mobilité sur les territoires, qui dépassent l'enjeu des petites lignes ferroviaires. Je pense en particulier aux 80 % du territoire national qui ne sont pas couverts aujourd'hui par des autorités organisatrices de transports et qui accueillent 30 % des Français qui n'ont pas de lignes ferroviaires, qui n'ont même pas de service régulier, qui n'ont aucune alternative à la voiture particulière!

M. Jean-Paul Lecoq. Mettez-nous au pouvoir, nous allons corriger les choses!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ce sont ces enjeux que nous traiterons dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités.

S'agissant des critères socio-économiques, j'estime qu'ils sont toujours réducteurs. Il faut faire confiance à l'intelligence des territoires et des élus pour faire les bons choix au bénéfice des habitants de chaque région. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 72. *(Il est procédé au scrutin.)*

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	91
Nombre de suffrages exprimés	86
Majorité absolue	44
Pour l'adoption	34
contre	52

(L'amendement n° 72 n'est pas adopté.) (Exclamations sur plusieurs bancs des groupes LR, FI et GDR.)

M. Jean-Yves Bony. C'est bizarre, Mme Rossi avait prôné l'abstention! Y aurait-il eu un couac?

M. Sébastien Jumel. Mme Rossi n'a pas été suivie! Ce n'est pas bien!

M. Vincent Descoeur. Il y a du flottement du côté de La République en marche!

Mme la présidente. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 103.

M. Hubert Wulfranc. Merci, madame la mar... Madame la présidente, j'allais vous appeler « madame la marquise »! *(Rires.)*

Mme la présidente. Décidément, j'aurai tout entendu! « Monsieur le président », « madame la ministre », « madame la marquise »...

M. Thierry Benoit et M. Charles de Courson. La marquise de Morteau!

M. Hubert Wulfranc. Cet amendement n° 103 et le suivant, l'amendement n° 108, ont été placés avant l'article 1^{er}. À vrai dire, je me demande bien ce qu'ils font là!

C'est quand même un comble que d'être contraint de déposer des amendements pour évaluer régulièrement les conséquences d'une réforme que ses promoteurs présentent comme historique!

Tant à l'échelle nationale, avec l'amendement n° 103 visant à renforcer le rôle du Haut Comité du système de transport ferroviaire, qu'à l'échelle locale, avec l'amendement n° 108 visant à reconstituer les comités de ligne, nous souhaitons introduire un peu de démocratie et évaluer votre réforme.

L'amendement n° 103 concerne donc le Haut Comité du système de transport ferroviaire, qui réunit au niveau national un certain nombre de partenaires, notamment des chargeurs et des représentants d'associations d'usagers. Nous proposons tout simplement que cette instance, censée réaliser un certain nombre d'évaluations en matière de politique

publique de transport ferroviaire, remette chaque année au Parlement un rapport qui nous permettra d'évaluer les effets de votre réforme.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Nous demandons le retrait de cet amendement.

M. André Chassaing. Quand même!

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Le Haut Comité du système de transport ferroviaire n'a pas vraiment brillé par son activité depuis sa création en 2014.

Mme Valérie Lacroute. Je confirme! Il ne s'est réuni que deux fois!

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. La rédaction d'un tel rapport relèverait plutôt de la compétence du Gouvernement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis. Le Haut Comité du système de transport ferroviaire ne dispose pas de moyens propres d'évaluation. En revanche, l'exécution des contrats conclus entre l'État et le groupe public fait l'objet de rapports qui sont transmis au Parlement. Il me semble que ces rapports s'inscrivent dans le cadre des pouvoirs de contrôle du Parlement, qui sera donc informé de l'évolution du service public ferroviaire. C'est pourquoi je demande le retrait de cet amendement; à défaut, j'y serai défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Wulfranc, l'amendement n° 103 est-il maintenu ou retiré?

M. Hubert Wulfranc. Bien sûr, madame la présidente, mais je note que, parallèlement...

Mme la présidente. Monsieur Wulfranc, votre réponse n'est pas très claire. Je vous demande simplement si vous retirez votre amendement, ou si vous le maintenez. *(Sourires.)*

M. Hubert Wulfranc. Je le maintiens, madame la présidente.

(L'amendement n° 103 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 108.

M. Hubert Wulfranc. Cet amendement vise à rétablir une disposition de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains – la loi SRU. Celle-ci prévoyait la création de comités de ligne, qui ont été supprimés en 2010. On sait à quel point la question de l'amélioration du service et en premier lieu celle de la préservation des lignes capillaires dans nos régions sont au cœur de nos débats. Il nous semble donc tout à fait légitime d'ouvrir droit à la reconstitution de ces comités de ligne afin que les usagers, les agents de la SNCF et les différents partenaires décideurs puissent échanger au sujet du service public rendu sur les lignes en question.

Mme Muriel Ressiguier. Très bien!

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Défavorable, dans la mesure où cet amendement prévoit une simple possibilité. Par ailleurs, de nombreux comités de ligne existent: à notre sens, il est donc inutile d'inscrire cette disposition dans la loi.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il est très important d'impliquer les parties prenantes à la définition et à la mise en œuvre des politiques de mobilité par les autorités organisatrices de transports. Cependant, l'amendement n° 108 ne semble pas prendre en compte le rôle des régions en tant qu'autorités organisatrices. Par ailleurs, il propose d'associer les représentants du groupe public ferroviaire, ce qui ne me paraît pas approprié dans un contexte d'ouverture à la concurrence – j'ai bien compris que vous ne le souhaitez pas, monsieur Wulfranc, mais ce principe risque néanmoins d'être voté par l'Assemblée nationale.

M. André Chassaing. Vous sous-estimez notre pouvoir de conviction !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je propose donc le retrait de cet amendement au profit de l'amendement n° 29, qui pourra être rectifié afin de transformer une obligation en possibilité. À défaut, je donnerai un avis défavorable.

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

M. Hubert Wulfranc. Oui, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à M. Sébastien Jumel.

M. Sébastien Jumel. Il ne s'agit pas d'un amendement technique. Toute la semaine dernière, les éléments de langage ont été distribués aux ministres et aux membres de la majorité pour tenter, à longueur d'ondes, d'opposer usagers et cheminots. (*Protestations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*) Chaque phrase commençait par : « Je pense aux quatre millions d'usagers qui n'ont pas pu prendre le train... »

M. Thierry Benoit. Il faut y penser !

M. Sébastien Jumel. Eh bien, moi, je pense tous les jours aux usagers – à ceux qui ont été gravement affectés par les politiques libérales que vous avez mises en place dans d'autres responsabilités, madame la ministre. Cet amendement vise à démontrer que, quand on prend le soin d'associer usagers, cheminots et élus pour parler de l'avenir d'une ligne, ils ont des propositions intelligentes à formuler, qui sont souvent de nature à améliorer et consolider le service public, et non pas à l'affaiblir.

Si nous avons oublié d'associer les régions dans cet amendement, sous-amendez-le : ajoutez les régions et nous voterons l'amendement ainsi sous-amendé par le Gouvernement.

(*L'amendement n° 108 n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 273, qui fait l'objet de dix sous-amendements.

La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement.

Mme Élisabeth Borne, ministre. La création, en 1997, de Réseau ferré de France, juridiquement séparé de l'opérateur historique, avait conduit à fragmenter le système ferroviaire français, avec une gestion de l'infrastructure éclatée entre plusieurs entités. La réforme de 2014 a contribué à améliorer la situation en créant un gestionnaire d'infrastructure de

plein exercice et en revoyant la gouvernance du système ferroviaire, avec la création d'un groupe public ferroviaire organisé autour de trois entités.

Cette réforme a constitué une première étape, mais celle-ci se révèle, à l'expérience, insuffisante pour répondre aux besoins. Aujourd'hui, la SNCF n'est pas assez unifiée et l'efficacité opérationnelle du groupe souffre de la rigidité des interfaces entre les EPIC. La SNCF d'aujourd'hui n'est pas non plus à l'équilibre financier : la dette de SNCF Réseau n'a jamais crû aussi vite que ces trois dernières années et le statut d'EPIC n'a pas permis de protéger la SNCF contre certaines décisions d'investissement non financées. (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe FI.*)

C'est pourquoi le Gouvernement veut aller plus loin pour gagner en efficacité et en unité. Pour atteindre l'objectif de transformer la SNCF en un grand groupe industriel moderne, condition indispensable pour produire le service qu'attendent les Français, il est nécessaire de lui donner plus de responsabilité et d'autonomie, mais aussi de renforcer les liens entre l'ensemble des agents et des activités nécessaires à la production ferroviaire.

Le Gouvernement a demandé aux dirigeants de la SNCF de travailler à l'amélioration de l'organisation et des coopérations internes : c'est l'objet du programme de travail qui leur est confié. Pour sa part, le Gouvernement prend ses responsabilités pour donner à la SNCF les moyens des ambitions qui sont les nôtres pour cette entreprise nationale.

Cet amendement pose ainsi le principe de la nouvelle organisation de la SNCF, en transformant l'architecture actuelle, reposant sur trois EPIC, en un groupe public unifié, avec une société nationale à capitaux publics – la SNCF – détenant deux sociétés nationales : SNCF Réseau et SNCF Mobilités. L'État sera détenteur de la totalité du capital de la SNCF, dont les titres seront incessibles, et la SNCF sera détentrice de la totalité des titres de SNCF Réseau et SNCF Mobilités, garantissant la pérennité de la nature entièrement publique des entités ainsi mises en place.

Cette transformation juridique est essentielle, car elle permettra une meilleure responsabilisation des dirigeants, des membres du conseil d'administration, qui doivent agir dans l'intérêt social de l'entreprise, ainsi que de l'État qui, au sein des organes de gouvernance, exercera ses missions d'actionnaire de long terme de l'entreprise.

L'organisation retenue permettra aussi d'instaurer une gouvernance claire de la SNCF, et donc d'éviter une dispersion des responsabilités et de mettre fin au travail en silo. Elle permettra enfin de mieux aligner les intérêts de la SNCF sur ceux de ses clients, passagers et chargeurs, en la dotant d'un objet social clair.

Cet amendement vise également à unifier, en la rattachant au gestionnaire d'infrastructure, la gestion des gares de voyageurs. Ces évolutions, qui figuraient parmi les options recommandées dans plusieurs rapports, dont celui, sous la précédente législature, des députés Bertrand Pancher et Gilles Savary, permettront de mettre fin à l'éclatement actuel de la gestion des gares entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

Mme la présidente. Nous en venons aux sous-amendements, et tout d'abord les deux sous-amendements identiques, n° 294 et 306.

La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir le sous-amendement n° 294.

M. Loïc Prud'homme. Comme vous l'avez rappelé, madame la ministre, la réforme ferroviaire de 2014 a constitué trois établissements publics à caractère industriel et commercial. Le changement de statut proposé dans votre amendement n° 273, qui prévoit la création d'une société nationale à capitaux publics, est le premier pas habituel et incontournable vers une privatisation, même si vous vous en défendez – l'exemple de GDF l'illustre bien, ainsi que celui de France Telecom, encore plus parlant. L'incessibilité n'étant pas définitive, on ne peut pas croire que cela soit une garantie suffisante.

La séparation entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités a été orchestrée pour creuser la dette que vous évoquiez : d'un côté, SNCF Réseau s'endette inexorablement, car l'entretien des rails est un coût ; de l'autre, les profits de SNCF Mobilités, séparés, ne financent pas le réseau. Une fois de plus, c'est, comme je le rappelais dans la discussion générale, l'organisation programmée de la socialisation des pertes et de la maximisation des profits, alors que les bénéfices issus des services ferroviaires devraient logiquement financer l'entretien du réseau.

La gestion des transports doit donc revenir dans le giron de l'État, au titre du principe constitutionnel d'égalité du service public. Le transfert de la compétence aux régions, alors que la dotation globale de fonctionnement est contrainte, revient, contrairement à ce que vous avez dit tout à l'heure, à laisser aux régions, très inégales sur le plan économique, le soin et la responsabilité d'achever le train. Ce n'est ni plus ni moins que l'abandon des impératifs d'égalité territoriale et d'aménagement du territoire.

Nous demandons donc que la SNCF redevienne une entité unique gérée par l'État au titre du service public et au nom de la nécessaire cohérence, en termes d'efficacité et de sécurité, entre les trains et les voies sur lesquelles ils circulent.

Mme la présidente. La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir le sous-amendement identique n° 306.

M. Stéphane Peu. Ce sous-amendement tend à supprimer la référence à la nouvelle forme juridique de société nationale à capitaux publics que vous entendez donner à la SNCF. Ce ne sont là, en effet, que de vieilles lunes : depuis le début des années 1970, on observe un mouvement incessant de transformation d'établissements publics en sociétés anonymes. Je citerai quelques exemples de cette litanie : l'Entreprise de recherches et d'activités pétrolières – ERAP – qui a donné naissance, en 1976, à Elf Aquitaine, la SEITA, qui a connu le même sort, la Caisse nationale des marchés de l'État en 1980, Télédiffusion de France en 1986, la Caisse d'aide à l'équipement, devenue Crédit local de France, en 1987, avec le succès que l'on sait malheureusement, l'Imprimerie nationale en 1993, France Telecom en 1996, EDF et GDF en 2004, Aéroports de Paris en 2005, La Poste en 2010.

Ne pourriez-vous pas au moins, surtout au vu de la méthode dont vous vous réclamez dans cet amendement, faire une évaluation ou une étude d'impact de cette succession de transformations d'EPIC en sociétés anonymes, qui bien souvent ont abouti à des catastrophes financières et à une détérioration du service rendu ? Dans un pays comme la France, où la République et les services publics sont intimement liés, quand vous affaiblissez les services publics, c'est la République que vous affaiblissez.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir le sous-amendement n° 307.

M. Jean-Paul Lecoq. Ce sous-amendement tend à remplacer, à la première phrase de l'alinéa 3, les mots : « remplit des missions de service public » par les mots : « concourt au service public ferroviaire » et à introduire parmi les missions de la SNCF la référence à la solidarité nationale.

En effet, la SNCF ne remplit pas n'importe quelle mission : elle concourt d'une manière fondamentale à l'organisation cohérente de notre système de transports, avec l'objectif de répondre aux besoins en matière de transports et d'efficacité économique, sociale et environnementale, au service d'un aménagement du territoire équilibré, facteur de réduction des inégalités territoriales.

Nous ne devons pas perdre de vue ni sous-estimer le rôle structurant du transport ferroviaire dans la complémentarité des modes de transport. Le rôle du service public est de garantir le droit aux transports pour tous – nos anciens, les familles, les jeunes –, dans un esprit de solidarité nationale.

Il est aussi de relever les défis environnementaux – vous devez, madame la présidente de la commission, être sensible à ces questions. On estime en effet le coût des congestions routières à 350 milliards d'euros sur la période allant de 2013 à 2030, dont 200 milliards d'euros pour l'Île-de-France, tandis que l'Organisation mondiale de la santé chiffre pour sa part à 45 000 le nombre de décès imputables à l'ozone et aux particules en France. Le refus du Gouvernement de reprendre à son compte les objectifs du Grenelle de l'environnement, qui proposait de faire passer la part modale du non-routier et non-aérien de 14 % à 25 % à l'échéance de 2022, et la volonté affichée de restreindre le domaine de pertinence du ferroviaire à partir de considérations financières et comptables, représente une option sur le plan de la santé publique et de la préservation de l'environnement.

M. Jean-Michel Jacques. Et les trains vides ?

M. Jean-Paul Lecoq. Nous invitons donc, avec cet amendement, à ne pas banaliser le statut de la SNCF.

Mme la présidente. La parole est à Mme Danièle Obono, pour soutenir le sous-amendement n° 297.

Mme Danièle Obono. En France, le secteur des transports est le principal émetteur de CO₂, avec 39 % des émissions totales de gaz à effet de serre, en augmentation de 10 % depuis 1990. L'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire, couplée aux 8,5 milliards d'euros de niches fiscales favorables aux hydrocarbures, et donc au transport routier, aura malheureusement pour seul effet que d'augmenter ces émissions.

Face à l'urgence écologique, une véritable politique ferroviaire est nécessaire et c'est cette vision stratégique que nombre de nos collègues ont précédemment essayé de faire entendre dans l'Assemblée. Un trajet en train émet dix fois moins de CO₂ qu'un trajet en voiture et cinquante fois moins qu'un trajet en avion. Les coûts externes des transports de l'Union européenne, appelés « externalités négatives », – il s'agit notamment des accidents ou de la pollution de l'air – représentent 4 % du PIB, soit 510 milliards d'euros, d'après une étude de 2008. Le transport routier génère 94 % des coûts totaux, dont trois quarts sont imputables aux voyageurs et un quart au fret, soit des coûts six fois supérieurs à ceux du ferroviaire pour le fret et quatre fois pour les voyageurs.

La France doit respecter ses engagements en matière de lutte contre le réchauffement climatique – et je suis certaine que ce n'est pas Mme la présidente de la commission du développement durable qui me contredira –, plutôt que de dépecer ses services publics. Cet amendement propose donc de substituer, à l'alinéa 3, aux mots : « développement durable » les mots : « planification écologique », qui nous semblent indiquer plus clairement la visée stratégique qui doit être celle de notre pays dans le développement du ferroviaire et ouvrir ici un véritable débat sur le sens qu'on veut donner au service ferroviaire en termes de développement : plutôt la planification que la concurrence. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Coquerel, pour soutenir le sous-amendement n° 296.

M. Éric Coquerel. Madame la ministre, avec cet amendement, nous vous donnons l'occasion de lever un doute sérieux : vous allez, nous dites-vous, transformer le statut de la SNCF, qui passera de celui d'EPIC à celui de société nationale à capitaux publics, mais nous n'avons pas à nous inquiéter, ajoutez-vous, car vous voulez faire en sorte que l'État garde à 100 % la SNCF. Nous avons un doute, car le statut d'EPIC protège la propriété publique, tandis que la société nationale à capitaux publics permet précisément de lever des fonds et de faire appel aux actionnaires : c'est ce qui s'est passé pour France Telecom, GDF ou La Poste, alors que les différents gouvernements nous avaient juré, la main sur le cœur, qu'il ne s'agissait pas d'une privatisation.

En présentant votre amendement n° 273, vous nous dites que le capital de la société ainsi créée sera intégralement détenu par l'État et vous avez utilisé – oralement – le terme d'« inaccessibilité ». Ce terme, qui ne figure pas dans l'amendement, garantit que vos propos ne portaient pas seulement sur l'instant t, mais que vous garantissez qu'à l'avenir, il n'y aurait pas de cession par l'État des actions de la société ainsi créée.

Je vous propose donc, avec ce sous-amendement d'ajouter à l'amendement le terme d'« inaccessibilité ». À défaut, je considérerai que tout cela n'est que mensonge. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir le sous-amendement n° 293.

M. Jean-Marie Sermier. Je regrette que nous n'ayons pas eu ce débat en commission. Il s'agit là, en effet, de la clé de voûte et le débat sur l'ouverture à la concurrence aurait dû être un débat riche en commission.

On voit bien qu'il y a dans cet hémicycle une ligne de fracture, même si nous accordons tous à dire que nous n'avons pas eu le temps nécessaire à un véritable débat, démocratique et posé.

Vous proposez de passer d'un EPIC à une société nationale à capitaux publics. Or celle-ci ne pourra pas lever d'emprunt dans les mêmes conditions qu'un EPIC parce que, en application de la réglementation européenne, il n'y a pas de garantie possible de la part de l'État.

La dette des EPIC atteint aujourd'hui 46 à 50 milliards. Il appartient à l'État de nous dire comme il fera pour reprendre cette dette, parce qu'il n'est pas envisageable de créer les nouvelles sociétés si elles devaient être immédiatement plombées par la dette. Selon les propos du rapporteur, on peut espérer que l'ensemble des EPIC parviennent à lever

10 milliards d'euros. Comment fait-on pour combler l'écart entre 10 milliards et 50 milliards ? Cette question n'a toujours pas reçu la moindre réponse de votre part.

Il ne suffit pas simplement de parler d'ouverture à la concurrence : il faut mettre en place les moyens pour y parvenir. C'est très compliqué pour les sociétés qui opèrent déjà sur notre territoire, comme Thello ou Lyria, même si cette dernière appartient en partie à la SNCF. Elles ont des difficultés à obtenir leurs sillons, ne disposant pas des mêmes possibilités que la SNCF.

En outre, le système informatique Résarail, qui date de plusieurs dizaines d'années, doit absolument être réorganisé pour que la concurrence soit libre et non faussée. Nous devons également savoir de quels moyens disposeront respectivement SNCF Mobilités et SNCF Réseau pour affronter ensemble l'ouverture à la concurrence.

Mme la présidente. Merci de conclure, monsieur le député.

M. Jean-Marie Sermier. Notre sous-amendement est très clair : il n'est pas possible que des dirigeants interviennent dans les deux entreprises en même temps. J'appelle vraiment à un effort de clarté et vous invite par conséquent à adopter ce sous-amendement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Sébastien Jumel, pour soutenir le sous-amendement n° 308.

M. Sébastien Jumel. Nous avons expliqué à plusieurs reprises que la transformation d'EPIC en SA faisait perdre à l'État son rôle de stratège dans l'aménagement du territoire. En commission, vous nous avez expliqué que cette transformation permettrait de responsabiliser la SNCF en matière de dette. Or nous avons tous à l'esprit l'exemple d'EDF. Vous me répondez sans doute que comparaison n'est pas raison et que de toute façon, on ne peut pas comparer électricité et transport ferroviaire. Toujours est-il que la transformation en 2004 d'EDF d'EPIC en SA n'a pas empêché la dette de la nouvelle SA de dérapier.

Autre élément, qui porte sur une question importante : la transformation de l'EPIC en SA fait d'une certaine manière tomber la solidarité naturelle de l'État en matière de dette et des garanties d'emprunt. Nous redoutons dès lors que ne s'ensuive une augmentation des taux d'intérêt. Sans plus de garantie systématique de l'État, il est fort à parier que les taux d'intérêt de l'argent prêté pour investir augmenteront. Que répondez-vous à cette inquiétude, d'autant plus légitime que depuis le début, vous entretenez et continuez à entretenir le flou sur ce qui sera fait pour désendetter la SNCF ? Voilà, madame la ministre, des questions concrètes appelant des réponses précises.

Mme la présidente. La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir le sous-amendement n° 309.

M. Stéphane Peu. Il y a deux ans, le président de SNCF Réseau se flattait dans un entretien de recourir à l'externalisation pour les travaux de rénovation des voies sur des tronçons entiers de lignes, tout en conservant la maîtrise d'ouvrage. Il définissait ces partenariats industriels comme un élément structurant de la stratégie du gestionnaire du réseau.

Si l'amendement du Gouvernement n'évoque pas directement ces pratiques, se référant à des filiales de SNCF Réseau, nous souhaitons pour notre part, avec ce sous-amendement, préciser clairement que SNCF Réseau doit assumer directe-

ment ses missions : c'est pour nous une garantie de l'entretien des voies, lequel est aussi une garantie de sécurité. Notre pays, dans une période récente, a payé un assez lourd tribut en incidents et en accidents, parfois mortels, sur les voies, pour que l'on n'ergote pas sur les travaux, notamment ceux liés à la sécurité, lesquels doivent rester sous maîtrise d'ouvrage directe de SNCF Réseau, sans sous-traitance avec qui que ce soit.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Dharréville, pour soutenir le sous-amendement n° 310.

M. Pierre Dharréville. Vous conviendrez, mes chers collègues, que discuter d'un tel sujet dans ces conditions, par le biais de sous-amendements, est un peu problématique !

Nous proposons de remplacer, à l'alinéa 15 de l'amendement, le terme pour le moins vague d'« équité territoriale » par celui de « solidarité nationale ». En effet, promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique d'équité territoriale permettrait de préparer les esprits à la fermeture de lignes qui pourraient être jugées insuffisamment rentables. Cela invite en effet à mettre en balance la solidarité territoriale avec d'autres critères, comme celui de la rentabilité. *Quid*, dès lors, du devoir de service public, de la nécessité de développer un service public, et donc de l'égalité pour toutes et pour tous ?

Au-delà des questions de coût, le train joue, grâce aux ramifications de son réseau et à la couverture des gares, un rôle important dans l'aménagement et l'attractivité des territoires. Le rapport Duron le reconnaît mais n'en remet pas moins en question le maintien des voies « peu utilisées ».

Même duplicité avec le rapport Spinetta, qui loue les mérites d'une desserte fine du territoire mais refuse de voir l'État et les régions continuer de consacrer aux petites lignes 1,7 milliard d'euros annuels, alors que celles-ci voient circuler moins de 10 % des trains et seulement 2 % des voyageurs. Or c'est là une vision extrêmement réductrice parce que les 2 % représentent tout de même un total de 24 millions de passagers par an ; de plus, en examinant attentivement la carte des lignes concernées, on constate qu'elles desservent un ensemble de 183 communes sur le territoire, regroupant près de 5 millions de personnes. Cela résulte d'une particularité géographique de la France, dont il faut tenir compte. D'où notre insistance à mentionner l'idée de solidarité nationale.

Mme la présidente. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir le sous-amendement n° 311.

M. Hubert Wulfranc. Sans surprise, ce dernier sous-amendement vise à pérenniser le statut des cheminots. Son coût élevé pour le groupe ferroviaire, dont vous faites des gorges chaudes, s'est réduit au fil des débats, passant de 30 % à 8 %, à tel point que chacun s'accorde à dire aujourd'hui que le statut des cheminots est objectivement hors débat concernant le renouveau de la SNCF. De plus, il constitue une garantie en matière de sécurité des circulations et de continuité du service public. Sa suppression porterait gravement atteinte à la coordination et à la mutualisation des tâches et des travaux au sein du groupe.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Sur l'amendement du Gouvernement, l'avis est favorable dans la mesure où la proposition faite regroupe les trois établissements publics en

un seul groupe industriel public. Elle clarifie la place de Gares&Connexions au sein de SNCF Réseau, ce qui était une attente forte pour réunifier les actifs des gares. Elle écarte les risques de privatisation dans la lettre même de l'amendement : même si, chers collègues, vous souhaiteriez mentionner expressément l'incessibilité des droits, le texte précise bien que les capitaux sont intégralement détenus par l'État.

Mme Danièle Obono. Ce n'est pas la même chose !

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Par ailleurs, l'expérience des autres groupes publics ferroviaires en Europe nous renseigne sur le fait qu'ils sont tous aujourd'hui détenus par des capitaux publics.

Plusieurs députés du groupe LR. C'est l'avis de la commission ou du rapporteur ? Nous n'avons pas examiné cet amendement en commission.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Si, il a été vu en article 88 !

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Oui, cela a été vu en commission. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. S'il vous plaît, chers collègues, laissez le rapporteur s'exprimer !

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. L'expérience nous renseigne sur le fait que ce risque est relativement hypothétique. L'exemple de la Deutsche Bahn le prouve : ses capitaux sont détenus par l'État allemand à 100 % depuis 1994, et cela n'a jamais changé.

Enfin, une hypothétique privatisation relèverait d'une loi et serait donc examinée par le Parlement. Vous avez bien compris que tel n'était pas le projet du Gouvernement, ni de cette majorité.

Concernant les sous-amendements, je répondrai thématiquement.

M. Pierre Dharréville. Dans le détail !

Mme la présidente. Il appartient au rapporteur de répondre comme il le souhaite !

M. Pierre Dharréville. C'était une suggestion, madame la présidente !

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Nous avons déjà eu la discussion en commission. Concernant le sous-amendement n° 308, M. Jumel fait des comparaisons avec EDF et évoque les risques de privatisation, sur lesquels je me suis exprimé auparavant ; les masses financières en jeu ne sont pas du tout les mêmes. En commission, vous avez rappelé que la dette d'EDF s'élève à environ 45 milliards d'euros, en effet à peu près équivalente à celle de SNCF Réseau. En revanche, le chiffre d'affaires des deux entreprises n'a rien à voir. Celui d'EDF est de 75 milliards d'euros, alors que les recettes commerciales de la SNCF sont de l'ordre de 9 milliards d'euros. La proportion n'est pas du tout la même. Le risque de privatisation de la SNCF est donc tout à fait hypothétique.

Mme Danièle Obono. Il n'y a pas de petits profits !

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. L'avis est également défavorable sur le sous-amendement n° 309 concernant l'externalisation des activités. Cette vision me semble un

peu statique. Je ferai simplement référence à la maintenance prédictive, que SNCF Réseau externalise par le biais de la société de drones Altametrus, améliorant ainsi de façon substantielle la qualité de la maintenance des voies.

M. Stéphane Peu. Ça ne se voit pas beaucoup !

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. C'est déjà mieux qu'avant !

Concernant les autres sous-amendements, l'avis est également défavorable dans la mesure où ces sujets ont déjà été évoqués et ont trait principalement au risque de privatisation, que je crois avoir écarté à l'instant.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Concernant le sous-amendement n° 293, les incompatibilités entre les mandats exercés au sein de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau sont bien prévues dans les dispositions d'habilitation. À ce stade, je vous propose, monsieur le député, de retirer votre sous-amendement, étant entendu que cela sera précisé dans le cadre des ordonnances ou complété lors de la discussion au Sénat.

Les sous-amendements n° 294 et 306 visent à supprimer la notion de société nationale à capitaux publics. Il me semble au contraire important de rassurer sur le fait qu'il s'agira bien d'une société nationale à capitaux publics.

M. Éric Coquerel. Répondez sur l'incessibilité !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je n'en suis pas encore à ce sous-amendement, si vous me le permettez. Je vais bientôt y venir !

Concernant le sous-amendement n° 307 relatif à la description des missions de la SNCF, il n'est pas pertinent de retirer les missions de service public mentionnées dans l'amendement du Gouvernement. Avis défavorable donc.

L'amendement n° 297, quant à lui, propose de remplacer la notion de « développement durable » par celle de « planification écologique » : la notion de développement durable est claire partout dans le monde.

Mme Danièle Obono. Cela veut tout dire et rien dire !

Mme Élisabeth Borne, ministre. La planification écologique étant un concept nettement moins parlant que le développement durable, qui me semble un concept d'avenir et porteur, l'avis est défavorable.

Quant à l'incessibilité, objet du sous-amendement n° 296, elle figure dans l'exposé des motifs de l'amendement du Gouvernement.

M. Éric Coquerel. Pas dans l'amendement lui-même ! Écrivez-le dans le texte !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Quand on parle d'un capital intégralement détenu par l'État, cela me semble, par construction, incessible ! Je vous propose donc le retrait de ce sous-amendement ; à défaut, l'avis y sera défavorable. Un capital « intégralement détenu par l'État », c'est plus précis et plus fort que des « titres détenus à 100 % par l'État », ou « incessibles », ce qui pourrait laisser place à une augmentation de capital. Avis défavorable.

M. Éric Coquerel. Prévoyez les deux !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Quant au sous-amendement 308, qui vise à promouvoir « le développement du transport ferroviaire » plutôt que « le transport ferroviaire » en France, je pense qu'il n'apporte rien. Je suggère donc son retrait. À défaut, mon avis sera défavorable.

Mme la présidente. Sur les sous-amendements identiques n° 294 et 306, je suis saisie par le groupe La France insoumise d'une demande de scrutin public.

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

Sur le sous-amendement n° 307, je suis saisie par le groupe La France insoumise d'une demande de scrutin public.

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

Sur le sous-amendement n° 297, je suis saisie par le groupe La France insoumise d'une demande de scrutin public.

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

Sur le sous-amendement n° 296, je suis saisie par le groupe La France insoumise d'une demande de scrutin public.

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

Sur le sous-amendement n° 308, je suis saisie par le groupe La France insoumise d'une demande de scrutin public.

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

Sur le sous-amendement n° 310, je suis saisie par le groupe La France insoumise d'une demande de scrutin public.

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

Sur le sous-amendement n° 311, je suis saisie par le groupe La France insoumise d'une demande de scrutin public.

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

Sur le sous-amendement n° 293, je suis saisie par le groupe Les Républicains d'une demande de scrutin public.

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

Sur l'amendement n° 273, je suis saisie par les groupes La France insoumise et de la Gauche démocrate et républicaine d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. Pierre Dharréville.

M. Pierre Dharréville. La société nationale à capitaux publics que vous voulez instituer à la place de l'EPIC serait en réalité une société anonyme régie par le code de commerce et un opérateur parmi d'autres. C'est pour nous une unification en trompe-l'œil. Vous le reconnaissez d'ailleurs vous-même en souhaitant instituer une séparation sous cette structure unique.

Quant à la propriété intégrale par l'État, la question qui se pose est de savoir pour combien de temps. Cet engagement ne vaut que pour le moment où vous le prenez, et pourra évidemment être soumis à de nouveaux débats.

Vous vous retranchez derrière l'Union européenne de façon discutable, refusant d'imposer au niveau de l'Union européenne le débat sur les leçons à tirer des libéralisations intégrales dont les transports ont été l'objet ces dernières années, qui ont entraîné un certain nombre de problèmes.

Vous y voyez la garantie d'une discipline financière. Pour nous, cela conduira à une logique d'empêchement et d'austérité qu'on a déjà vue à l'œuvre et aux risques déjà soulignés de perte de solvabilité.

Ma quatrième remarque porte sur la rupture avec trois éléments constitutifs de l'EPIC : une entreprise propriété de l'État investie d'une mission de service public, une gestion démocratique et la prescription de l'État. Il s'agit donc avec cette réforme de libérer l'espace au bénéfice des marchands, et au bout du compte de privatiser, que vous le vouliez ou non, des pans entiers de services aujourd'hui gérés de façon publique, réduisant la part de la SNCF à la portion congrue.

Vous vous trompez de diagnostic et donc de solution. Pour nous, vous allez vers le renoncement. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe GDR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. Mes chers collègues, il faut soutenir l'amendement 273 pour une raison très simple : le changement du régime juridique de la SNCF a été une énorme erreur. En droit français, il semble que les EPIC ne peuvent pas déposer le bilan. Vous pouvez prêter à un EPIC sans risque : c'est le contribuable qui paiera de toute façon. C'est bien ce qui est en train d'arriver, ne nous faisons pas d'illusion. Peu importe la part de la cinquantaine de milliards de dette qui sera reprise par l'État : c'est le peuple français qui paiera à travers l'impôt, mes chers collègues.

M. Stéphane Peu. C'est la dette de la France, pas celle de la SNCF !

M. Charles de Courson. Il y a une deuxième raison pour laquelle il faut revenir à la société anonyme. Je suis sidéré de voir nos collègues qui se croient d'extrême-gauche soutenir le maintien du statut de l'EPIC : c'est condamner le Front populaire, puisque c'est lui qui a créé en 1937 la Société nationale des chemins de fer français ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes UDI-Agir et LaREM.*) Vous êtes complètement à contretemps !

Troisièmement, mes chers collègues, à partir du moment où SNCF Réseau comme SNCF Mobilités constitueront une société anonyme, les gouvernements successifs ne pourront pas continuer à faire supporter au groupe SNCF le coût d'investissements qui seraient en plus non rentables, comme il le fait actuellement. En effet, le code de commerce prévoit que quand les déficits cumulés dépassent la moitié du capital social, il faut recapitaliser – ou sinon, dissoudre. L'État serait donc obligé, s'il poursuivait une politique d'une telle irresponsabilité collective, de recapitaliser...

M. Sébastien Jumel. Donc d'ouvrir le capital !

M. Charles de Courson. ...et d'expliquer aux Français qu'il lève des impôts pour recapitaliser.

Il est temps de répondre à cette question simple, madame la ministre : à quelle hauteur faut-il recapitaliser le groupe pour respecter le code de commerce ? Voilà la question de fond, madame la ministre. Je suis en train d'examiner les derniers états financiers du groupe ; il me semble qu'il est temps de dire à quelle hauteur l'État est prêt à reprendre la dette.

Mme la présidente. La parole est à M. Guy Bricout.

M. Guy Bricout. J'aimerais m'arrêter sur un point précis de votre amendement, madame la ministre : le rattachement des gares et connexions à SNCF Réseau. Il s'agit d'une recommandation du rapport d'information de Bertrand Pancher et Gilles Savary sur l'application de la réforme ferroviaire.

Le passage de SNCF Mobilités à SNCF Réseau est tout à fait logique, mais pourquoi ne pas avoir fait le choix d'un rattachement à la structure de tête, ce qui aurait permis l'indépendance des entreprises ferroviaires, un peu sur le modèle de la surveillance générale, la SUGE ? Pouvez-vous nous confirmer que Gares & Connexions sera bien une filiale de SNCF Réseau au sein de laquelle les collectivités territoriales seront représentées ? Il ne me semblerait pas pertinent de fondre la gestion sociale au sein du gestionnaire de réseau. Comme je l'ai dit lors de la discussion générale, notre groupe défend une gestion stratégique des gares pour qu'elles ne soient pas uniquement considérées comme des infrastructures ferroviaires.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Vous avez finalement, madame la ministre, repris les propositions du rapport Spinetta, qui a été publié le 15 février 2018. Il est quand même regrettable que vos amendements ne nous soient parvenus que ce matin, ce qui nous prive, nous le répétons, d'une discussion d'envergure sur le statut de la SNCF.

Vous proposez d'en faire une société nationale à capitaux publics, mais vous ne nous dites pas comment vous allez traiter la dette, alors que c'est un élément important pour savoir dans quelles conditions la SNCF va pouvoir s'ouvrir à la concurrence.

Vous suivez délibérément le modèle allemand. Or il semble que la Commission européenne soit toujours en train d'enquêter sur ce modèle. En 2014, le commissaire en charge de ce dossier avait demandé explicitement par lettre au ministre Cuvillier que les directions de SNCF Mobilités et SNCF Réseau soient distinctes.

J'espère que vous répondrez sur tous ces points avant que nous votions sur l'amendement du Gouvernement.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Décidément, madame la ministre, vous n'aimez pas la co-construction ! Alors que je propose dans mon sous-amendement que le texte sépare clairement la direction des deux structures SNCF Réseau et SNCF Mobilités, vous me répondez que vous allez y réfléchir dans le cadre des ordonnances. Pourquoi attendre les ordonnances alors que nous pouvons prendre cette décision dès ce soir dans cet hémicycle ? Je ne retirerai donc pas mon sous-amendement.

Ma collègue Valérie Lacroute vient de le dire, nous aurions préféré que les deux sociétés ne soient pas chapeautées par une structure, mais nous sommes prêts à étudier l'amendement du Gouvernement à la condition que vous nous

donniez des réponses très précises sur la dette. Charles de Courson, qui est expert en la matière, vient de le dire : soit il faudra recapitaliser parce que la société ne pourra pas lever suffisamment de fonds, soit il faudra que quelqu'un reprenne la dette. On me répondra que de toute façon, ce sera le contribuable français. Soit, mais recapitaliser une société ou reprendre une dette, voire créer une structure pour porter cette dette, sont trois choses différentes.

Oui ou non, allez-vous nous indiquer ce soir la décision du Gouvernement sur la dette ?

Mme la présidente. La parole est à M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. La création par la loi de 2014 d'un groupe ferroviaire unifié composé de trois EPIC traduisait un compromis à la fois juridique et social, qui avait en outre l'avantage d'être eurocompatible, ce qui n'est pas un gros mot.

Ce que vous proposez aujourd'hui comporte certains risques, et d'abord un risque de complexification. En effet, il va falloir – comme ce fut le cas entre RFF et SNCF – dresser ce que l'on appelle des murailles de Chine, sur le plan à la fois fonctionnel et comptable, entre le gestionnaire des infrastructures et l'opérateur ferroviaire.

Le statut de SA suscite en outre la crainte d'une privatisation à terme. Cela pose des questions en termes de capacités d'investissement. En effet, l'ampleur des besoins d'investissement, notamment pour renouveler le réseau existant, risque d'entraîner la dégradation de la notation financière de la future SA, et donc des difficultés pour obtenir des financements.

Par ailleurs, la transformation en SA risque de faire peser sur SNCF Mobilités un risque de contentieux au titre de la distorsion de concurrence. Enfin, l'évolution de la jurisprudence européenne met à l'abri SNCF Réseau.

Pour ma part, monsieur de Courson, le fait qu'un EPIC ne puisse pas déposer le bilan me rassure pour ce patrimoine des Français que sont le réseau, les lignes, les voies, la signalisation. Il ne faudrait pas qu'en transformant SNCF Réseau en SA, on mette en péril ce qui appartient aux Français.

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

M. Jean-Luc Mélenchon. On ne sait plus avec qui l'on parle dans ce débat !

Votre grand-père maternel d'heureuse mémoire, monsieur de Courson, qui siégeait ici, était un républicain incontestable puisqu'il a refusé de voter les pleins pouvoirs au maréchal Pétain. Il n'en était pas moins un fief réactionnaire, qui avait voté contre la nationalisation des chemins de fer.

Cela vous conduit à passer à côté d'une réalité : à l'époque où ils ont été nationalisés, il n'y avait pas de concurrence. C'était un monopole. Or la concurrence change tout ! Elle change la nature des objets juridiques que nous mettons en place.

Tout le reste, ce sont des détails, y compris la discussion sur la dette – j'y viens dans un instant, et vais aussi vite que je peux.

C'est la concurrence, disais-je, qui entraîne la modification de la loi : c'est toujours comme cela que les choses se passent, par petites étapes. Vous ne pouvez pas venir avec vos gros souliers nous dire : « Allons-y, privatisons et vivons tout le monde ! » Non ! Vous procédez par petits morceaux, comme on le fait partout en Europe : d'abord la concurrence, jusqu'au bout, laquelle impose de changer le statut des personnels, le salaire devenant la seule variable d'ajustement puisque le train, la technique, le rail et le prix de participation sont les mêmes pour tout le monde. Seule la pression sur les salaires permettra une différenciation : voilà pourquoi les futurs employés ne seront pas fonctionnaires.

Enfin, c'est après avoir installé cette concurrence que l'on viendra fort logiquement dire : « Nous avons besoin d'argent, mais nous ne pouvons le demander au contribuable ; allons donc le chercher en bourse, *via* une société privée. » Ce numéro-là, on l'a fait dix fois, vingt fois, en France et dans toute l'Europe !

Je termine sur la dette. Quel est votre problème, au juste ? Le chiffre de 50 milliards ? Il vous fait peur ? Que sont 50 milliards ? (*Exclamations sur plusieurs bancs des groupes LaREM et UDI-Agir.*) La société privatisée du chemin de fer anglais a 46 milliards de dette. Que sont 50 milliards ? Une dette, madame la ministre, doit se mettre en regard des actifs ! Quels sont les actifs de la SNCF ?

Mme la présidente. Merci, monsieur Mélenchon.

M. Jean-Luc Mélenchon. Vous ne le savez pas, et vous ne vous posez même pas la question ! Une dette, je le répète, n'a de sens que rapportée aux actifs, ainsi qu'au rendement de la société. Et ladite société, aujourd'hui, crache 600 millions d'euros de bénéfices une fois payée la charge de la dette ! (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe FI. – Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*) Tout cela, ce sont donc des histoires pour faire peur aux enfants. La seule question qui compte est celle du monopole de la circulation et du rail. Le reste, ce n'est même pas de la bonne gestion capitaliste. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Moi qui ne suis pas aussi érudit que M. de Courson, j'aimerais aussi avoir ces éclairages. Nous ne connaissons pas les conditions de reprise de cette fameuse dette, qui effectivement ne fait peur qu'aux enfants : est-ce à dire que la société anonyme, qui sera peut-être créée ce soir, sera déclarée en faillite le jour même où elle acquerra ce statut juridique ? (*Exclamations sur plusieurs bancs des groupes LaREM et UDI-Agir.*) Comme on l'a justement observé, une SA ne peut effectivement pas supporter une dette de ce niveau. Des éclaircissements sont donc nécessaires.

Cela dit, vous qui êtes d'habitude si précis, monsieur de Courson, vous oubliez de rappeler qu'en 1937, la fameuse société anonyme était protégée par un décret du 31 août de la même année autorisant une dérogation au code des marchés publics.

Je veux toutefois revenir sur une question que j'avais posée lors de la discussion générale. Celle de savoir qui paye la dette inquiète visiblement M. de Courson ; mais il s'agit aussi de savoir à qui on la paye ! Aux banquiers qui la détiennent, on verse en effet chaque année 1,5 milliard d'euros d'intérêts, et ce avec de l'argent public. Il faudrait aussi nous mettre au carré sur ce point, si vous me passez l'expression, et que Mme la ministre nous réponde. Cet argent, on le verse aux

banques qui, en 2008, ont mis l'économie en faillite, au point que le fret a dû reculer, entre autres conséquences. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Danièle Obono.

Mme Danièle Obono. Je veux revenir, madame la ministre, sur votre vœu pieux de faire du développement durable une notion d'avenir. Je suis désolée de vous apprendre qu'il s'agit là d'une notion du passé: née il y a trente ou quarante ans, elle est mise en question aujourd'hui. De fait, tout le monde fait désormais du « développement durable », y compris les extracteurs de pétrole et les entreprises du nucléaire. Cette notion est si large qu'elle permet à chacun de s'en réclamer; mais ce qui lui manque – et c'est pour cela que vous la préférez à la notion de « planification écologique », c'est la direction et la visée stratégique; ce sont les questions du niveau de soutenabilité du développement et de la durée d'exploitation de telle ou telle ressource. Ce sont ces questions que noie votre belle notion de « développement durable », que tout le monde reprend à son compte, et qui ne détermine en rien ce que nous proposons à travers la planification: qui décide? Dans quel sens développer le réseau ferroviaire, et pourquoi doit-on le préférer au réseau routier ou à l'avion? Parce que l'État, la collectivité nationale, la société, ont intérêt au développement d'industries écologiquement soutenables et socialement justes,...

Mme la présidente. Merci, madame Obono.

Mme Danièle Obono. ...au-delà d'un développement durable peut-être économiquement cohérent, mais écologiquement insoutenable.

Mme la présidente. Merci.

Mme Danièle Obono. C'est le sens de notre sous-amendement, que vous refusez car il ne correspond pas à votre stratégie: autant le dire tout de suite. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe FI.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Sébastien Jumel. (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. Sébastien Jumel. André Chassaigne souhaite s'exprimer après moi, me semble-t-il...

M. Olivier Damaisin. Quand vote-t-on?

Mme la présidente. Mes chers collègues, il est d'usage, sur des sujets très débattus, de laisser chacun s'exprimer.

M. Olivier Damaisin. Cela fait au moins une demi-heure!

Mme la présidente. Je laisse la parole à M. Jumel, et nous nous en tiendrons là.

M. Sébastien Jumel. Il me semble, disais-je, que mon président de groupe a lui aussi demandé la parole, madame la présidente: je ne voudrais pas me fâcher avec lui... (*Sourires. – Nouvelles exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Olivier Damaisin. Il ne faut peut-être pas exagérer!

Mme la présidente. Votre groupe, monsieur Jumel, a déjà pu s'exprimer très amplement.

M. Sébastien Jumel. Le fait que nous parlions agace visiblement la majorité; mais cela fait partie de la démocratie parlementaire.

Je veux revenir sur le fond. Les leçons – au sens propre – de droit commercial de Charles de Courson méritent d'être écoutées avec attention, car elles nous ramènent aux fondamentaux du libéralisme. Le libéral de Courson (*Exclamations sur quelques bancs des groupes LaREM et UDI-Agir*), qui sait de quoi il parle, nous dit que la formule juridique proposée peut avoir trois conséquences. La première est le dépôt de bilan ou la liquidation si la dette est trop lourde, autrement dit le « bazar » organisé – ce qui ruine l'argument d'une réforme visant à améliorer le système. Deuxième hypothèse: la recapitalisation, qui ferait tomber l'argument, répété à l'envi sur les ondes, selon lequel la SNCF coûterait trop cher au contribuable, puisque celui-ci serait alors appelé à la rescousse. Troisième et dernière solution envisagée par le libéral de Courson: l'élargissement du capital, lequel réduirait à néant la prétendue garantie d'un maintien de la structure capitalistique de la SNCF devenue société anonyme.

Mme la présidente. Merci, mon cher collègue.

M. Sébastien Jumel. Ces trois pistes, énoncées par quelqu'un qui sait de quoi il parle, déconstruisent le montage que vous préconisez. Cela appelle une réponse de votre part, madame la ministre.

Mme Danièle Obono. Merci, monsieur de Courson!

Mme la présidente. La parole est à M. Rémy Rebeyrotte, pour clore cette discussion.

M. Rémy Rebeyrotte. La notion de développement durable, madame Obono, a le mérite d'inclure et l'environnement, et le social, et l'économie.

M. Éric Coquerel. La planification écologique aussi!

M. Rémy Rebeyrotte. J'ai bien compris que vous proposiez, pour votre part, le Gosplan écologique. (*Exclamations sur les bancs du groupe FI.*) Mais cela relève peut-être – au moins pour la terminologie – d'une autre époque, madame Obono. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODÈM.*)

D'autre part, nous faisons au fond le même constat: c'est en cela que le débat est surréaliste. Depuis le départ, vous évoquez le développement insuffisant du fret et du rail, ce sur quoi nous sommes entièrement d'accord, la dette massive, le déficit et l'insuffisance des investissements sur le réseau. Bref, nous dressons à peu près les mêmes constats, et personne, ici, ne met en cause les salariés de la SNCF. (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe FI.*)

Le problème, c'est la structure et l'organisation de la société ferroviaire, qui font que le fonctionnement, en quelque sorte, ne génère que du fonctionnement, aux dépens d'un investissement massif. Nous nous efforçons de sortir de ce modèle afin de permettre des réinvestissements massifs sur le réseau et de façon que la société s'en sorte par le haut.

Mme la présidente. Merci, mon cher collègue.

M. Rémy Rebeyrotte. Les salariés ne sont pas en cause dans les dysfonctionnements actuels.

Mme Danièle Obono. Allez le dire à vos ministres!

M. Rémy Rebeyrotte. C'est le fonctionnement même de la société qui pose problème. (*Mêmes mouvements.*) Mais vous, chers collègues des groupes FI et GDR, vous proposez le *statu*

quo, solution incompréhensible au vu du constat que je viens de rappeler. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

Mme Danièle Obono. On va dans le mur !

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je veux répondre aux questions qui viennent d'être posées. Je remercie tout d'abord M. de Courson pour son soutien à l'organisation proposée, laquelle vise à permettre à la SNCF de répondre aux attentes de nos concitoyens en termes de performance.

Vous avez raison, cette nouvelle structure juridique pose la question de la dette. Celle-ci, monsieur le président Mélenchon, n'est pas un mince sujet. On peut dire que 50 milliards, ce n'est pas grand-chose ; mais c'est quand même 12 milliards de plus que le montant des actifs de SNCF Réseau. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. Jean-Luc Mélenchon. Ah bon ?

M. Bruno Millienne. Et voilà ! On aura au moins appris quelque chose ce soir !

Mme Élisabeth Borne, ministre. On peut toujours prétendre que ces actifs sont mal évalués ; le fait est que cette dette, je le répète, excède aujourd'hui de 12 milliards les actifs de SNCF Réseau.

Tout cela montre que le sujet de la dette est tout sauf simple ; et s'il l'avait été, on peut supposer que d'autres l'auraient réglé avant nous.

M. Loïc Prud'homme. C'est un épouvantail que vous agitez !

M. Éric Coquerel. Incluez-vous les rails dans les actifs ?

Mme la présidente. S'il vous plaît, mes chers collègues, laissez Mme la ministre s'exprimer.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je ne vois donc pas comment l'on pourrait traiter en trois minutes un sujet qui est sur la table depuis vingt ans peut-être.

M. Thierry Benoit. Très bien !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Notre objectif est de tracer une trajectoire soutenable pour la SNCF et pour SNCF Réseau, sans recourir à un statut d'établissement public qui autorise toutes les injonctions contradictoires que la SNCF, en particulier SNCF Réseau, a eu à subir, en particulier au cours des dernières années. La capacité d'endettement doit être liée à une trajectoire financière soutenable et durablement équilibrée. C'est ce à quoi travaille le Gouvernement, en lien avec la SNCF.

Ce n'est donc pas ce soir, j'ai le regret de vous le dire, que je vous répondrai sur la façon dont nous entendons prendre en compte la dette ; mais, comme vous l'aurez noté, la structure juridique proposée nous oblige à régler le problème,...

M. Loïc Prud'homme. Comment ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...ce que nos prédécesseurs n'ont pas fait. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

Il nous semble en effet préférable, monsieur Bricout, de rapprocher SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau. Les gares jouent un rôle majeur en termes d'aménagement et de développement urbains : elles constituent des pôles de centralité dans les villes. Cette question représente aussi un enjeu capital en termes d'intermodalité. À ce titre, je me réjouis des réflexions en cours au niveau de France urbaine et de l'Association des régions de France, en vue de préconisations sur la prise en compte et la gouvernance des gares ; mais, ne l'oublions pas, celles-ci ont aussi un rôle dans l'exploitation ferroviaire. L'une des grandes difficultés auxquelles nous sommes confrontés, ces derniers mois encore, c'est précisément la séparation des actifs de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités, à l'origine de situations ubuesques : les quais appartiennent aux uns et les verrières aux autres, et pour les escalators, plus personne ne sait. Quant aux systèmes électriques, ils sont partagés entre les deux acteurs.

Le rattachement de SNCF Gares & Connexions à SNCF Réseau nous semble donc être la meilleure solution pour répondre de façon opérationnelle à ce que l'on attend d'abord de la gare, à savoir qu'elle contribue efficacement au transport ferroviaire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM et sur quelques bancs du groupe MODEM.*)

M. André Chassaing. Ce n'est quand même pas une étude d'impact !

Je vais maintenant mettre aux voix les sous-amendements identiques n° 294 et 306.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	101
Nombre de suffrages exprimés	93
Majorité absolue	47
Pour l'adoption	14
contre	79

(Les sous-amendements identiques n° 294 et 306 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je mets aux voix le sous-amendement n° 307.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	100
Nombre de suffrages exprimés	94
Majorité absolue	48
Pour l'adoption	15
contre	79

(Le sous-amendement n° 307 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix le sous-amendement n° 297.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	101
Nombre de suffrages exprimés	95
Majorité absolue	48
Pour l'adoption	14
contre	81

(Le sous-amendement n° 297 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Maintenez-vous le sous-amendement n° 296, monsieur Coquerel ?

M. Éric Coquerel. Oui, madame la présidente.

Mme la présidente. Je mets aux voix le sous-amendement n° 296.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	102
Nombre de suffrages exprimés	99
Majorité absolue	50
Pour l'adoption	15
contre	84

(Le sous-amendement n° 296 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Maintenez-vous le sous-amendement n° 293, monsieur Sermier ?

M. Jean-Marie Sermier. Oui, madame la présidente.

Mme la présidente. Je mets aux voix le sous-amendement n° 293.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	101
Nombre de suffrages exprimés	97
Majorité absolue	49
Pour l'adoption	24
contre	73

(Le sous-amendement n° 293 n'est pas adopté.)

Mme Véronique Louwagie. Dommage !

Mme la présidente. Maintenez-vous le sous-amendement n° 308, monsieur Jumel ?

M. Sébastien Jumel. Oui, madame la présidente !

Mme la présidente. Je mets aux voix le sous-amendement n° 308.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	103
Nombre de suffrages exprimés	97
Majorité absolue	49
Pour l'adoption	16
contre	81

(Le sous-amendement n° 308 n'est pas adopté.)

(Le sous-amendement n° 309 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix le sous-amendement n° 310.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	104
Nombre de suffrages exprimés	100
Majorité absolue	51
Pour l'adoption	16
contre	84

(Le sous-amendement n° 310 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix le sous-amendement n° 311.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	104
Nombre de suffrages exprimés	98
Majorité absolue	50
Pour l'adoption	16
contre	82

(Le sous-amendement n° 311 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 273.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	105
Nombre de suffrages exprimés	94
Majorité absolue	48
Pour l'adoption	74
contre	20

(L'amendement n° 273 est adopté et les amendements n° 195 et 194 tombent.)

Mme la présidente. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 167.

M. Christophe Bouillon. Cet amendement vise à associer à la fois les représentants des usagers et ceux des voyageurs à des décisions de tout ordre, association qui paraît faire l'objet d'un consensus.

J'ai cependant un doute sur le maintien de cet amendement, puisqu'il fait référence à l'EPIC de tête, qui, si je comprends bien, n'existe plus puisque l'amendement du Gouvernement que nous venons de voter abandonne l'architecture actuelle fondée sur trois EPIC au profit d'une SA.

Cet amendement ne doit-il pas tomber, madame la présidente ?

Mme la présidente. Les deux suivants sont tombés, mais pas le vôtre, monsieur le député.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, *rapporteur*. En guise de solution, je vous propose, monsieur Bouillon, de retirer votre amendement au profit du sous-amendement que j'ai déposé à l'amendement que le Gouvernement défendra à l'article 1^{er}.

Celui-ci satisfait votre demande en tant qu'il intègre les parties prenantes au sein de la gouvernance de la structure de tête, tout en retenant une acception plus large que les seuls représentants des voyageurs.

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

Mme Élisabeth Borne, *ministre*. Même avis.

Mme la présidente. Monsieur Bouillon, retirez-vous l'amendement ?

M. Christophe Bouillon. Je le retire, madame la présidente. (*L'amendement n° 167 est retiré.*)

Article 1^{er}

Mme la présidente. La parole est à M. Gilbert Collard, premier orateur inscrit sur l'article.

M. Gilbert Collard. Ce texte est un modèle d'hypocrisie et d'esthétique juridique. Véritablement, on nous fait prendre des vessies pour des lanternes : alors que toute la structure juridique du texte l'orienté vers la forme d'une société anonyme, alors qu'il est dit, établi, que la règle sera celle du code de commerce, on ouvre la SNCF d'une manière inéluctable, non seulement à la concurrence, mais aussi à une privatisation dont on ne peut mesurer aujourd'hui – car cela est impossible – ni l'étendue, ni les conséquences.

Derrière ce qui se passe, et que l'on essaie de signaler, sans être entendu, parce qu'il y a d'un côté les bonnes raisons et de l'autre des craintes justifiées, humaines, on voit la logique financière et l'ultralibéralisme européen qui se mettent en place. Inéluctablement, celui-ci fera triompher la loi du marché sur la loi de l'homme.

On n'y échappera pas. On nous le vend avec des explications techniques, statistiques, mathématiques. On nous expose la dette. Mais tout de même, à qui devons-nous cette dette ? Est-ce qu'un jour, les responsables, les dirigeants auront des comptes à rendre ?

M. Jean-Luc Mélenchon. Attendez qu'on gouverne !

M. Gilbert Collard. Attendez qu'on y arrive, nous aussi, vous verrez !

Mme Danièle Obono. Nous vous en empêcherons !

M. Gilbert Collard. Vous y arriverez peut-être avant nous, c'est possible...

Mme la présidente. Veuillez conclure, monsieur Collard.

M. Gilbert Collard. Tous les prétextes sont bons, quand on veut mettre le peuple dehors. La SNCF est une affaire du peuple : elle lui appartient. Ce que l'on veut maintenant, c'est vendre le peuple !

M. Ludovic Pajot. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, *rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques*. Au moment où nous entamons enfin la discussion des articles du projet de loi, beaucoup a déjà été dit sur la réforme – dont parfois quelques fables. Les inquiétudes se sont cristallisées, sans tenir compte du véritable fond de la réforme.

L'article 1^{er} est peut-être le plus important pour l'avenir de la SNCF, puisqu'il vise à redéfinir sa gouvernance et sa forme juridique. En aucun cas, rappelons-le, il n'a été question de privatisation.

Au contraire, la nouvelle SNCF sera une entreprise publique, détenue à 100 % par l'État et dont les titres seront incessibles. C'est une évolution de son statut juridique. Là encore, il convient de rappeler la nécessité de cette évolution, primordiale pour cette entreprise qui est chère à tous les Français.

L'organisation de la SNCF doit cependant être repensée. Le groupe doit être plus efficace, moins cloisonné. L'information doit mieux y circuler. Sa gouvernance, comme le soulignait la Cour des comptes en janvier 2017, doit disposer d'une véritable autonomie afin de protéger efficacement ses intérêts et ceux de ses usagers.

Pendant trop longtemps, la SNCF est restée assujettie aux représentants de l'État, qui défendaient avant tout les positions de leur autorité hiérarchique pour imposer des choix d'investissement parfois irréalistes, comme celui du tout-TGV, aujourd'hui décrié par tout le monde.

Le nouveau statut de l'entreprise devra également empêcher la SNCF de s'endetter sans limite et de manière déraisonnable, comme cela était possible dans le passé.

Enfin, comme je le recommande dans mon rapport pour avis, nous devons veiller à ce que dans le nouveau statut de la SNCF, l'indépendance du gestionnaire de réseau s'applique à l'ensemble de ses missions, et non uniquement aux fonctions essentielles d'allocation des sillons et de tarification, afin de lever toute ambiguïté, notamment dans le processus d'ouverture à la concurrence.

Mme la présidente. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard.

Mme Emmanuelle Ménard. Madame la ministre, comme vous, je pense qu'il faut réformer la SNCF, car cela fait plus de quarante ans que notre réseau ferroviaire est en déclin, que le statut des cheminots ne colle plus à la réalité...

M. Jean-Luc Mélenchon. Ah !

Mme Emmanuelle Ménard. ...que les Français sont trop souvent les otages d'un bras de fer entre les gouvernements successifs et les syndicats.

Alors, oui, une réforme est nécessaire, c'est une question de justice, mais il faut qu'elle aille au bout des choses. Or je crains que cela ne soit pas le cas avec celle que vous nous présentez aujourd'hui.

Le flou règne en effet dans ce dossier. *Quid* de la dette de plus de 46 milliards d'euros de la SNCF ? Le 4 avril dernier, le Premier ministre, Édouard Philippe, s'est dit ouvert à la

reprise de la dette de la SNCF – avec, heureusement, des contreparties. Est-ce à dire que les Français devront une nouvelle fois mettre la main au portefeuille ?

Quid de la question des retraites ? Dans ce domaine, pire que le flou, c'est le néant.

Quid des lignes régionales menacées ? Là encore, je ne suis pas sûre que les réponses soient à la hauteur des enjeux, et je ne peux m'empêcher de penser plus particulièrement à la ligne Béziers-Neussargues.

Bref, s'il s'agit bien d'une réforme nécessaire, car il ne faut pas confondre service public, c'est-à-dire service au public, et monopole ou travail des fonctionnaires, s'il n'y a rien de monstrueux à s'ouvrir à la concurrence – La Poste en est un bel exemple –, trop de sujets ne sont pas ou pas assez traités au fond.

En 2008, un rapport de la Cour des comptes consacré à la SNCF avait pour titre *Le réseau ferroviaire, une réforme inachevée, une stratégie incertaine*. Vous veniez, madame la ministre, de quitter cette entreprise, dont vous aviez été pendant cinq ans la directrice de la stratégie. J'imagine qu'aujourd'hui, vous aurez à cœur de faire mentir ce rapport.

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Coquerel.

M. Éric Coquerel. Cet article est important, puisqu'il ouvre la SNCF à la concurrence, tout en modifiant le statut de l'entreprise et des cheminots. Mais le statut des cheminots et le manque de concurrence sont-ils responsables du fait que depuis une vingtaine d'années, la SNCF va plus mal, en termes de retards, de problèmes techniques et de dette ?

Ou bien cette situation est-elle due, par exemple, au tout-LGV, au partenariat public-privé, aux séparations entre rail et roulant, qu'aujourd'hui tout le monde condamne, et qui ont été faites pour permettre l'ouverture à la concurrence, au coût du capital sur les emprunts sur les marchés financiers, et, enfin, au désinvestissement de l'État ?

Une chose m'étonne : depuis 1990, l'investissement de l'État en matière de dépenses publiques pour le transport va à 66 % à la route, contre 17 % au ferroviaire.

Demandez-vous pour autant aux constructeurs de camions et d'automobiles, madame la ministre, de payer la dette de l'État qui, ainsi, investit pour eux ? Non ! Au contraire, vous leur offrez même la privatisation des autoroutes.

Vous avez même permis, avec l'ouverture à la concurrence du fret SNCF, une augmentation de 40 % du transport routier de marchandises depuis 1990, alors que la part du fret ferroviaire n'est plus que de 10 %.

On voit donc bien que cette politique vise à tout, sauf à satisfaire les usagers.

En réalité, la transformation de l'EPIC en société nationale à capitaux publics n'a qu'un seul but : privatiser. Or quand on privatise, on nourrit la rente et quand on nourrit la rente, c'est sur le prix du travail. Voilà pourquoi vous allez faire en sorte d'aligner le statut des cheminots sur celui du privé, que vous avez en outre affaibli par les lois antisociales de Mme Pénicaut.

La boucle est bouclée. Nourrir le capital, c'est abaisser le prix du travail. Voilà ce que vous faites, et qui n'a aucun rapport avec le service rendu aux usagers, mais qui a tout à

voir avec le service rendu aux futurs actionnaires, pour lesquels vous avez toutes les attentions. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Je ne reprendrai pas la brillante démonstration à laquelle mon collègue vient de se livrer ; je voudrais simplement obtenir quelques précisions.

Nous venons de voter un amendement du Gouvernement qui donne une vague idée du contour que prendra la tête de la SNCF, à savoir une société anonyme. Mais nous ne savons rien, à ce stade, de l'organisation du reste de la SNCF. Qu'en sera-t-il de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau ? Comment et sous quelle forme juridique ces deux entités seront-elles gérées ? Auront-elles encore des relations l'une avec l'autre, et, si oui, sous quelle forme ?

Je rappelle que le coût des transactions entre structures, dans le modèle actuel d'une séparation en trois EPIC – que vous avez piloté, madame Borne, comme directrice de la stratégie (*Mme la ministre rit*) ; cela peut vous faire sourire, mais c'est la vérité –, s'élève aujourd'hui à 1,5 milliard d'euros par an, soit l'équivalent du service annuel de la dette. Ce coût existera-t-il encore ?

Il faudrait nous mettre un tant soit peu au courant de ce que vous comptez faire, car, pour l'instant, nous légiférons dans un brouillard complet, ce qui n'est guère respectueux ni du travail des parlementaires, ni de l'entreprise et des cheminots qui la composent. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

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

M. Jean-Luc Mélenchon. Le bon ordre de la discussion aurait voulu que nous procédions autrement ; mais c'est ainsi. Nous sommes à l'article 1^{er}, qui, au fond, résume les objectifs de la loi.

Nous vous accusons de préparer la privatisation du service public du rail et de franchir avec cette loi les étapes qui y conduisent.

Nous vous accusons de détruire le statut des cheminots, un statut social qui faisait rêver, qui représentait un ascenseur social pour d'innombrables citoyens des générations précédentes.

Tout cela, vous le faites pour une unique raison, strictement idéologique : créer un marché là où personne ne s'imaginait que l'on puisse en trouver un. Ce marché consistera à vendre des fuseaux horaires à des compagnies ferroviaires différentes, c'est-à-dire que nous serons ramenés à la situation antérieure à la première nationalisation de la SNCF, à l'époque où il a fallu procéder à cette nationalisation.

M. Charles de Courson. Pas du tout : c'étaient des concessions !

M. Jean-Luc Mélenchon. Pour créer ce marché, il faudra une variable, qui fera la différence : ce seront les salaires. C'est la raison pour laquelle vous commencez par supprimer le statut des cheminots, afin que ceux qui seront recrutés ensuite relèvent du droit commun du travail créé par la loi de Mme Pénicaut, qui permet de traiter le code du travail entreprise par entreprise. Voilà ce que vous êtes en train d'instaurer.

Aucun d'entre vous n'est capable de prouver que, de quelque manière que ce soit, le train roulera mieux, plus sûrement, plus confortablement et pour moins cher du fait de la logique que vous créez. Et vous n'y arriverez jamais, parce que la concurrence ne produit qu'un effet dans ce type d'activité : ajouter sans cesse des surcoûts liés à la gestion, en particulier dans les relations entre les entreprises, à la publicité, etc. La concurrence coûte cher ; le monopole coûte moins cher et garantit l'efficacité ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

M. Charles de Courson. Mon Dieu, mon Dieu ! Toute l'histoire économique prouve l'inverse !

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. L'article 1^{er} donne au Gouvernement tout loisir de modifier les missions, l'organisation, la forme juridique et la gouvernance de la SNCF.

Bien que nous en ayons déjà discuté très longuement, il y aurait encore beaucoup à dire sur tous ces sujets. Malheureusement, le Gouvernement ne nous permet pas de disposer de tous les éléments permettant de débattre de l'intégralité des aspects en jeu.

Vous l'avez d'ailleurs dit à propos du traitement de la dette, madame la ministre. Or, si l'on peut comprendre qu'il ait été difficile de traiter de cette dette vieille de plusieurs années en quelques heures de réunion de commission, il eût tout de même été intéressant pour nous d'avoir quelques éléments supplémentaires.

Même à propos des amendements du Gouvernement, vous entretenez le flou sur ses intentions. Ainsi, l'un d'entre eux, avant l'article 1^{er}, « vise à permettre de confier à SNCF Réseau des missions au bénéfice du système ferroviaire, sans se prononcer à ce stade sur la répartition entre celles qui devront continuer à être assurées par la tête du groupe SNCF et celles qu'il sera préférable de confier au gestionnaire d'infrastructure ». Cette phrase le montre bien : l'improvisation est totale, vous n'avez pas terminé les négociations et, une fois de plus, vous privez les parlementaires d'un débat de fond sur une réforme majeure que nous attendons depuis longtemps.

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

M. Jean-Luc Fugit. L'article 1^{er} vise, comme l'ensemble du projet de loi, à améliorer le fonctionnement de la SNCF. Il s'agit plus précisément ici de permettre de légiférer pour modifier son organisation, sa structure et sa gouvernance, mais aussi en vue d'y faire évoluer les conditions de recrutement et de gestion des emplois – le tout, rappelons-le, en conservant le statut public du groupe.

En ce qui concerne l'organisation, la loi du 4 août 2014 a permis certains progrès, mais il apparaît aujourd'hui nécessaire d'aller vers plus d'efficacité. En effet, depuis cette date, la SNCF est structurée autour de trois EPIC ; or cette organisation ne semble pas totalement satisfaisante : elle est trop cloisonnée et trop rigide, ce qui entraîne parfois des dysfonctionnements.

Prenons un exemple concret : celui des gares de voyageurs. Le découpage actuel est incompréhensible. Ainsi, ce n'est pas la même direction qui gère les quais et les panneaux d'information, et ces mêmes panneaux, selon qu'ils se trouvent dans le hall d'une gare ou sur un quai, ne dépendent pas du même service.

M. Charles de Courson. C'est pour cela que l'information est mauvaise !

M. Jean-Luc Fugit. On comprend ainsi qu'il est temps de réunifier les actifs de la SNCF et d'instituer un seul responsable.

Le cadre qui découlera de l'adoption de cet article permettra aussi de définir une organisation et une stratégie propres au développement des gares, dans le but d'affirmer leur rôle majeur dans l'aménagement urbain et dans les interconnexions avec les autres modes de transport.

Ainsi organisées, les gares de voyageurs pourront proposer des services du quotidien plus nombreux et meilleurs, contribuant ainsi à améliorer la mobilité de tous – une question dont nous savons qu'elle vous préoccupe, madame la ministre, et un but dans lequel nous travaillerons à vos côtés sur le projet de loi d'orientation sur les mobilités que nous examinerons dans quelques semaines.

Cet article, comme l'ensemble du texte, témoigne du fait que la préoccupation principale du Gouvernement et de la majorité est de proposer une démarche permettant d'améliorer le fonctionnement du service public ferroviaire, et non un projet dirigé contre qui que ce soit.

Mme la présidente. La parole est à Mme Danielle Brulebois.

Mme Danielle Brulebois. Cet article est porteur de l'ambition, inhérente au projet de loi, de construire la nouvelle SNCF.

Il faut être réaliste : l'organisation actuelle de la SNCF n'est pas satisfaisante et il est temps de remettre les voyageurs au cœur du débat. Ils attendent un service fiable, accessible dans tous les territoires.

Je tiens à rappeler que les petites lignes ferroviaires – en réalité, il n'y a pas de petites lignes, il n'y a que des lignes vitales pour nos territoires –, qui ne font pas partie du présent projet de loi, seront maintenues, et confortées dans le projet de loi d'orientation sur les mobilités. C'est un engagement du Gouvernement.

M. Vincent Descoeur. Très bien !

Mme Danielle Brulebois. Aujourd'hui, il est urgent de trouver des solutions pour une SNCF endettée à hauteur de 50 milliards d'euros et aux prestations médiocres, et il est plus qu'urgent de la préparer à l'ouverture à la concurrence, qui est imminente. Avec le quatrième « paquet ferroviaire », en effet, l'Union européenne libéralise les marchés de transport de passagers ; la France ne pourra rester en dehors du mouvement. L'immobilisme n'est dans l'intérêt de personne.

L'article 1^{er} du projet de loi va permettre de relever ces défis. Il contient en effet plusieurs dispositions qui moderniseront l'organisation de la SNCF.

D'abord, la fusion des trois EPIC actuels en une société nationale à capitaux publics. Le statut juridique de cette nouvelle SNCF n'est nullement incompatible avec le caractère public du groupe. Celui-ci ne sera pas privatisé. Certains s'entêtent pourtant à qualifier cette modification de privatisation – à tort, puisqu'il n'y aura pas de changement de propriétaire.

Ensuite, le groupe aura la capacité de réfléchir à son architecture générale en créant des filiales, ce qui lui garantira une meilleure organisation, grâce à des formes juridiques plus souples, tout en préservant son unité.

Par ailleurs, la gestion des gares de voyageurs sera optimisée afin de faire d'elles de véritables plateformes multimodales, notamment grâce à une meilleure coordination entre l'entité chargée de la maintenance et le gestionnaire des infrastructures, avec un seul chef de gare.

Enfin, l'article 1^{er} rénove la négociation sociale et les conditions d'embauche au sein de la SNCF. Il faut rappeler à ce propos que le Gouvernement a fait preuve d'humanité et de reconnaissance vis-à-vis des agents en place, puisque leurs droits et leurs acquis garantis à vie ne seront pas remis en question.

Mme la présidente. La parole est à M. Frédéric Reiss.

M. Frédéric Reiss. Après un début de séance particulièrement chaotique, nous abordons les dispositions générales contenues dans l'article 1^{er}.

En cette période de galère pour un grand nombre de Français qui doivent composer avec la grève perlée, nous allons discuter des missions, de l'organisation, de la gouvernance et de la forme juridique du groupe public ferroviaire.

La fin du statut pour les nouveaux agents n'est pas explicitée dans le texte : en ce domaine, le Gouvernement avance masqué, tout en précisant que le statut et les garanties qui lui sont associées seront maintenus pour les agents actuels.

L'ouverture à la concurrence est en marche depuis près de vingt ans : les gouvernements successifs n'ont pas attendu l'avènement de « La République Emmanuel Macron » pour emprunter les bons rails.

La méthode par ordonnances n'est pas à la hauteur des enjeux ; elle fait peu de cas du débat démocratique au Parlement.

Vous avez évoqué la dette, madame la ministre, en minimisant le problème. Nous n'avons obtenu aucune réponse claire à ce sujet, qui est tout sauf mineur. Le nouveau statut juridique de la SNCF, que nous venons de voter, ne résout pas ce problème.

Pour un projet d'une telle importance, nous espérons une vision claire du Gouvernement, dans le cadre d'un véritable aménagement du territoire national. Mais rien n'est dit sur les lignes les moins fréquentées, brocardées par le très inquiétant rapport Spinetta.

Mme la présidente de la commission du développement durable est partie ; je comptais sur elle pour maintenir ces lignes secondaires, mais aussi pour en améliorer le modèle économique afin de ne pas creuser la fracture entre les territoires ruraux et les métropoles.

Dans le cadre des politiques de pays, des plans climat, des territoires à énergie positive pour la croissance verte – TEPCV –, il est fondamental de jouer la carte du développement des infrastructures ferroviaires et des transports en commun. Ne l'oublions pas ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Quelques mots pour tordre le cou aux idées reçues sur les prétendus bienfaits pour les usagers de l'ouverture à la concurrence.

On nous dit que l'ouverture du train à la concurrence va faire bénéficier les usagers de prix plus bas, plus compétitifs. Jetons donc un œil sur nos amis d'outre-Manche, qui ont fait l'expérience de cette ouverture en libéralisant le secteur ferroviaire au début des années 1990. Aujourd'hui – cela a été rappelé –, une très grande majorité de Britanniques appellent à une renationalisation complète de leurs trains, et pour cause : le prix des billets a augmenté de 27 % en sept ans et les Anglais consacrent désormais 14 % de leur budget au pass de transport mensuel. En France, plusieurs études récentes ont montré que l'ouverture à la concurrence ne se traduirait pas par une baisse des prix pour les usagers. Voilà bien quelques éléments qui incitent pour le moins à la prudence.

On nous dit également que l'ouverture à la concurrence permettra d'améliorer ou, à tout le moins, de maintenir les dessertes par les petites lignes et le maillage territorial. Mais, sur un marché concurrentiel, quelle compagnie ferroviaire acceptera de développer son activité dans un territoire jugé non rentable ? La réponse, on la connaît : aucune. On remplacera alors ces lignes essentielles par des lignes de car, avec toutes les conséquences que cela comporte sur la dégradation de la qualité de service et l'allongement des temps de trajet. À la clé, de nouvelles inégalités territoriales, et une désertification rurale accrue. En la matière, l'exemple du fret ferroviaire doit, comme toujours, nous servir de leçon ; or la libéralisation de ce secteur s'est soldée, rappelons-le, par un échec cinglant.

Mme la présidente. La parole est à M. Sébastien Jumel.

M. Sébastien Jumel. Je veux à nouveau insister sur la problématique de la dette. On nous dit qu'on va attendre, qu'on va trouver une solution ; on nous dit de ne pas nous inquiéter, qu'on va s'en occuper. Mais c'est maintenant qu'on discute et qu'on doit voter ; c'est maintenant qu'on scelle, du bon ou du mauvais côté, l'avenir de la SNCF. Il est désormais évident qu'une partie des investissements réalisés à la demande de l'État et de la direction de la SNCF à la fin des années 2000 n'ont pas été convenablement financés ; tout le monde le reconnaît. Je parle notamment des rénovations du réseau et du développement des nouvelles lignes à grande vitesse. Le recul sur l'écotaxe, la privatisation des autoroutes, la baisse des moyens alloués à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, AFITF, l'absence de subventions nouvelles de l'État : ces choix stratégiques ont eu des conséquences sur la situation financière de la SNCF.

L'emprise financière dont la SNCF est l'objet doit également nous inquiéter. Je reviens sur cette question qui n'a pas obtenu de réponse : la capacité d'investissement de l'entreprise est aujourd'hui complètement anesthésiée par les charges financières auxquelles celle-ci doit faire face. Tenez-vous bien : quand la SNCF emprunte 100 euros, près des deux tiers de la somme viennent rembourser des intérêts financiers, seulement un tiers servant à financer de véritables projets d'investissement. Autre chiffre qui illustre le piège financier dans lequel la SNCF s'est enfermée et que la transformation en société anonyme va aggraver : quand elle veut investir 1 000 euros pour développer ou rénover son réseau, elle doit emprunter 2 430 euros ; la structuration financière de la SNCF provoque cet effet boule de neige. Comment comptez-vous éviter que la transformation en société anonyme n'exacerbe plus encore ce problème ? En effet, le diagnostic partagé que nous avons établi est celui d'un besoin d'investissements.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Dharréville.

M. Pierre Dharréville. Pour justifier la nécessité de cette réforme, vous avez depuis le début fait de nombreuses références au soi-disant modèle allemand. Le système ferroviaire de ce pays a été ouvert à la concurrence en 1994, mais au prix d'une véritable casse sociale. Ce sont les salariés et les usagers de la Deutsche Bahn qui ont payé la facture : les effectifs sont passés de 350 000 en 1994 à 220 000 aujourd'hui, soit une baisse de 37 %, et la concurrence s'est faite uniquement sur l'ajustement à la baisse des salaires des conducteurs de train et du personnel à bord des rames, sans amélioration de la qualité du service rendu aux usagers. Les infrastructures sont restées vétustes et les Allemands se plaignent volontiers des retards des trains. Citons le cas de la gare de Mayence, datant de 2013 : faute de main-d'œuvre au poste d'aiguillage, cette ville de 200 000 habitants a dû vivre pendant plusieurs semaines avec une gare fermée en soirée aux trains de grandes lignes.

Aujourd'hui, le constat est sans appel : la SNCF est plus performante que la Deutsche Bahn, le prix des billets est plus bas, la productivité des cheminots comme du réseau français est meilleure. Ce discours catastrophiste sur la SNCF ne supporte donc pas la comparaison. Cette réforme ira dans le même sens, entraînant une dégradation des conditions de travail pour le personnel, sans que le service rendu aux usagers s'en trouve amélioré. Tout à l'heure, un de nos collègues nous a accusés de vouloir poursuivre comme avant ; je crois au contraire que c'est la majorité qui poursuit comme avant, en appliquant des recettes libérales déjà testées ici et ailleurs, qui ont produit les résultats que nous connaissons. Il s'agit aujourd'hui de préserver la SNCF en tant que patrimoine national ; l'entreprise a besoin d'un nouvel élan, et ce n'est pas l'ouverture à la concurrence ou le *dumping* social qui le lui donneront.

Mme Muriel Ressigier. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. Depuis l'annonce de cette réforme par le Gouvernement, beaucoup de chiffres ont circulé, souvent au service de contrevérités. Ainsi, madame la ministre, vous indiquez dans *Le Journal du dimanche* du 17 février que les contribuables ont dépensé 14 milliards d'euros en 2017 en subventions publiques pour le ferroviaire. Le ministre des comptes publics renchérit, le 27 février, en annonçant que chaque Français débourse 340 euros pour la SNCF. Ces annonces n'ont qu'un seul objectif : faire croire que la SNCF est un coût pour les Français, afin de justifier l'ouverture à la concurrence et une dérégulation du service public. Mais le service public ferroviaire n'a jamais été conçu pour couvrir l'ensemble de ces coûts. Toute infrastructure de transports nécessite des investissements considérables que seule la puissance publique peut assurer. Si on suit votre logique, les routes françaises coûtent 15,2 milliards par an ; faudrait-il alors les fermer ? Ce raisonnement est absurde. De manière dogmatique, vous niez la contribution du service public ferroviaire à l'intérêt général. Une fois de plus, le Gouvernement et la majorité cèdent à une vision de court terme, pilotée par des critères comptables et dictée par la religion de l'austérité publique.

Domage que la présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire ne soit pas là pour écouter, mais loin d'être un coût pour la collectivité, le service public ferroviaire est un bien commun qui permet des bénéfices économiques et sociétaux pour l'ensemble de nos concitoyens. Il favorise le développement équilibré des

territoires ; il permet de dynamiser la politique du logement et d'éviter des émissions de gaz à effet de serre ; c'est le moyen de transport le plus écologique. La dérégulation et la mise en concurrence peuvent-elles garantir l'utilité sociale comme le fait le service public ? Nous ne le pensons pas. Cette réforme va affaiblir le service public et aller contre l'intérêt général. C'est pourquoi nous nous y opposerons fermement.

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Lurton.

M. Gilles Lurton. Madame la ministre, avec cet article 1^{er}, vous nous demandez d'autoriser le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance toute mesure nécessaire, d'une part afin de « modifier les missions, l'organisation, la gouvernance et la forme juridique du groupe public ferroviaire et des entités qui le composent, sans remettre en cause leur caractère public, ainsi que de déterminer les conséquences de ces modifications, notamment les conditions dans lesquelles les contrats de travail se poursuivent après leur intervention et les effets en résultant sur le droit social applicable », et d'autre part pour « modifier le cadre de la négociation sociale d'entreprise, ainsi que les conditions de recrutement et de gestion des emplois des salariés du groupe public ferroviaire ». Madame la ministre, avant d'aborder l'examen de l'article, je voudrais dire que nous sommes tous ici attachés au train et à un aménagement du territoire équilibré qui assure aux secteurs les plus ruraux un maillage ferroviaire que nous voulons préserver et même améliorer, tant les besoins restent importants. Le rapport Spinetta commandé par le Gouvernement l'a démontré : le transport ferroviaire consomme peu d'espace et peu d'énergie ; il est peu pollueur. C'est donc, en termes de développement durable, un moyen de transport efficace que nous voulons tous préserver.

Mais si nous sommes bien conscients de tout cela, nous sommes également lucides sur le fonctionnement de cette entreprise, les coûts qu'elle engendre et l'impérative nécessité de la moderniser le plus rapidement possible pour pouvoir ouvrir le transport de voyageurs à la concurrence – réforme qui doit être lancée en 2020 pour les lignes à grande vitesse et en décembre 2023 pour les TER. Et nous vous demandons, madame la ministre, de prendre, vous aussi, conscience des conditions dans lesquelles vous nous obligez à travailler. Le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire, qui attaque la réforme de fond dont la SNCF a besoin, a été examiné en commission du développement durable la semaine dernière ; il arrive en séance aujourd'hui, et vous ne cessez de le modifier par voie d'amendement. Ainsi, ce matin même, vous nous proposez, par le biais de trois amendements, de porter le délai pour prendre les ordonnances prévues à l'article 1^{er} de six à douze mois, invoquant l'important travail de préparation et de concertation avec l'ensemble des acteurs concernés que cela nécessite. Ce type d'amendements exige davantage d'explications !

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, je voudrais bien montrer le caractère hallucinant du débat de ce soir. Alors que nous abordons l'article 1^{er}, vous avez présenté des amendements qui y ajoutent dix alinéas et qui en changent l'esprit. Nous sommes en train de débattre d'un article qui, on le sait, va changer au cours du débat, à cause des amendements que vous avez déposés. Nous ne le redirons jamais assez : nous pouvons ne pas être d'accord sur l'avenir de la SNCF et du transport ferroviaire, ou sur la façon dont on doit gérer celui-ci en France, mais ce débat aurait dû avoir lieu en commission, en toute connaissance de cause et en laissant à chacun la possibilité de s'exprimer. Nos collègues de l'autre

côté de l'hémicycle – qui ont leur logique, leurs exemples, leur stratégie – disent qu'il ne faut surtout pas ouvrir le rail à la concurrence et proposent de faire du transport ferroviaire une activité monopolistique, quasiment une activité d'État. Nous, de notre côté, sommes très favorables à l'ouverture à la concurrence ; mais vos propositions pour faire évoluer ces trois sociétés ne sont pas les meilleures pour rendre cette ouverture efficace.

M. Sébastien Jumel. Alors votez notre amendement de suppression !

M. Jean-Marie Sermier. Pourquoi sommes-nous favorables à cette ouverture ? Vous avez vos exemples, mais nous aussi. Depuis l'ouverture à la concurrence de la ligne Rome-Milan, le prix des billets a baissé de 25 %, alors que le trafic a augmenté de 20 %.

Mme Danièle Obono. Vous parlez de tout le réseau italien ? Avez-vous déjà essayé de prendre un train en Italie ?

M. Jean-Marie Sermier. En effet, la réduction du prix des billets n'est pas l'objectif exclusif de l'ouverture à la concurrence ; celle-ci doit aussi favoriser le développement de la mobilité ferroviaire. L'ouverture rendra l'entreprise plus ingénieuse et plus agile ; nous défendons donc la possibilité de concurrence. Cependant, le groupe majoritaire n'est pas très présent dans ce débat !

Mme la présidente. La parole est à M. Ludovic Pajot.

M. Ludovic Pajot. Une nouvelle fois, avec ce texte, le Gouvernement et l'ancienne directrice stratégique de la SNCF, aujourd'hui ministre des transports, appliquent les *desiderata* de Bruxelles. La transformation de la forme juridique de la SNCF d'EPIC en société anonyme à capitaux publics n'est pas anodine ; elle est la première étape d'un processus de privatisation. La SNCF est une entreprise à vocation de service public et ne peut être assimilée à n'importe quelle société privée dont l'objectif premier est la rentabilité et la réalisation de profits. La concurrence peut être saine, mais elle ne doit pas masquer le véritable problème de l'entreprise : la dette et la mauvaise gouvernance. En outre, elle a aussi pour effet la hausse des tarifs des billets et la prise en otage des usagers les plus modestes, ainsi que la fermeture des lignes qui ne sont pas rentables – on l'a vu en Grande-Bretagne.

Cette obsession de la privatisation, les députés européens du Front national l'ont dénoncée à Bruxelles lors du vote sur le paquet ferroviaire. Ne comptez pas sur nous pour voter le coup de grâce porté à l'Assemblée nationale à nos transports publics ferroviaires. Nous sommes convaincus que la nécessaire modernisation de notre réseau ferré doit s'effectuer dans le respect du service public.

Mme la présidente. La parole est à M. Alexis Corbière.

M. Alexis Corbière. Cet article 1^{er} concentre l'essentiel de la charge que nous jugeons dangereuse, voire fatale à la SNCF. Beaucoup d'arguments, notamment historiques, ont déjà été donnés ; puisque le Front populaire a été évoqué, rappelons que si le 1^{er} janvier 1938, l'on a créé une société nationale, c'est précisément en raison du dysfonctionnement de la concurrence entre différentes sociétés privées. La puissance publique a donc racheté les actifs et parfois même les dettes des compagnies privées. Notez à ce propos que la société nationale récupérerait ainsi au passage une dette, mais cela ne gênait personne car c'était un investissement.

Je voudrais surtout souligner un point. L'article 1^{er} prévoit l'ouverture à la concurrence, mais de quoi parle-t-on ? Les exemples que vous prenez, chers collègues, comme la téléphonie, ne sont pas applicables aux chemins de fer. Nulle compagnie qui viendra faire concurrence à la SNCF ne va mettre en place des voies ferrées ; ce serait absurde. Les trains rouleront donc sur les mêmes rails, avec éventuellement des problèmes de compatibilité de matériel. En vérité, la seule chose sur laquelle s'exercera la concurrence, c'est le prix du travail cheminot, les salaires et les conditions d'emploi des salariés. Ce sont ces éléments qui feront la différence et qui détermineront le prix moins élevé des billets proposé par d'autres compagnies afin de faire concurrence à la compagnie nationale. Il y a là un enjeu sournois, celui du nivellement par le bas des conditions de travail des salariés, et c'est la raison pour laquelle vous estimez indispensable de toucher au statut des cheminots. Qu'aurez-vous à gagner ceux qui utilisent le train si ceux qui font fonctionner le train sont moins payés qu'actuellement ? Ce projet renvoie à une vision totalement réactionnaire ; il sera inutile pour les usagers comme pour la transition écologique, mais tirera le modèle social vers le bas – ce qui est cohérent avec vos propositions en matière de code du travail. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. Mes chers collègues, une partie de l'article 1^{er} est devenue inutile en raison de l'adoption de l'amendement du Gouvernement, notamment pour ce qui est du régime juridique. Ce n'est pas la peine d'habiliter le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour définir un régime qu'on a défini avant l'article 1^{er}.

Avec l'adoption de cet amendement, vous êtes désormais obligée de dire à la représentation nationale, madame la ministre, à combien se monteront les dettes que devra reprendre l'État pour rétablir des fonds propres respectueux des dispositions du code de commerce.

Mes chers collègues, je voudrais en effet – je n'ai pas eu le temps de le faire dans ma précédente intervention – vous présenter les comptes de SNCF Réseau. Les actifs se montent à 70 milliards d'euros, financés à hauteur de 51 milliards d'euros par des dettes, et d'une trentaine de milliards d'euros de subventions d'investissements, qui comprennent la partie prise en charge par l'État. Les capitaux propres, quant à eux, sont négatifs, et s'établissent à moins 12 milliards d'euros.

Pour respecter les dispositions du code de commerce, il faut d'abord ramener à zéro les capitaux propres, soit une reprise de 12 milliards d'euros. Il faut également reprendre environ la moitié de la dette, afin d'obtenir une parité entre capitaux propres et capitaux permanents, soit un total d'environ 38 milliards d'euros. En votant l'amendement du Gouvernement portant article additionnel avant l'article 1^{er}, nous avons donc implicitement voté une reprise de dette d'un montant d'environ 38 milliards d'euros, pour SNCF Réseau seulement.

M. Sébastien Jumel. Il a raison !

M. Charles de Courson. Pour ce qui est de SNCF Mobilités, la dette s'établit à 15 milliards d'euros, à rapporter aux 5 milliards d'euros de capitaux propres. Ce sont donc environ 3 milliards d'euros de reprise de ce côté. En tout, 38 milliards plus 5 milliards : cela fait 43 milliards d'euros ! Je ne sais pas si vous mesurez l'ampleur de la somme. La dette totale du groupe SNCF n'est pas de 50 milliards d'euros, comme on l'entend parfois : elle est

supérieure à cela. Il faut y ajouter, en outre, les crédits-baux immobiliers d'Eurofima, filiale suisse du groupe, qui finance une bonne partie des locomotives de la SNCF, lesquels représentent une dette de plusieurs milliards de francs suisses.

Tels sont les ordres de grandeur auxquels nous avons affaire, mes chers collègues. Vous pouvez donc nous le dire, madame la ministre, maintenant que nous avons voté votre amendement : comment applique-t-on en la matière le code de commerce ? Mon estimation est que cela nous coûtera entre 38 et 43 milliards d'euros.

M. Jean-Paul Lecoq. Et tout cela sans étude d'impact !

Mme la présidente. La parole est à Mme Danièle Obono.

Mme Danièle Obono. M. de Courson a au moins le mérite de dire les choses clairement !

Je voudrais revenir sur les conséquences de l'ouverture à la concurrence de la SNCF en matière de transition écologique. L'ouverture à la concurrence s'inscrit dans une logique de rentabilité et de profit qui est complètement, totalement, profondément anti-écologique. Vous ne pouvez pas dire le contraire, madame la ministre. L'intérêt des groupes privés qui vont investir le réseau est avant tout de faire du profit, pas d'agir en faveur de la transition écologique.

Quand vous balayez d'un revers de main les propositions que nous vous faisons, visant à préciser la stratégie de l'État en la matière, quand vous prétendez concilier l'économie, l'environnement et le social dans un système de croissance infinie alors que les ressources sont finies, vous faites montre d'une volonté d'enfumage généralisé. Derrière les beaux mots, la réalité est cruelle et va à l'encontre de la transition écologique.

Oui, nous parlons de planification, n'en déplaise à certains élus de La République en marche. Mais nous ne sommes pas les premiers à le faire : bien avant le Gosplan, les capitalistes planifiaient pour optimiser leur intérêt, certes sans cohérence générale ; n'importe quelle entreprise planifie ; de Gaulle planifiait : on ne l'a pas traité de bolchevik pour autant ! Ce gouvernement même planifie. En quoi cela représente-t-il un problème, si c'est pour servir l'intérêt général ?

Mme la présidente de la commission du développement durable a elle-même signé une proposition de loi avec François de Rugy défendant la planification écologique.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Je n'étais pas députée !

Mme Danièle Obono. Plutôt que d'agiter les épouvantails, il faut voir que la question du réseau ferroviaire public rejoint celle de la transition écologique. Or le présent texte, et notamment cet article 1^{er} qui prévoit l'ouverture à la concurrence, vient heurter les beaux discours de M. Macron pour une planète plus verte.

M. Alexis Corbière. Excellent !

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

M. André Chassaigne. Vous voulez donner de la SNCF une image archaïque, sclérosée, totalement fermée sur elle-même. Son salut, tel qu'on nous le présente, tient en un mot, toujours répété : ouverture, ouverture, ouverture au marché !

Or la SNCF vit depuis des années au rythme des restructurations et des cessions, dans l'indifférence générale, et sans que ses missions de service public s'en trouvent améliorées.

Pour se préparer à la concurrence, la SNCF a généré, depuis des années, sa propre concurrence en interne, en saucissonnant son activité dans différentes filiales. La direction use du langage à la mode, à la mode des financiers : polyvalence, flexibilité, équilibre budgétaire. Pour les cheminots, la réforme présentée ressemble fortement à la dernière étape de la déconstruction de notre fleuron national. Ils nourrissent donc une opposition qui n'a absolument rien d'un mouvement corporatiste.

L'ouverture à une plus grande concurrence va conduire à une déconstruction certaine du système ferroviaire français. Peut-on imaginer que les entreprises privées se battront pour gérer les lignes les moins rentables ? Bien au contraire : elles se saisiront des lignes qui rapportent le plus d'argent, pour servir l'intérêt des financiers. Au final, il ne restera à la SNCF que la possibilité de s'inscrire sur ces lignes. Tout cela, on le sait bien, se fera au détriment des lignes secondaires. Telle est la réalité !

On l'a vu avec un établissement public qui a subi le même parcours : France Télécom, devenu Orange. Aujourd'hui, dans les territoires ruraux, certains câbles téléphoniques sont à terre, des villages entiers restent des semaines sans téléphone fixe, tout cela parce que les opérateurs ne se positionnent que sur les créneaux rentables. Voilà ce qui attend la SNCF avec votre réforme ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe GDR.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Mes chers collègues du groupe La France insoumise, à vous écouter, nous serions les fossoyeurs du service public ferroviaire. J'entends parler de « charge fatale », mais les fossoyeurs sont-ils vraiment ceux que l'on croit ? En définitive, que préconisez-vous pour notre service public ferroviaire ? Le *statu quo* ?

Mme Danièle Obono. Non ! La planification écologique !

Mme Laurianne Rossi. Avez-vous conscience de l'état dans lequel est notre réseau ?

M. André Chassaigne. Pour quelles raisons ?

Mme Laurianne Rossi. Avez-vous conscience de sa vétusté, de son vieillissement et de la détérioration de la qualité de service offerte à ses usagers ? La solution que vous nous proposez serait de ne rien faire.

Rappelons-le, l'ouverture à la concurrence répond à une exigence de mise en conformité avec le quatrième paquet ferroviaire, qui a été négocié il y a deux ans par nos prédécesseurs,...

M. André Chassaigne. Mme la ministre a dit que ce n'était pas une exigence européenne !

Mme Laurianne Rossi. ...mais elle est également une opportunité : elle se traduira par l'accroissement de l'offre, l'amélioration de la qualité de service et l'augmentation des billets à petits prix – et je sais que vous êtes sensibles au coût supporté par l'usager !

M. André Chassaigne. Tout cela profitera aux financiers !

Mme Laurianne Rossi. Vous avez dit que la concurrence pèserait sur les salariés. C'est faux! Elle permettra de « challenger » la SNCF, mais également les autres opérateurs. (*Exclamations sur les bancs des groupes GDR et FI.*)

M. André Chassaigne. « Challenger » la SNCF! C'est caricatural! C'est la majorité des *start-up* !

Mme Laurianne Rossi. Vous ne supportez pas, monsieur Chassaigne, que le service public, ou le service au public, soit efficace, performant et innovant? Cela vous est donc étranger?

Mme la présidente. Monsieur Chassaigne et madame Rossi, il ne s'agit pas d'une conversation entre deux députés! Madame Rossi, je vous prie de vous adresser à l'ensemble de l'hémicycle.

Mme Laurianne Rossi. Nous considérons que cette concurrence permettra...

M. André Chassaigne. De « challenger »!

Mme Laurianne Rossi. ...de favoriser l'innovation, car le service au public peut aussi être efficace, innovant et performant, ne vous en déplaît, monsieur Chassaigne!

Vous parliez tout à l'heure de conservatisme. Au contraire, notre réforme est directement tournée vers l'avenir de ce service public ferroviaire, que nous souhaitons inscrire dans un contexte résolument européen. Elle vise à développer l'innovation et à améliorer la qualité de service offerte aux usagers. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. André Chassaigne. De la langue de bois à la soviétique!

M. Richard Ferrand. Et c'est un expert qui le dit!

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Pourquoi refuser de parler de la réforme telle qu'elle vous est proposée?

M. André Chassaigne. Parce qu'on n'a pas d'étude d'impact!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Pourquoi préférer agiter des peurs, énoncer des contrevérités, faire des amalgames et des caricatures? (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

Non, il n'est pas question de privatisation.

Mme Danièle Obono. Quel mépris pour l'intelligence des gens!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le texte qui vous est proposé prévoit que le capital est intégralement détenu par l'État. Je le précise: toutes les entreprises de téléphonie en Europe sont privées, et toutes les entreprises ferroviaires sont publiques, sauf en Grande-Bretagne, exemple que vous pouvez brandir autant que vous voulez quand nous vous expliquons que ce n'est pas notre modèle. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Sébastien Jumel. C'est votre modèle!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ne faites pas d'amalgames, car cela ne sert pas la clarté du débat!

Mme Danièle Obono. Assumez votre réforme!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Non, il n'y a pas non plus de remise en cause du statut des cheminots. Nous l'avons dit: les cheminots qui travaillent aujourd'hui à la SNCF conserveront leur statut. Les cheminots qui pourront être repris par d'autres entreprises emporteront avec eux l'essentiel des garanties du statut.

M. Jean-Paul Lecoq. L'essentiel des garanties? Les mots ont leur importance!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Oui, monsieur le député, ils conserveront la garantie de l'emploi, le régime de retraites, la rémunération, les facilités de circulation et la médecine de spécialistes. Ce n'est pas rien! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM. – Exclamations sur les bancs des groupes GDR et FI.*)

M. Jean-Paul Lecoq. Alors qu'est-ce qu'ils n'emporteront pas?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cette réforme ne vise donc pas à faire des économies. Vous le savez, nous investirons dans le réseau ferré plus qu'on ne l'a jamais fait: 50 % de plus qu'au cours de la dernière décennie.

M. André Chassaigne. Vous n'y croyez pas vous-même!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Oui, la concurrence est bénéfique aux voyageurs.

M. Jean-Paul Lecoq. Sur les lignes rentables!

Mme Élisabeth Borne, ministre. On peut toujours prétendre qu'elle est théoriquement impossible sur un réseau, mais ouvrez les yeux et regardez ce qui se passe chez nos voisins!

Mme Danièle Obono. Quel mépris!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Comme l'a dit M. Bouillon, le règlement « Obligations de service public » – OSP – reprend le modèle du service public à la française: dans le cadre d'une délégation de service public, la puissance publique continuera, demain comme aujourd'hui, à définir le service attendu de l'opérateur.

M. André Chassaigne. Ce n'est pas vrai!

M. Jean-Paul Lecoq. Et le rôle des régions?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Madame Lacroute et monsieur Reiss, pourquoi lancer de faux débats? Le Premier ministre l'a indiqué et je vous l'ai confirmé, ce n'est pas la réforme des petites lignes. Au contraire, avec la loi d'orientation sur les mobilités, qui permettra enfin la couverture de la totalité de notre territoire par des autorités organisatrices, qui pourront organiser des rabattements sur les pôles d'échanges multimodaux, notamment les gares, notre objectif est la revitalisation des petites lignes.

En effet, monsieur de Courson, le Gouvernement prend bien l'engagement de répondre à la question de la dette, dont aucun Gouvernement ne s'était saisi.

M. Jean-Marie Sermier. Ce n'est pas une raison!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je répète que ce sujet n'est pas si simple. Si c'était le cas, il aurait sans doute été traité avant nous. Je tiens à souligner que si la dette augmente de 3 milliards d'euros par an, les frais financiers représentent 1,5 milliard d'euros. Ainsi, à supposer que nous les effacions d'un coup de baguette magique, il resterait encore à bâtir une

trajectoire financière pour s'assurer que le système ne crée pas de nouvelles dettes. Les Français peuvent légitimement s'attendre à ce qu'en traitant le sujet de la dette, nous nous assurions qu'elle ne se reconstituera pas.

En effet, monsieur Sermier, je pense que nous pourrions nous accorder, avec de nombreux membres de votre groupe, sur l'objectif de préparer une ouverture à la concurrence progressive et protectrice pour les cheminots. Nous ne nous contenterons pas de faire cela, car cela pourrait conduire à affaiblir la SNCF : nous voulons, en même temps, mettre en place une nouvelle organisation pour que la SNCF soit plus efficace, moins cloisonnée, et dispose de tous les atouts dans ce secteur qui sera désormais ouvert à la concurrence.

Nous nous préoccupons également des cheminots et de l'ensemble des salariés de la branche.

M. Loïc Prud'homme. C'est bien pour cela qu'ils sont en grève !

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est bien pour cela que nous proposons une modernisation sociale, avec une convention collective, équitable et protectrice pour tous.

Mme Danièle Obono. Les cheminots doivent être rassurés !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Telle est la réforme que nous vous proposons. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. André Chassaigne. Personne ne vous croit !

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

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

Mme la présidente. Prochaine séance, cet après-midi, à quinze heures :

Questions au Gouvernement ;

Suite de la discussion du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire.

La séance est levée.

(La séance est levée, le mardi 10 avril 2018, à zéro heure quarante-cinq.)

La Directrice du service du compte rendu de la séance de l'Assemblée nationale

CATHERINE JOLY