

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XV^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

Séances du lundi 9 avril 2018

Compte rendu intégral



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



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

SOMMAIRE GÉNÉRAL

1 ^{re} séance	2609
2 ^e séance	2651

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

181^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du lundi 9 avril 2018

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. HUGUES RENSON

1. Nouveau pacte ferroviaire (p. 2611)

PRÉSENTATION (p. 2611)

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

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

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

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

M. Roland Lescure, président de la commission des affaires économiques

MOTION DE REJET PRÉALABLE (p. 2619)

M. Christophe Bouillon

M. Alexis Corbière

M. Hubert Wulfranc

M. Vincent Thiébaud

M. Jean-Marie Sermier

M. Bruno Millienne

M. Guy Bricout

M. Boris Vallaud

MOTION DE RENVOI EN COMMISSION (p. 2625)

Mme Valérie Beauvais

M. Loïc Prud'homme

M. Sébastien Jumel

Mme Zivka Park

Mme Valérie Lacroute

Mme Florence Lasserre-David

M. Guy Bricout

M. Olivier Faure

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 2629)

M. Loïc Prud'homme

M. Hubert Wulfranc

Mme Laurianne Rossi

M. Jean-Marie Sermier

Mme Florence Lasserre-David

M. Guy Bricout

Mme Valérie Rabault

Mme Marie Lebec

Mme Valérie Lacroute

M. Boris Vallaud

M. Sébastien Chenu

M. Benoit Simian

M. Jean-Marc Zulesi

Mme Élisabeth Borne, ministre

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 2649)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. HUGUES RENSON

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à seize heures.)

1

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE

Discussion, après engagement de la procédure accélérée, d'un projet de loi

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

PRÉSENTATION

M. le président. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Monsieur le président, madame la présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, monsieur le rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, monsieur le président de la commission des affaires économiques, monsieur le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, mesdames et messieurs les députés, en ouvrant ce débat, je veux partager avec vous la gravité et l'esprit de responsabilité qui m'anime.

Notre tâche commune est d'examiner un projet de loi qui vise, ni plus ni moins, à faire entrer notre système ferroviaire dans une ère nouvelle. Ce débat, vous l'attendiez, je l'attendais avec impatience. Je suis convaincue que nous allons parvenir, dans les prochaines heures et tout au long de l'examen de ce texte, à partager son esprit, à l'enrichir, à en dégager des consensus et une vision qui portera bien au-delà de cet hémicycle.

Oui, beaucoup le disent, et ils ont raison : la SNCF appartient à la nation. C'est pourquoi je me réjouis de débattre aujourd'hui de ses atouts, de ses faiblesses, de son avenir, pour lequel nous nourrissons tous les plus hautes ambitions.

L'histoire de la SNCF est glorieuse et occupe une place particulière dans l'imaginaire collectif, depuis les trains des premiers congés payés et des colonies de vacances jusqu'aux performances de la grande vitesse. Tout le monde a en soi un souvenir ferroviaire, attaché à son enfance ou à sa vie intime. Pour nous tous, le train allie fascination technique et affect.

Parce que notre attachement collectif à la SNCF est profond, nos attentes à son égard sont importantes, et c'est bien légitime.

Son héritage, après quatre-vingts ans d'existence, doit nous rendre optimistes, à condition de prendre la mesure des enjeux qui sont face à nous et les bonnes décisions au service d'une seule cause : l'intérêt général. Si nous proposons à la nation un nouveau pacte ferroviaire, c'est parce qu'une réforme du rail est impérative pour donner à ce dernier toute la place qui doit aujourd'hui être la sienne, en faveur d'une mobilité durable.

Le diagnostic est aussi clair qu'alarmiste : les défaillances techniques se sont multipliées du fait non pas de l'incompétence de nos ingénieurs mais d'un entretien insuffisant de notre réseau ; le modèle économique actuel, menacé par un endettement vertigineux, n'est plus soutenable ; le fret, quant à lui, recule dangereusement.

Le pacte ferroviaire que nous proposons a pour seul objectif de mieux satisfaire, enfin, les attentes de nos concitoyens, en particulier s'agissant des transports du quotidien. Améliorer quantitativement et qualitativement l'offre de service public est un défi d'envergure mais l'ouverture à la concurrence à laquelle nous avons souscrit nous offre une réelle opportunité à cette fin. À nous d'accompagner la SNCF pour qu'elle y prenne toute sa place, au service de nos concitoyens et de nos territoires !

Avant d'entrer dans le vif de ce pacte, permettez-moi de formuler quelques mises au point.

Non, le Gouvernement n'a jamais souhaité passer en force, bien au contraire. Telle n'est pas notre conception de l'action publique. Le Gouvernement souhaite, depuis le début, conjuguer une double exigence : l'efficacité et le dialogue, car il ne peut y avoir d'efficacité sans dialogue. Ce dernier a commencé par les assises nationales de la mobilité lancées l'été dernier, dans le prolongement du discours du Président de la République à Rennes. Il s'est poursuivi de façon étroite avec toutes les parties prenantes – régions et autres collectivités, SNCF, partenaires sociaux, représentants des usagers, associations environnementales –, depuis la préparation jusqu'à la remise du rapport Spinetta. Je continue moi-même à recevoir tous les acteurs de cette réforme ferroviaire, notamment les partenaires sociaux, en conservant la même position d'ouverture et d'écoute qu'au cours des quarante-cinq réunions organisées depuis le mois de mars. Tous les points de vue sont légitimes et je veux croire que nous saurons trouver ensemble une solution d'intérêt général.

En donnant sa place au dialogue, le Gouvernement a également souhaité s'engager dans un débat de fond au Parlement. Le Premier ministre a clairement présenté notre méthode le 26 février dernier : chaque fois qu'un élément de discussion sera suffisamment avancé, les dispositions correspondantes seront introduites dans la loi par voie d'amendement à la place des ordonnances, comme j'ai déjà tenu à le faire dès l'examen du texte en commission.

Je sais que la grève, pourtant, se poursuit. Je sais combien celle-ci est source de difficultés pour nos concitoyens au cours de leurs déplacements quotidiens. Je pense aussi aux conséquences sur notre activité de fret ferroviaire, de nouveau affaiblie par les perturbations présentes et annoncées. Je ne veux pas non plus que ce mouvement installe un fossé entre les cheminots et les usagers de la SNCF.

Si j'entends les questions voire les inquiétudes qui s'expriment, je pense toutefois qu'il est impératif de mener un dialogue sincère et constructif, délesté des fantasmes et des contrevérités qui le polluent. Cette réforme, nous ne la menons pas contre les cheminots.

M. Loïc Prud'homme. Ben voyons !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous la menons pour les Français et nous la ferons avec la SNCF et les cheminots.

M. Loïc Prud'homme. Ben voyons !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cette réforme n'est pas une remise en cause de leur statut.

Mme Muriel Ressaiguier. Ben voyons !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Celles et ceux qui en bénéficieront aujourd'hui continueront d'en bénéficier demain. Personne n'entend renier ce contrat moral passé avec les cheminots, dont l'attachement au service public parle à tous, notamment à moi, qui fut leur collègue pendant plusieurs années. Je connais leur savoir-faire et leur engagement. Je sais que certains sont cheminots de père en fils et que ces parcours sont synonymes de fierté professionnelle et sociale.

Je veux le dire avec force, une force qui m'aidera, je l'espère, à être entendue par tous, dans cet hémicycle et au-delà : nombre de motifs avancés pour alimenter le mouvement social en cours reposent sur des inexactitudes.

Cette réforme organiserait la casse du service public ferroviaire et préparerait la privatisation rampante de la SNCF.

M. Alain Bruneel et M. Stéphane Peu. Oui !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je le dis clairement et fermement : ces deux procès sont faux, rigoureusement faux. Cette réforme prépare au contraire le renouveau de la SNCF, entreprise publique hier, entreprise publique aujourd'hui, entreprise publique demain. Mieux, cette réforme n'a qu'un seul but : augmenter et améliorer l'offre de service public.

Grâce à ce pacte, circuleront demain plus de trains, plus fiables, plus modernes, plus confortables, plus ponctuels.

M. Stéphane Peu. Comme en Angleterre ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Qui peut, dans ces conditions, parler de casse du service public ?

M. Loïc Prud'homme. Nous !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cette réforme s'accomplit main dans la main avec les régions, et je veux confirmer l'engagement de l'État à leur côté pour concrétiser cette ambition commune. Qui peut sérieusement parler de désengagement public ?

Cette réforme doit d'ailleurs être replacée dans une politique de mobilité plus globale. Voici une vérité simple qu'il convient de rappeler : la mobilité, depuis toujours, est historiquement liée au développement et au progrès. Il n'est pas de démocratie sans mouvement, pas de prospérité sans échange, pas de culture sans ouverture. La mobilité, plus que jamais, demeure la meilleure réponse au risque croissant de

repli sur soi, à condition de placer la mobilité physique au service de la mobilité sociale et professionnelle, car tous nos concitoyens ne sont pas égaux face cette mobilité. Cette réalité nous oblige.

C'est pourquoi je présenterai prochainement un projet de loi qui fixera un cadre clair afin de consolider cette société de la mobilité et de faire en sorte que celle-ci s'incarne à travers des actions et des objectifs concrets. C'est toute l'ambition des assises nationales de la mobilité. Ce large et foisonnant travail de mise en commun a permis d'entendre les voix de plusieurs milliers de personnes – élus, professionnels, syndicats, experts, associations, citoyens – afin de poser un diagnostic aussi large, rigoureux et consensuel que possible.

M. Alexis Corbière. Quelle langue de bois !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les travaux confiés au Conseil d'orientation des infrastructures se sont déroulés dans la même temporalité, sous l'égide de son président, Philippe Duron, que je remercie encore de son implication, et avec le concours de représentants de l'Assemblée nationale et du Sénat, que je salue également. Ce processus de concertation et de co-construction a constitué la méthode la plus féconde pour bâtir du commun et faire la clarté sur les enjeux qui s'imposent à nous.

J'ai la conviction que, pour mieux répondre aux besoins de nos concitoyens, nous avons la responsabilité de satisfaire une triple exigence.

Une exigence d'efficacité d'abord. Si notre système de transports est globalement de qualité, il est aujourd'hui dangereusement menacé de vieillissement. Lors de mes nombreux déplacements, j'entends la résignation, parfois teintée de désespoir, de ces élus locaux qui réclament la mise à niveau, promise et sans cesse repoussée, de leurs infrastructures du quotidien.

Deuxième exigence : la justice sociale. Sur de nombreux territoires ruraux et périurbains fragilisés, la possession d'une voiture individuelle constitue souvent la seule solution. L'absence de mode de déplacement alternatif devient alors un véritable frein, à l'éducation d'abord, à l'emploi ensuite. Donner à chacun la possibilité de se déplacer, c'est l'aider à conquérir son autonomie et contribuer à façonner une société plus émancipatrice. Qui peut nier, dans cette situation, la pertinence d'un grand service public ferroviaire, vecteur de cohésion sociale et territoriale ?

Enfin, troisième et dernière exigence, mais non des moindres : l'exigence environnementale. À l'heure de l'urgence climatique et des alertes pollution récurrentes, il est temps d'accélérer la transition vers une mobilité durable. Qui peut contester, dans cette situation, la pertinence du rail comme réponse au défi climatique ? Tenir les engagements de l'accord de Paris, c'est mettre le train au cœur de cette société de mobilité en facilitant son usage par nos concitoyens dès qu'il est le plus judicieux, comme l'a fortement rappelé Nicolas Hulot.

Plus que jamais, pour appréhender cette triple exigence, la réponse sera l'innovation.

Une nouvelle révolution prend forme : celle du numérique, de l'intelligence artificielle et des véhicules autonomes. Ces innovations ne sont pas des menaces pour le ferroviaire ; elles sont même des atouts – je pense aux progrès liés à l'information et à la billettique multimodales, aux nouveaux systèmes de signalisation permettant d'augmenter très fortement la fréquence des trains de voyageurs ou aux innovations dans le domaine du fret. L'avenir consiste à amplifier les logiques d'interconnexion en jouant toujours davantage les complé-

mentarités entre la route et le rail. Dans ces conditions, à nous de réinventer le ferroviaire du XXI^e siècle. Pour cela, il nous appartient de poser un diagnostic lucide et complet.

Au prix d'un effort collectif considérable, accéléré depuis les années soixante, la France s'est dotée d'un remarquable réseau de voies rapides routières et ferroviaires qui ont permis de parachever l'unification du territoire national et de faire de notre pays l'un des carrefours de l'Europe. Il faut revendiquer les succès de cette priorité donnée pendant trente ans au réseau ferroviaire à grande vitesse: ce réseau, voulu par la puissance publique, a été un ressort essentiel de notre dynamisme économique. Qui peut nier que le TGV – le train à grande vitesse – a accompagné le renouveau de nos grandes capitales régionales et l'essor de notre activité touristique? Le développement de la grande vitesse constitue une incontestable réussite technique et commerciale, comme l'ont encore illustré les chiffres du trafic pour 2017.

Mais sachons également regarder la réalité en face! Cette politique a coûté cher, très cher. Pire, nous l'avons financée à crédit, au prix d'un endettement qui s'est emballé au cours de la dernière décennie. Le TGV a été la fierté de la SNCF, mais la dette accumulée notamment pour assurer son financement est devenue le boulet de la SNCF, et elle ne lui a même pas permis de faire face à toutes ses responsabilités, car cette politique en faveur de la grande vitesse s'est faite au détriment des transports du quotidien.

Quel est donc l'enjeu, désormais? Que la SNCF soit demain, pour ces trains du quotidien, le fleuron qu'elle est aujourd'hui pour la grande vitesse. Le défi est tout à la fois quantitatif et qualitatif. Notre système ferroviaire fait circuler chaque jour 11 000 trains et 4 millions de personnes, et, nous le savons, la demande de mobilité des biens et des personnes va continuer de s'accroître dans les prochaines années. C'est un défi d'envergure car cette demande de mobilité, dans nos grandes agglomérations notamment, augmente à un rythme très supérieur à la capacité de nos infrastructures. Le défi est donc d'abord quantitatif. Mais il est également qualitatif: les seuls retards sur le trafic de nos TER et de nos RER – trains express régionaux et réseaux express régionaux – sont aujourd'hui deux fois plus longs qu'en Allemagne ou aux Pays-Bas. Augmenter et améliorer l'offre de transports quotidiens: il n'est plus question de choisir entre l'une ou l'autre de ces options, mais bien de les embrasser toutes les deux.

Quant à la baisse constante du fret, elle doit aussi nous mobiliser. Le nécessaire rééquilibrage entre les modes routier et ferroviaire se traduit notamment dans la volonté du Gouvernement de rétablir une concurrence loyale et de mener une lutte déterminée contre le dumping social dans le transport routier de marchandises.

Enfin, le Gouvernement a énoncé une politique en matière de logistique, articulée autour des industries et des grandes plateformes portuaires, desservies par le ferroviaire et le fluvial, avec à la clé d'importants investissements dans les ports. Le fret ferroviaire et combiné doit s'engager dans cette renaissance, qui nécessitera de nouvelles organisations pour renouer avec la performance.

Cette réforme est donc indispensable, et elle est urgente, car elle doit autant nous préparer à l'ouverture à la concurrence que nous permettre d'en tirer collectivement le plus large bénéfice. Contrairement à ce que j'entends, cette ouverture à la concurrence n'est pas une injonction bruxelloise; elle constitue un choix délibéré pour améliorer notre offre de service, en maintenant l'exigence d'un haut niveau de sécurité. De nouveaux entrants sur le marché ferroviaire permettront de renouveler les services offerts.

Cette ouverture sera, pour la SNCF elle-même, un aiguillon stimulant, qu'elle doit appréhender avec confiance et détermination. C'est d'ailleurs pour cette raison que les régions la réclament ardemment. C'est aussi pour cette raison que la France a pris l'engagement de la mettre en œuvre et a joué un rôle moteur pour que ses partenaires européens fassent de même. J'oserais donc dire à la plupart d'entre vous, sur les bancs de cette assemblée: cette réforme, nous l'avons tous, ou presque, voulue,...

M. Alexis Corbière. Certainement pas nous!

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...et elle correspond à une décision prise lors du précédent quinquennat.

Eh oui, la politique est aussi parfois affaire de continuité!

M. Alexis Corbière. Et parfois de rupture!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Mais posons clairement le débat. L'ouverture à la concurrence, malgré la confusion que certains cherchent à entretenir, n'est définitivement pas la privatisation. Ne mélangeons pas tout! Elle signe la fin d'un monopole sans rien retirer des prérogatives de la puissance publique pour définir le service rendu. (*Exclamations sur les bancs du groupe FI.*)

M. Sébastien Jumel. Ce n'est que le début!

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est aussi cela, le service public à la française.

M. Alexis Corbière. Quel baratin! Quelle novlangue!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Rassurons-nous donc, et réjouissons-nous aussi! L'ouverture à la concurrence, la plupart de nos voisins l'ont déjà faite...

M. Alexis Corbière. Avec quelles conséquences?

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...et tous en ont tiré de nets bénéfices. (*Exclamations sur les bancs des groupes FI.*)

M. le président. Chers collègues, seule Mme la ministre a la parole.

M. Alexis Corbière. Nous ne faisons que répondre aux provocations, monsieur le président!

M. le président. Monsieur Corbière, le débat commence à peine et je suis sûr que nous aurons l'occasion de vous entendre. Laissez Mme la ministre achever son intervention!

M. Alexis Corbière. Je réagis seulement aux *fake news*!

Mme Clémentine Autain. Il a raison! Et la loi anti-*fake news*?

Mme Élisabeth Borne, ministre. On nous oppose systématiquement le cas de l'Angleterre pour discréditer notre démarche. Mais je veux redire ici que l'Angleterre a fait des choix très différents des nôtres depuis très longtemps, qu'elle n'est pas notre modèle. (*Exclamations sur les bancs du groupe FI.*)

M. Sébastien Jumel. Thatcher à la française!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous invite en revanche à observer ce que nos voisins allemands, suédois ou italiens, pour ne citer qu'eux, ont retiré de la mise en concurrence de leur système ferroviaire.

M. Jean-Luc Mélenchon. Cela ne marche pas!

Mme Élisabeth Borne, ministre. La baisse des coûts y a été comprise entre 20 et 25 %, et elle a été transformée en une augmentation de l'offre, c'est-à-dire du nombre de trains, de 20 % environ. En Allemagne, par exemple, le trafic a

augmenté de près de 50 % depuis 1996. Quant aux prix, ils ont baissé significativement, alors même que la qualité de service s'en trouvait améliorée.

M. Loïc Prud'homme. Il y a eu dix morts en Allemagne en 2016!

Mme Élisabeth Borne, ministre. On constate d'ailleurs que, dans ces pays, la fin du monopole n'a pas entraîné la fragilisation des grands opérateurs nationaux. Au contraire, ils en sont sortis dynamisés et grandis, car les nouveaux venus les ont poussés à faire plus et mieux. Mais, comme je l'ai dit et annoncé à nos interlocuteurs syndicaux, cette ouverture à la concurrence, je veux nous y préparer.

M. Sébastien Jumel. Ça, on a bien compris...

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est pourquoi je la veux d'abord progressive, conformément à la volonté exprimée par les régions. Elle s'échelonne donc entre 2019 et 2023, en fonction des décisions prises régionalement. Je la veux également protectrice, pour qu'elle ne se fasse pas au détriment de la SNCF en général et des cheminots en particulier. Bien au contraire, je veux que la SNCF soit prête à se confronter à ses concurrents et que les cheminots emportent avec eux l'essentiel des garanties attachées à leur statut.

M. Loïc Prud'homme. Il faut que tous ceux qui entrent à la SNCF aient le même statut!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous aurions pu nous contenter de décider cette ouverture à la concurrence sans autre forme d'action. Agir ainsi eût été synonyme d'affaiblissement de la SNCF et de menace pour les cheminots. Tout au contraire, c'est un véritable pacte, durable, que nous entendons passer entre l'État, la SNCF et ses agents. Le premier acteur de ce pacte ferroviaire, c'est donc l'État, qui ne se contente pas d'afficher de belles intentions. L'engagement de ce dernier n'a rien de virtuel et tient en un chiffre : 36 milliards d'euros pour les dix prochaines années, soit 10 millions d'euros par jour et une augmentation de 50 % par rapport à la décennie écoulée.

M. Loïc Prud'homme. Vous aviez annoncé 46 milliards! Cela fait 10 milliards de moins!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Jamais, je dis bien jamais, on n'aura consenti, dans l'histoire de la SNCF, un effort aussi soutenu. Ce geste aura aussi une traduction concrète puisqu'il permettra de rattraper en dix ans le sous-investissement passé. Plus d'investissement, c'est moins de problèmes techniques, plus de régularité et de sécurité pour les trains, et davantage de sérénité pour les voyageurs.

Mais l'État préparerait, dit-on, la fermeture des petites lignes, cette partie du réseau la moins fréquentée par nos concitoyens.

M. Alexis Corbière. C'est le cas!

M. Sébastien Jumel. Comme la ligne Le Tréport-Abbeville!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je l'ai dit cent fois, et je le redirai cent fois, voire davantage si c'est nécessaire : il n'y a pas de petites lignes. Il y a un réseau public et un service public, dont la raison d'être est de faciliter la mobilité de nos concitoyens, où qu'ils se trouvent. L'aménagement du territoire, la lutte contre l'enclavement et le sentiment de déclassement qui en découle reposent naturellement sur ce réseau. C'est pourquoi l'État accompagnera les régions dans leur ambition pour maintenir le lien ferroviaire partout où il est un vecteur essentiel de lien social, en particulier sur les

territoires ruraux. Là encore, l'État joint l'acte à la parole donnée, avec un financement conjoint de 1,5 milliard d'euros.

M. Jean-Marie Sermier. Cela ne figure pas dans la loi!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Enfin, le Gouvernement a déjà annoncé que l'État prendrait toutes ses responsabilités, d'ici à la fin du quinquennat, pour soulager la SNCF du boulet de sa dette, dont les intérêts la privent chaque année de 1,5 milliard de ressources.

M. Alexis Corbière. Ne payons pas les intérêts!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Pour instruire les données d'un problème à 50 milliards d'euros, alors que l'État doit œuvrer à son propre désendettement, nous travaillons d'arrache-pied avec la SNCF, afin de nous assurer que cette dette ne pourra pas se reconstituer demain.

M. Alexis Corbière. C'est avec les banques qu'il faudrait régler le problème!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les modalités seront fixées prochainement. Nous disons ce que nous ferons et nous ferons ce que nous avons dit.

M. Alexis Corbière. Vous n'en avez pas parlé pendant la campagne!

Mme Clémentine Autain. Ce n'était pas dans votre programme!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Sur de telles bases, le pacte ferroviaire que nous proposons à la nation constituera un carré gagnant : pour la SNCF d'abord, pour les cheminots ensuite, mais aussi pour les contribuables et, enfin et surtout, pour les usagers. Ce pacte vise ainsi à bâtir une nouvelle SNCF.

Nos concitoyens l'ignorent bien souvent mais, en réalité, il existe aujourd'hui trois SNCF, trois établissements aux objets distincts, dont l'articulation est source de cloisonnement et d'inefficacité. La réforme de 2014 a constitué une avancée pour l'organisation de l'entreprise, notamment en réunifiant la gestion de l'infrastructure, mais elle a laissé bien des problèmes sans réponse. La gestion des gares en fournit une claire illustration, comme l'ont souligné, dans leur rapport, Gilles Savary et Bertrand Pancher.

M. Alexis Corbière. Ce sont des références!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il est donc nécessaire de franchir une nouvelle étape. Les trois établissements vont se fondre dans une seule et même société nationale à capitaux publics, constituant ainsi un groupe industriel pleinement intégré.

M. Alexis Corbière. C'est une mauvaise idée!

Mme Élisabeth Borne, ministre. La loi prévoira que les titres de ce dernier seront intégralement détenus par l'État et incessibles.

M. Jean-Marie Sermier. C'est justement ce que l'on vous reproche!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je rappelle qu'il s'agit de revenir au statut dont la SNCF a bénéficié pendant quarante-cinq ans, de sa création, en 1937, jusqu'en 1983.

M. Loïc Prud'homme. Ce n'est pas vrai! Les choses avaient été fixées par décret!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Or il ne me semble pas que le Gouvernement du Front populaire avait fait ce choix pour préparer une privatisation, puisqu'il s'agissait alors, au contraire, d'une nationalisation.

M. Stéphane Peu. Ne mélangez pas les torchons et les serviettes!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Certains procès qui nous sont faits prêtent donc presque à sourire.

M. Alexis Corbière. Ce n'est pas sérieux!

M. le président. Chers collègues, vous apprécierez, j'en suis sûr, que le débat se déroule sereinement lorsque viendra votre tour de parler. Je vous demande donc de respecter la parole des autres, comme vous souhaitez sans doute que l'on respecte la vôtre.

M. Alexis Corbière. Nous réagissons seulement aux *fake news*, monsieur le président!

M. le président. Madame la ministre, vous avez la parole.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ce changement de statut et d'organisation doit être synonyme d'une plus grande responsabilisation de l'entreprise et de ses dirigeants. Nous comptons pleinement sur ces derniers pour enclencher cette révolution organisationnelle et managériale qui doit illustrer la capacité du service public à se moderniser au bénéfice de ses usagers. Mais nous souhaitons également que les cheminots eux-mêmes tirent bénéfice de cette évolution. (*Exclamations sur les bancs du groupe FI.*)

D'abord, parce que les gains attendus de cette réorganisation faciliteront leur travail.

Ensuite, parce que nous entendons que soit honoré le contrat moral passé entre la SNCF et ses agents quant au statut de ces derniers. Les cheminots en poste conserveront leur statut, et ceux qui évolueront au sein de la branche bénéficieront de l'essentiel de leurs droits.

M. Alexis Corbière. Et la retraite?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vis-à-vis des nouveaux embauchés, je veux ici faire valoir un principe d'équité et de cohérence, qui aboutira à la conclusion d'une convention collective de haut niveau, c'est-à-dire un socle de droits communs, dont bénéficieront demain tous les agents du secteur, en contrepartie des contraintes spécifiques des métiers ferroviaires.

Du point de vue du contribuable, enfin, c'est la garantie que l'ensemble des acteurs seront soumis à une totale discipline financière: la réforme crée donc une barrière au « réendettement ». Les impôts des Français ne peuvent pas être mobilisés pour absorber un endettement qui se reconstituerait.

L'utilisateur, quant à lui, verra son attente satisfaite, celle d'une offre de service public augmentée en qualité et en quantité. Avec de nouvelles offres de service, mais les mêmes tarifs sociaux qu'aujourd'hui, notre réforme ne vise pas à faire des économies sur le dos du service public ferroviaire, au contraire! Elle vise simplement à ce que chaque euro dépensé le soit de façon juste, efficace et durable.

Mesdames et messieurs les députés, je voudrais conclure d'un mot. Oui, le pacte ferroviaire que nous vous soumettons se veut un élément structurant d'un pacte social renouvelé et renforcé. Par sa capacité à désengorger les métropoles, à relier rapidement les territoires entre eux, par sa contribution

indéniable au défi climatique, le système ferroviaire doit constituer l'épine dorsale des mobilités durables du quotidien. Enfin!

Et je veux réaffirmer notre ambition, avec un mélange de gravité et d'enthousiasme: accompagner la SNCF dans le XXI^e siècle, c'est, pour moi, la conforter dans son rôle fondateur au service de l'aménagement durable des territoires. Parce qu'il n'y aura pas de ferroviaire fort sans SNCF forte, celle-ci doit réinventer sa propre modernité. Ce faisant, elle saura se montrer à la hauteur des attentes et des besoins de nos concitoyens. Avec l'engagement des cheminots, elle saura démontrer la performance de la gestion publique et la pertinence d'un mode de déplacement vieux de deux siècles mais résolument tourné vers l'avenir.

La SNCF a été et demeure une belle entreprise. Pour le rester, elle doit désormais écrire une nouvelle page de sa belle histoire. Soyons conscients de notre passé, de nos atouts présents, et ayons confiance en notre avenir! Et allons-y ensemble! (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Monsieur le président, madame la ministre chargée des transports, madame la présidente de la commission du développement durable, monsieur le président de la commission des affaires économiques, monsieur le rapporteur pour avis, mes chers collègues, « La SNCF c'est possible! » Trente ans nous séparent de ce slogan passé à la postérité. Plus qu'une simple promesse, cette exclamation affirmait un engagement: celui d'une entreprise sereine dans sa capacité à innover, confiante dans celles et ceux qui la composent; celui d'une entreprise ouverte aux idées nouvelles et à la volonté commune des cheminots d'être à l'heure des défis de leur temps.

Il est vrai que France et chemins de fer ont histoire liée. La SNCF a accompagné les transformations du pays: industrialisation, premiers congés payés, reconstruction d'après-guerre, développement des villes et des loisirs de masse. Le formidable élan de modernité initié en 1988 fut le vecteur de réussites incontestables – record du monde de l'heure, développement du réseau grande vitesse, etc. –, d'une excellence française reconnue aux yeux du monde.

M. Alexis Corbière. Grâce au monopole!

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Ce fut également, en dépit des efforts de chacun, une lente mais inexorable dégradation du réseau: trois décennies de stratégies d'investissement à sens unique, avec le tout TGV; *in fine*, l'accroissement de la dette, devenue insoutenable; et l'émergence de mobilités concurrentes, la route ou encore l'aérien *low cost*.

Dans le même temps était patiemment conçue l'Europe du rail, pour faire baisser les prix des billets des 500 millions de citoyens, harmoniser les conditions sociales des travailleurs, améliorer la sécurité des voyageurs, connecter les réseaux entre eux et lutter efficacement contre le réchauffement climatique. Cette ambition fut traduite par l'adoption de quatre paquets ferroviaires, tous votés, ici et dans les enceintes de l'Union européenne, par une majorité de représentants français.

Nous devons désormais répondre à une double exigence: reconstruire notre système ferroviaire qui fait l'honneur des cheminots et la fierté des Français, et améliorer les services

aux voyageurs en tirant profit de la libéralisation du rail. Car l'ouverture à la concurrence n'est ni la vertu cardinale ni le risque démesuré; l'ouverture à la concurrence, c'est ce que nous en ferons collectivement. Plutôt que se ranger derrière une politique de la ligne Maginot, débordée parce qu'on n'aurait pas voulu anticiper les transformations, je vous propose de regarder la situation d'un œil lucide pour que nous construisions ensemble le système ferroviaire de notre temps.

Regardons les difficultés en face! La première, non des moindres, est son coût. Le besoin de financement de la SNCF s'élève à 22 milliards d'euros, couverts par 9 milliards de recettes commerciales et 10 milliards de concours publics, soit un déficit annuel de 3 milliards qui nourrit une dette endémique de 46 milliards d'euros. Cette dette est l'héritage de trente ans de cécité politique, d'un aménagement du territoire électoral aux frais d'une entreprise publique, qu'au passage on charge de toutes les incapacités. Cette dette, ne nous y trompons pas, elle est la nôtre, et nous devons l'assumer collectivement pour ne pas la léguer indignement à nos enfants.

M. Jean-Luc Mélenchon. Vos propos ne veulent rien dire! C'est un investissement public!

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. J'en profite pour clore un débat qui n'a pas lieu d'être, au sujet de la rentabilité du système ferroviaire. Celui-ci aura toujours besoin de beaucoup d'argent public. En son cœur, l'entretien et la régénération du patrimoine national: 30 000 kilomètres de voies exploitées, 17 000 passages à niveau, 1 742 tunnels, 26 700 ponts et viaducs. Ce bien commun doit recevoir notre attention collective: tel est l'objet du plan d'investissement de 36 milliards d'euros annoncé par le Gouvernement.

La dette n'est pas seulement financière, elle est aussi technique. Pour SNCF Réseau, la valeur atteint le nombre des années: trente ans en moyenne en France, parfois bien plus sur les petites lignes, contre dix-sept en Allemagne! Si la situation actuelle devait perdurer, ne subsisterait, dans vingt ans, qu'un tiers du réseau national. Cette dette technique est la cause principale du manque de régularité des trains et des dysfonctionnements récents.

M. Sébastien Chenu. Ce n'est pas la seule!

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Songeons à l'accident de Brétigny-sur-Orge ou aux incidents de cet été dans les gares!

Les difficultés financières et la vétusté du réseau ont un effet délétère sur la qualité de service. Retards, annulations et déprogrammations s'accroissent, et le voyageur souffre de cette impéritie. En 2016, 5 % des trains programmés ont été supprimés et 11 % des trains ont circulé avec des retards supérieurs à six minutes. Plus de la moitié des minutes perdues sont liées à des causes dites « maîtrisables » par SNCF Réseau et les entreprises ferroviaires. La conséquence? Une augmentation moindre de la part du ferroviaire en France, alors que la demande de transport par le rail est croissante. Mes chers collègues, ce diagnostic seul fonde la nécessité de la réforme.

S'agissant de la mise en concurrence, personne ici ne peut feindre de découvrir qu'elle est construite, depuis le début des années 1990, par les États membres, qu'elle a été votée en ces murs, sous la législature précédente, à une large majorité, et qu'elle est une demande des régions.

Plusieurs modèles existent.

Précisons d'emblée que nous ne souhaitons pas celui de la Grande-Bretagne. La Grande-Bretagne n'a pas libéralisé son marché; elle a privatisé son système ferroviaire au prix de la disparition de son opérateur historique. Ce faisant, elle a reconstitué des monopoles régionaux. Résultat, les prix ont augmenté, sous l'effet d'une pénurie de main-d'œuvre de conducteurs, d'un moindre subventionnement des transports publics et d'un réseau structurellement saturé. Ce modèle n'est pas le nôtre.

En revanche, d'autres pays ont su tirer profit de l'ouverture à la concurrence, qui a notamment conduit à une augmentation de l'offre de train: 50 % supplémentaires en Suède, 30 % supplémentaires en Allemagne. Elle a également permis de réduire le coût à la charge des collectivités publiques: 20 % en moins en Allemagne et 30 % en moins en Suède au cours des quinze dernières années.

La libéralisation du rail a surtout permis d'améliorer l'offre de service aux voyageurs: renouvellement du matériel roulant, multiplication des offres tarifaires notamment à bas prix, amélioration du confort de voyage ou encore régénération de petites lignes. Sur ce dernier point, je pense à un opérateur français qui exploite 7 % du trafic TER en Allemagne et qui a démontré qu'il était possible de doubler le nombre de passagers grâce à une offre innovante et une organisation adaptée, tout en stabilisant le prix des billets pour les voyageurs.

La mise en concurrence, contrairement à ce qui peut être avancé doctement, est la consécration de la puissance publique comme autorité organisatrice des transports. Demain comme aujourd'hui, l'État et les régions fixeront le schéma de dessertes, les horaires et les tarifs des billets. Les entreprises ferroviaires proposeront l'offre qui répondra le mieux au besoin finement identifié des voyageurs. À l'aide des économies réalisées, les régions pourront faire rouler davantage de trains, dans de meilleures conditions, et les perspectives d'avenir de ce que l'on appelle improprement les « petites lignes » pourront être améliorées, nous en avons parlé.

M. Alain Bruneel. Vous n'en savez rien.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Enfin, cette réforme sera réussie si elle assure un haut niveau de protection des salariés du secteur ferroviaire. C'est le sens de l'inscription dans la loi de garanties fortes pour les cheminots titulaires du statut: maintien de l'emploi à vie dans la branche ferroviaire, maintien du régime de retraites et maintien de la rémunération.

M. Alexis Corbière. Ce n'est pas dans le texte!

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Les postures politiques des uns et des autres ne doivent pas préempter la construction d'un pacte social attractif pour les cheminots actuels et les futurs embauchés. La convention collective de branche, discutée depuis 2014, pourra s'enrichir de protections nouvelles et nous prémunir de pratiques sociales prédatrices qui pourraient traverser quelques esprits décomplexés.

M. Alexis Corbière. De quoi parlez-vous donc?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Mes chers collègues, la SNCF n'est pas un service comme un autre. C'est un morceau d'histoire, une part de nous-même. C'est pourquoi, en dépit des difficultés structurelles, les Français y sont si attachés.

M. Jean-Luc Mélenchon. Eh oui!

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Cette transformation nécessaire ne constitue, en aucun cas, un saut dans l'inconnu. La SNCF réalise le tiers de son chiffre d'affaires à l'international. Le monde de demain, elle le connaît déjà. La réforme est possible. Les Français la veulent et nous la ferons, pour ne pas éprouver, dans trente ans, le sentiment d'avoir failli. Anticiper les mobilités et les besoins de chacun, être au plus près des voyageurs et les mener plus loin : autant de défis que nous relèverons ensemble. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. le président. 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. Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le président de la commission des affaires économiques, madame la présidente de la commission du développement durable, monsieur le rapporteur, chers collègues, ce jour est important pour l'avenir de notre service public ferroviaire et ses 4,5 millions d'usagers au quotidien. Alors que le secteur est en crise, nous avons la responsabilité collective de mener à bien sa réorganisation et sa modernisation. Si des réformes partielles, sectorielles, thématiques, se sont succédé depuis la fin des années 90, notre service public ne répond plus aux attentes des citoyens et ne suffit pas à satisfaire leurs besoins de mobilité.

Vétusté des installations et du matériel roulant, retards, déprogrammations, manque d'information, prix croissant des billets : les critiques ne manquent pas et beaucoup sont fondées. Plus d'un train Intercités sur trois arrive en retard aux heures de pointe et 25 % des retards sont supérieurs à vingt minutes.

Le constat est partagé : une part importante des incidents rencontrés par les usagers est imputable à l'état déplorable du réseau.

M. Alexis Corbière. La faute à qui ?

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Pendant des décennies, l'État n'a pas réalisé les investissements nécessaires – c'est visible – et 20 % du réseau fonctionnent au ralenti. Dans ma région, en Normandie, il fallait par exemple une heure quarante-cinq pour faire le trajet Paris-Le Havre en 1973 ; il faut aujourd'hui en moyenne deux heures et sept minutes.

Depuis trente ans, l'État s'est engagé dans le financement massif des nouvelles lignes à grande vitesse des TGV, au détriment des mobilités du quotidien et de l'entretien du réseau existant. Conséquence ? Le groupe ferroviaire public est lourdement endetté, à hauteur de près de 50 milliards.

M. Sébastien Chenu. Qui donc s'occupait de la stratégie à la SNCF ?

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cette dette ne lui permet plus d'investir pour rénover ou moderniser ses infrastructures, ni d'enrayer la dégradation générale. Pourtant, l'État n'a pas réduit son engagement dans la SNCF : nous versons chaque année 14 milliards pour le bon fonctionnement de l'entreprise, soit plus que les budgets de la police et de la gendarmerie réunis.

En conséquence, la fréquentation décline et le système ferroviaire est exposé à une concurrence féroce : celle du transport aérien – en particulier à bas coût –, mais également celle du transport par autocar ou covoiturage. C'est d'autant plus regrettable que ces transports sont polluants, moins vertueux sur le plan social et environnemental.

Un constat s'impose : une situation aussi dégradée est le signe que le système lui-même est vicié et qu'il est impératif de le changer en profondeur pour un service public à la hauteur des attentes des usagers, pour une régularité retrouvée, des matériels modernisés, avec, en même temps, une organisation de l'entreprise SNCF repensée et un statut des cheminots sécurisé, de nature à affronter les enjeux de demain. Le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire propose cela et rien d'autre !

En aucune manière, il n'est question de pointer du doigt les cheminots, qui font preuve d'un professionnalisme immense et disposent d'une expérience et d'un savoir-faire exceptionnels. Au contraire, le projet de loi accorde une grande écoute aux différentes parties prenantes et aux syndicats. En effet, la méthode choisie pour construire cette réforme est celle de la concertation.

Nous sommes maintenant à mi-chemin, et les résultats sont déjà là : des avancées ont été obtenues sur le volet de l'ouverture à la concurrence. Ainsi, cette réforme annoncée par ordonnances laisse place, au fil des négociations,...

M. Stéphane Peu. Il n'y a pas de négociations !

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. ...à l'inscription en dur de dispositions dans la loi. Le texte contient ainsi des mesures concernant notamment les dates d'ouverture à la concurrence des TER et des trains Intercités, les dérogations à l'ouverture à la concurrence, le transfert des contrats de travail, les tarifs sociaux ou encore la surveillance générale du système ferroviaire.

En ce qui concerne le transfert des contrats de travail, par exemple, ces amendements me semblent tout à fait pertinents. Ils tiennent compte des avancées de la concertation engagée avec les organisations syndicales et permettent de mettre en place un dispositif protecteur pour assurer la poursuite des contrats de travail des salariés en cas de changement d'opérateur. Ces dispositions vont à nouveau pouvoir être discutées, éventuellement être amendées en séance, ce qui constitue une preuve de vivacité de notre démocratie parlementaire. Je ne doute pas que nos débats seront riches, comme ils l'ont déjà été en commission.

Ainsi préparée, l'ouverture à la concurrence n'est pas une menace, mais une formidable opportunité, mes chers collègues. Cette ouverture n'a pas été décidée parce que le libéralisme constituerait une fin en soi, mais parce qu'elle est apparue comme nécessaire pour revitaliser le système ferroviaire, restaurer la qualité de service au profit des usagers, avec plus de trajets et plus de concurrence sur les prix. Elle permettra d'améliorer le taux d'utilisation de notre réseau ferroviaire et de développer une offre plus dense, à même de désenclaver les zones isolées – en Allemagne, depuis vingt ans, le transport ferroviaire a enregistré une augmentation de 49 % de voyageurs.

M. Jean-Marie Sermier. Vous le croyez vraiment ?

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Elle permettra aussi d'améliorer la qualité de service, car c'est en grande partie sur ce critère que se fera la différence entre les entreprises – en Allemagne, l'âge moyen du matériel roulant est ainsi passé de dix-sept ans à un peu moins de huit ans.

Les opérateurs seront également encouragés à innover. En Italie, les nouveaux entrants ont mis en place de nouveaux services, notamment le wifi gratuit à bord des trains à grande vitesse. Ainsi, la concurrence permettra de redynamiser le secteur ferroviaire pour qu'il retrouve des parts de marché face aux autres modes de transport – en Allemagne, la part du

train a augmenté de 1,5 point. Elle nous conduira ainsi vers un système plus vertueux sur le plan environnemental, en cohérence avec nos engagements climatiques.

Enfin, elle permettra à nos entreprises, en particulier à la SNCF, de rayonner à l'international, en gagnant des marchés dans son secteur d'excellence.

Plus de concurrence, ce sont plus d'offres de trajets, une meilleure qualité de service et davantage de prestations, tout en maintenant un niveau de sécurité maximal et des tarifs sociaux garantissant à tous un droit à la mobilité effectif. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. le président. 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. Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le président des affaires économiques, monsieur le rapporteur, monsieur le rapporteur pour avis, chers collègues, on entend beaucoup de choses sur ce nouveau pacte ferroviaire : beaucoup d'inquiétude, mais aussi beaucoup de fausses informations. Voilà pourquoi il me semble nécessaire de rappeler quelques éléments de contexte du débat qui nous réunit.

Le présent projet de loi s'inscrit dans une démarche plus large que la seule réforme du transport ferroviaire. Il représente une étape, essentielle, d'une réforme plus profonde et extrêmement ambitieuse des mobilités, qui s'appuie, d'une part, sur une concertation avec tous les acteurs concernés, dans le cadre des assises nationales de la mobilité, et, d'autre part, sur les travaux de fond menés par le Conseil d'orientation des infrastructures.

Quelles furent les principales conclusions de ces travaux ? D'abord, nos concitoyens demandent, de manière pressante, des mobilités plus propres, plus sûres et soutenables. Par ailleurs, le secteur des transports doit relever le grand défi de la lutte contre le changement climatique. Les transports du quotidien doivent désormais être considérés comme prioritaires, c'est important. Enfin, le service public des mobilités est considéré, à juste titre, comme un facteur déterminant de cohésion et d'aménagement des territoires.

À la suite de ce temps d'étude et de large concertation, est venu celui de la décision. Nous aurons à examiner, dans quelques mois, une loi d'orientation sur les mobilités, qui devrait comprendre un volet relatif à la programmation des infrastructures. Nous nous consacrons aujourd'hui à un autre pan de la réforme, en examinant les propositions du Gouvernement pour un nouveau pacte ferroviaire.

Dans le contexte que j'ai rappelé, et sans oublier l'indispensable relance du fret ferroviaire, le transport ferroviaire de voyageurs mérite une attention particulière à plusieurs titres. C'est d'abord un élément structurant des mobilités du quotidien, que nous jugeons indispensable de conforter, de renforcer. C'est aussi un mode de transport de masse respectueux de l'environnement. C'est un outil puissant d'aménagement du territoire, le débat nourri que nous avons eu en commission sur les petites lignes du réseau capillaire en témoigne. C'est enfin un mode de transport qui a entamé sa mutation, avec la réforme ferroviaire de 2014, mais dont le modèle économique peut susciter des interrogations quant à sa soutenabilité financière, compte tenu de l'endettement de l'opérateur historique.

Nous devons garder à l'esprit, je pense, le but ultime du pacte ferroviaire qui nous est proposé : transformer notre modèle ferroviaire pour assurer un service public sûr, qui réponde aux attentes de nos concitoyens et des territoires, tout en étant soucieux des contribuables et donc de l'efficacité de la dépense publique. Le fer doit être le pivot de nos mobilités ; nous devons nous organiser en conséquence.

Nos échanges en commission ont permis de faire état de plusieurs préoccupations.

Le principe de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs a suscité des débats. Or, je le rappelle, cette mesure, issue du paquet ferroviaire européen, est une obligation juridique qui s'impose. Il nous revient désormais de la transposer en droit interne dans les délais impartis. Le Gouvernement a pris ses responsabilités, en toute transparence : à l'issue de la concertation menée avec les parties prenantes, notre commission a pu débattre de ses amendements précisant les modalités de cette ouverture.

Nous avons souhaité que le marché ouvert à la concurrence soit doté d'un régulateur fort et indépendant. C'est le sens de l'amendement que notre commission a adopté sur initiative du rapporteur Jean-Baptiste Djebbari (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM*), dont je veux ici saluer la qualité du travail, pour graver dans le marbre le caractère conforme de l'avis de l'ARAFER – l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières – sur les tarifs des péages et garantir ainsi l'équité de la concurrence.

Nos débats ont aussi beaucoup porté sur la structure et le futur statut du groupe ferroviaire public, d'aucuns s'inquiétant d'une éventuelle privatisation. Mme la ministre nous a donné des assurances en nous confirmant que l'opérateur historique demeurera public. Rien d'ailleurs, ni dans le projet de loi, ni les travaux de la commission, ni dans les amendements du Gouvernement dont nous nous apprêtons à débattre, ne va dans le sens qu'ils redoutent.

Une inquiétude s'est par ailleurs manifestée concernant l'avenir des petites lignes, dont on craint parfois qu'elles ne soient les victimes collatérales de l'ouverture à la concurrence. Sur ce point également, Mme la ministre a donné des assurances, en rappelant la responsabilité centrale des autorités organisatrices de transport dans les choix de desserte et d'aménagement du territoire. En tout état de cause, il me semble indispensable que les décisions qu'elles prendront en la matière donnent des perspectives aux territoires et prennent en considération la dimension intermodale des mobilités. En outre, ces décisions devront évidemment faire l'objet de concertations avec les acteurs concernés, après une analyse poussée et au cas par cas de la situation de chaque ligne. Des amendements sur le sujet ont été portés en commission et feront l'objet, je n'en doute pas, de débats en séance.

Nos débats ont enfin porté sur l'avenir du statut des cheminots. Sur ce point, il me semble que la question centrale est celle des conditions de transfert des agents de la SNCF aux entreprises concurrentes, dont les modalités concrètes restent à préciser. D'une manière générale, je souhaite que nos débats permettent de rassurer les cheminots, dont nous entendons les inquiétudes.

Mes chers collègues, nos échanges en commission ont été denses et constructifs. J'espère qu'ils ont permis de répondre à la plupart des interrogations. Nos débats dans cet hémicycle permettront, sans aucun doute, d'approfondir les points qui le nécessitent encore. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des affaires économiques.

M. Roland Lescure, *président de la commission des affaires économiques*. Monsieur le président, madame la ministre, madame la présidente de la commission du développement durable, monsieur le rapporteur, monsieur le rapporteur pour avis, chers collègues, « si tu n'as pas de train aujourd'hui, c'est pour en avoir un demain » : ce slogan imprimé sur la blouse d'un cheminot en grève m'a comme vous interpellé. C'est justement pour avoir des trains demain, partout et pour tous, que ce nouveau pacte doit être signé.

Le transport ferroviaire a un impact considérable sur le développement économique. Nos travaux en commission des affaires économiques, menés de main de maître par notre rapporteur pour avis, Damien Adam, ont permis de dégager un large consensus sur ce sujet.

Jusqu'à présent, on a beaucoup parlé du poids du passé : le poids de la dette, le poids du statut, le poids des trains en retard. Maintenant, c'est d'avenir dont je voudrais vous parler. Il s'agit non plus de s'accrocher à notre héritage mais bien de se projeter vers l'avenir, et cette réforme est à la hauteur du défi qui nous attend, car elle est d'abord un rendez-vous avec l'histoire pour l'avenir du réseau ferroviaire européen.

Mon expérience en Amérique du Nord, où le chemin de fer de passagers a été délaissé au profit des autres modes de transports, plus chers, plus polluants et plus individualistes, a renforcé ma conviction que le train va dans le sens de l'histoire. Il doit avoir une place privilégiée dans l'accélération du temps et de la mobilité qui caractérise le XXI^e siècle.

Or, cette place, alors qu'un mouvement qui m'est cher lance sa grande marche pour l'Europe, c'est justement à l'échelle du continent qu'elle doit se faire. Si les métropoles sont des lieux de développement économique très importants, il ne saurait y avoir de métropole sans un service ferroviaire efficace, qui permettra de les relier au reste du pays et, au-delà, de l'Europe. Le train européen se fera avec la Deutsche Bahn, Trenitalia, Keolis, et aussi avec la SNCF, à condition, évidemment, que celle-ci soit forte. Pour que la SNCF fasse partie du jeu européen et puisse aller conquérir l'Europe, il faut aussi laisser de la place à l'Europe chez nous.

Il faut également que nous reprenions les devants sur le chemin de l'innovation dans le domaine des transports. Aujourd'hui, force est de constater qu'en la matière, l'innovation, c'est en Amérique qu'elle s'accélère : l'Hyperloop, le SpaceX, le TransPod, le véhicule autonome, ce ne sont malheureusement pas en Europe qu'ils sont nés. Pour que la SNCF ne soit plus réduite à un rôle de gestionnaire trop lourd de notre réseau national et recouvre un esprit de conquête et d'innovation, il est indispensable d'en transformer la gouvernance. Une relation plus responsable et responsabilisante entre la SNCF et son actionnaire doit être instaurée.

Cette réforme, c'est aussi un rendez-vous avec l'histoire du développement de tous les territoires, des mégapoles aux villes moyennes en passant évidemment par les territoires ruraux. Pour favoriser le développement économique local, il faut non seulement faire disparaître les zones blanches, mais aussi favoriser les circuits courts et l'agriculture biologique, réinvestir nos centres-villes, développer l'entrepreneuriat local et évidemment redévelopper le transport de proximité.

En ce sens, la réforme donne des pouvoirs aux régions pour mener une véritable politique de mobilité locale. Elles auront une plus grande latitude pour développer des transports à l'image de leurs territoires. La loi leur permettra de fixer des exigences de régularité ou de fréquence. Elles auront plus de pouvoir face aux opérateurs, y compris pour grouper des lignes rentables et des lignes qui le sont moins ou déterminer leur politique de tarifs sociaux.

Comme cela a été souligné sur tous les bancs lors de nos travaux, la concurrence ne fait pas tout. Reconnaissons toutefois qu'elle a permis à tous les Européens de téléphoner moins cher.

M. Sébastien Jumel. C'est faux ! Pas partout ni pour tous !

M. Roland Lescure, *président de la commission des affaires économiques*. Elle leur a permis de prendre des avions à des prix défiant toute concurrence – c'est le cas de le dire – entre Dublin et Biarritz, entre Gênes et Stockholm, entre Paris et Prague. Néanmoins, il est vrai qu'elle n'est pas une fin en soi : elle doit être non pas le prétexte au dumping social, mais plutôt l'occasion de valoriser ceux qui font l'entreprise au quotidien.

En vérité, j'ai hâte que cette loi soit adoptée, pour que le vrai travail commence enfin, celui qui donnera à chaque acteur un rôle bien défini dans le chemin de fer de demain, un chemin de fer que nous construirons tous ensemble : l'Europe, en facilitant les interconnexions et en soutenant l'investissement ; l'État, qui doit réguler, qui doit investir et qui, à terme, devra reprendre sa part de la dette accumulée ; les régions, niveau pertinent pour gérer les infrastructures locales, qui devront organiser la concurrence en fonction de leurs priorités ; l'entreprise, qui doit être mieux gouvernée et mieux gérée pour garantir un service de qualité et conquérir de nouveaux marchés ; les cheminots, à qui nous devons l'exigence de pérenniser l'entreprise, mais qui doivent nous y aider ; les usagers, évidemment, qui doivent être au cœur de la stratégie et bénéficier d'un service à la hauteur des enjeux contemporains.

Parce que nous sommes attachés à nos trains et que nous en avons besoin, nous leur devons un avenir. Cet avenir, il se jouera entre Marseille et Rome, entre Stuttgart et Paris, entre Berlin et Prague. Il se jouera aussi entre Arles et Avignon, entre Strasbourg et Nancy, entre Limoux et Carcassonne. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. Stéphane Peu. Et entre Abbeville et Le Tréport !

M. Sébastien Jumel. Absolument !

MOTION DE REJET PRÉALABLE

M. le président. J'ai reçu de M. Olivier Faure et des membres du groupe Nouvelle Gauche une motion de rejet préalable déposée en application de l'article 91, alinéa 5, du règlement.

La parole est à M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Monsieur le président, madame la ministre, madame la présidente de la commission du développement durable, monsieur le président de la commission des affaires économiques, monsieur le rapporteur, monsieur le rapporteur pour avis, mes chers collègues, nous ne sommes pas sur la même ligne, ni sur les grandes lignes, ni sur les petites lignes. Nous contestons le texte et, sans doute, le contexte, ainsi que, bien évidemment, le prétexte. Nous avons des divergences.

D'abord, nous ne sommes pas du tout d'accord sur la méthode. En septembre 2017, nous étions pour la plupart rassemblés au palais Brongniart pour le lancement des assises de la mobilité. Je dois le dire, madame la ministre, je vous ai applaudie lorsque vous avez lancé cette initiative qui devait nous offrir une vision sur les mobilités. Vous annonciez une grande loi d'orientation sur les mobilités, qui aurait été une occasion, pour nous tous, de nous investir pleinement à écrire l'avenir pour les Français et pour les territoires sur la question essentielle des déplacements quotidiens. Vous confirmiez d'ailleurs les propos que vous aviez tenus quelques mois auparavant, s'agissant de la priorité donnée aux transports du quotidien et de l'effort à réaliser en matière de travaux sur le réseau existant, pour sa régénération. Vous créiez en outre un Conseil d'orientation des infrastructures, chargé de produire les éléments nécessaires à la préparation d'une grande loi de programmation sur les infrastructures, qui définirait les priorités dans les domaines ferroviaire et routier. Enfin, vous annonciez confier un rapport à M. Spinetta sur l'avenir de la SNCF, notamment en ce qui concerne son organisation. Toutes ces annonces semblaient aussi utiles que cohérentes à chacun d'entre nous et nous incitaient à nous investir dans ce débat. Beaucoup des députés ici présents l'ont fait bien volontiers.

Et puis, sans que nous puissions comprendre pourquoi, tout à coup, au mois de février dernier, vous avez mis cette belle architecture à l'envers, en commençant par aborder le thème des mobilités par ce qui devait rester un outil : cette réforme du système ferroviaire français. Je le regrette parce que, ce faisant, vous nous avez privés d'une vision et d'une cohérence, c'est-à-dire du moyen d'articuler vos propositions avec des enjeux aussi essentiels que l'intermodalité, le report modal et la présence sur chacun des territoires d'un moyen de transport adapté.

S'agissant de la méthode, je regrette également le choix des ordonnances. Souvent, le prétexte de leur mise en œuvre repose sur l'argument du temps. Or, vous le savez comme moi, vous avez la maîtrise de l'agenda de l'Assemblée nationale : vous aviez donc la possibilité, à l'issue même des assises de la mobilité, d'inscrire la réforme ferroviaire à l'ordre du jour du Parlement. Les sénateurs, grâce à la proposition de loi déposée par Hervé Maurey, ont d'ailleurs fait la démonstration qu'il est tout à fait possible d'avoir, sur ce sujet aussi important pour nous tous, un débat riche et respectueux des parlementaires, permettant à chacun d'entre eux et, par leur intermédiaire, aux Français, de connaître l'ensemble des éléments d'appréciation.

Je le souligne parce que la méthode qui a consisté à nous mettre dans l'ignorance de plusieurs dispositions est source d'inquiétude et d'interprétation. Il ne faut pas s'étonner ensuite qu'on puisse mettre sur la table la question de l'avenir des petites lignes, voire la menace de la privatisation. C'est précisément parce que nous ne connaissons pas l'ensemble des éléments que ces questions sont apparues en plein jour. J'insiste d'autant plus qu'il ne faut pas considérer l'Assemblée nationale comme le lieu où on endort les députés. Le fait de ne révéler qu'en commission des amendements importants nous empêche d'exercer notre rôle de parlementaires en nous privant de notre droit de formuler des propositions.

M. Jean-Marie Sermier. Absolument !

M. Sébastien Jumel. Très juste !

M. Christophe Bouillon. Je le répète : découvrir en commission des amendements aussi importants nous empêche d'exercer notre travail de parlementaires. Je le regrette, croyez-le bien.

M. Sébastien Jumel. Très juste.

M. Christophe Bouillon. Nos divergences portent aussi sur la lecture de l'ouverture à la concurrence. Sur ce sujet, on nous a dit une chose et son contraire. J'ai notamment entendu que rien n'avait été fait jusqu'ici, et en même temps que tout avait été décidé auparavant.

La vérité, vous le savez bien, c'est que l'ouverture à la concurrence vient de loin : des années 90, puisque c'est la fameuse directive 91/440/CE qui a ouvert la perspective d'un système ferroviaire unique. L'ouverture devait se faire progressivement, par étapes : d'abord avec le fret international, puis avec le fret national, ensuite avec le transport international de passagers, avant que soit posée la question de l'ouverture à la concurrence du transport national de passagers. Elle devait passer par l'adoption de paquets ferroviaires successifs – si nous en sommes au quatrième, c'est bien qu'il y a en a eu trois autres auparavant.

À chaque fois, ces paquets ont entraîné, pour nos assemblées, la nécessité de modifier un certain nombre de dispositions législatives issues de la fameuse LOTI – loi d'orientation des transports intérieurs – de 1982. Il y a d'abord eu la loi de 1997 portant création de RFF – Réseau ferré de France. Il y a eu ensuite, dans les années 2000, d'autres textes qui ont conduit à la création de l'Établissement public de sécurité ferroviaire et du régulateur, l'ARAF – l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. En 2009, la loi ORTF, relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, a apporté de nouvelles modifications. Enfin, la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire était censée adapter notre système ferroviaire aux exigences européennes – on ne l'a pas assez dit, ou alors on l'a mal dit. Dans le rapport qu'ils avaient rédigé à l'époque, nos collègues Bertrand Pancher et Gilles Savary écrivaient noir sur blanc que cette réforme ferroviaire était sans doute l'un des textes les plus importants portant sur le système ferroviaire depuis 1937. Il y a donc bien eu, au cours des dernières années, un texte important qui préparait l'ouverture à la couverture.

Je le dis parce que, lorsque nous appelons au *statu quo*, certains prétendent que rien n'aurait été fait avant. Or la loi de 2014 prouve bien que l'on a fait des choses. D'ailleurs, certains ne défendent plus aujourd'hui les mêmes positions qu'à l'époque. Ainsi, le Premier ministre avait voté contre la réforme ferroviaire majeure de 2014, de même que le ministre de l'économie et des finances. Pourtant, ce texte correspondait à notre vision du service public dans le secteur ferroviaire.

Je le dis d'autant plus que, s'il y a un sujet sur lequel la législature précédente a laissé sa patte, c'est bien la négociation du quatrième paquet ferroviaire. Cette négociation n'a pas commencé en août 2014 mais un peu après le vote par notre assemblée de la loi portant réforme ferroviaire. Dans ce cadre, la France a défendu sa conception de l'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire en soutenant le règlement OSP – obligations de service public –, qui correspond à la philosophie de notre pays en la matière : celle de la délégation de service public. Nous connaissons bien ce mécanisme car, dans nos agglomérations, dans nos communautés de communes, partout où existent des autorités organisatrices de transports, c'est ce système de délégation de service public qui permet à l'autorité de fixer les conditions du contrat de service public grâce auquel les habitants de ces territoires peuvent bénéficier d'un service public de transport, ce cadre n'empêchant évidemment pas les autorités qui le souhaitent de privilégier le régime de la régie. C'est donc

cette philosophie qui a été adoptée en 2016 à l'échelle européenne, à travers le règlement OSP, et qui devrait continuer à nous inspirer aujourd'hui.

Nos divergences portent également sur l'avenir du statut des cheminots. Le quatrième paquet ferroviaire n'impose aucunement l'extinction de ce statut, car il est écrit noir sur blanc que les dispositions relatives au personnel relèvent des législations nationales. Le statut des cheminots, c'est plus qu'un symbole : ce sont des droits accrochés à des conditions particulières de travail. Comme vous le savez, ces conditions sont aussi liées au niveau de sécurité que nous attendons du service ferroviaire dans notre pays, à propos duquel il ne faut rien négliger, et qui nécessite des sujétions particulières, des horaires décalés et une présence continue du personnel. Ainsi, nombre de cheminots exercent leur métier dans des conditions qui n'ont certes plus rien à voir avec celles du siècle dernier mais qui restent difficiles et appellent bien évidemment toute notre attention. Je le répète, aucune disposition du quatrième paquet ferroviaire n'imposait l'extinction du statut des cheminots.

Par ailleurs, la fameuse loi du 4 août 2014 prévoit un contrat social et le lancement d'une convention collective à l'échelle de la branche ferroviaire qui permettra de rediscuter de l'organisation du travail, de la formation professionnelle, de la maintenance et d'un certain nombre de sujets essentiels. Bien sûr, les cheminots ne sont pas hostiles au fait d'améliorer les conditions de travail et de chercher des gains de productivité – personne ne dira le contraire –, mais tout cela peut parfaitement se faire sans toucher à leur statut, croyez-moi ! Preuve en est l'avancée à grands pas de la convention collective de la branche ferroviaire.

S'agissant du statut, on nous oppose souvent le même argument : à partir du moment où d'autres opérateurs ferroviaires utiliseront le réseau français, il faudrait traiter tout le monde de façon équitable. Cet argument est un peu spéculaire, voire dangereux. Pourquoi ? Parce que d'autres cas de figure peuvent être envisagés. Par exemple, il existe des hôpitaux publics et des cliniques privées, qui sont en concurrence ; les personnels de l'hôpital public bénéficient d'un statut particulier, et pourtant, personne n'aurait l'idée d'aligner, au nom du principe d'équité, les situations des personnels de ces deux types d'établissements. Compte tenu du principe de la garantie de l'emploi, des conditions particulières de travail, mais aussi des difficultés de recrutement que connaît parfois la SNCF, notamment dans la région Île-de-France, il est important de maintenir ce statut coûte que coûte, d'éviter son extinction que ne demandent ni l'Europe ni celles et ceux qui veulent disposer d'un réseau performant et robuste.

Nous ne sommes pas non plus d'accord sur la question de la dette. Là-dessus, beaucoup de choses ont été dites. Je sais, madame la ministre, que vous n'êtes pas responsable de cette dette et que vous ne souhaitez évidemment pas que celle-ci perdure. Pour autant, nous devons bien nous dire les choses.

Vous savez comme moi qu'en 1997, au moment de la création de RFF, la dette s'élevait à 20,9 milliards d'euros : c'était de la dette du pays, qui résultait de la constitution de ce réseau permettant d'irriguer l'ensemble du territoire national sans oublier aucune région. Entre 1997 et 2001, la progression de la dette a été, somme toute, raisonnable : autour de 2 %. Après une première augmentation liée à la première phase de construction de la ligne à grande vitesse Est européenne, le Gouvernement a décidé en 2009, à l'issue du Grenelle de l'environnement et un peu avant le lancement, en 2011, des assises du ferroviaire, de réaliser quatre LGV en même temps : le prolongement de la ligne Est

européenne ; la ligne Sud Europe Atlantique jusqu'à Bordeaux ; la ligne Bretagne-Pays de la Loire ; le contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier. Comme vous le savez, cette décision de 2009 a entraîné une augmentation conséquente de la dette. L'État a engagé la construction de 700 kilomètres de nouvelles voies en laissant l'ardoise à la SNCF. Vous l'avez dit vous-même, madame la ministre, tout comme le rapporteur et le rapporteur pour avis, ainsi que les différents orateurs en commission : le choix de privilégier pendant des années le « tout TGV » a entraîné une augmentation importante de la dette de la SNCF, au point qu'elle atteigne le montant actuel de près de 47 milliards d'euros.

En matière de dette, là encore, il faut revenir à ce qui a été décidé en août 2014 dans la loi portant réforme ferroviaire. D'abord, il a été décidé d'appliquer ce que l'on a appelé la « règle d'or », comme un moyen d'endiguer cette fameuse dette qui n'arrêtait pas de gonfler et qui pèse comme un fardeau sur la SNCF. Il s'agissait de faire en sorte que SNCF Réseau ne s'engage pas sur de nouveaux investissements sans en avoir les moyens, selon un principe que l'on pourrait résumer par la formule : « qui décide paie ». Lorsque l'État prend des décisions, comme il l'a fait en matière de création de grandes lignes, il doit en assumer les conséquences financières. Par ailleurs, ont été instaurés des contrats de performance entre l'État et les différents EPIC – établissements publics à caractère industriel et commercial –, notamment SNCF Réseau, prévoyant une trajectoire budgétaire et des efforts en termes de productivité.

Vous l'avez dit en commission, madame la ministre, il a été demandé au Gouvernement, en 2014, de remettre dans un délai de deux ans, c'est-à-dire en 2016, un rapport sur la question de la dette. Selon ce rapport – c'était écrit noir sur blanc –, si la règle d'or et la trajectoire budgétaire devaient être respectées, si les efforts de productivité devaient être tenus, la dette de la SNCF serait maîtrisable, mais il faudrait réexaminer la situation trois ans plus tard, lors du rendez-vous prévu dans le contrat de performance, pour répondre à cette question importante, qui fait parfois figure d'angle mort dans vos propositions.

SNCF Réseau consacre maintenant près de 1,5 milliard d'euros en frais financiers pour le service de la dette. Cet argent affecté à la dette, c'est autant qui n'est pas consacré à l'entretien ou à la régénération du réseau existant. Dès lors que l'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire a été décidée en Allemagne en 1994, l'État allemand a décidé à deux reprises de reprendre la dette de la Deutsche Bahn. Cet exemple doit nous inspirer aujourd'hui en France.

Nous ne sommes pas non plus d'accord sur la question des investissements. D'autres l'ont dit avant moi, parce que nous pouvons tous constater sur nos territoires, soit par notre expérience d'usager, soit par les témoignages de nos concitoyens ou des cheminots eux-mêmes, que les trains ralentissent et sont de plus en plus souvent en retard sur les plus de 5 000 kilomètres de voies que compte notre pays. C'est tout simplement le vieillissement des voies, des appareils de voie et des rames – en somme, la vétusté du réseau – qui est en cause. Nous ne sommes pas les seuls à le dire. D'ailleurs, ce constat n'est pas nouveau : comme vous l'avez dit, madame la ministre, il a déjà été fait en 2005 à la suite du travail réalisé par l'École polytechnique fédérale de Lausanne, sous la direction du Pr Robert Rivier, qui allait dans votre sens. La nécessité d'allouer des moyens importants à l'entretien, à la régénération et à la maintenance du réseau a été confirmée en 2012.

Il faut admettre qu'un processus de rattrapage avait été engagé avec le grand plan de modernisation du réseau, qui a permis d'injecter 10 millions d'euros pour répondre à cette exigence. Mais, en 2014, le président de SNCF Réseau, Jacques Rapoport, disait lui-même, lors d'une audition au Sénat, que la situation était dramatique et que le niveau de sous-investissement pourrait devenir dangereux. Malheureusement, cette prédiction s'est confirmée ces derniers temps, avec les dramatiques pannes à répétition à la gare Montparnasse ou à la gare Saint-Lazare. Certains paliers techniques ne correspondent plus les uns aux autres. Comme vous l'avez dit, madame la ministre, il y a là un vrai travail à réaliser.

Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si, dans le contrat de performance conclu en 2017 entre l'État et SNCF Réseau, 46 milliards d'euros d'investissements étaient prévues sur dix ans, c'est-à-dire entre 2017 et 2026. De votre côté, madame la ministre, vous avez annoncé 10 millions d'euros d'investissements par jour. Vous confirmez ainsi votre volonté d'investir dans le réseau existant, et je crois que c'est essentiel.

Enfin, madame la ministre, nous ne sommes pas d'accord sur l'avenir du groupe public ferroviaire. Rien, je le répète, dans le quatrième paquet ferroviaire, n'indique qu'il faille transformer le groupe, tel qu'il a été conçu en 2014 – c'est-à-dire sous forme de trois EPIC –, en société anonyme. Certes, je ne l'ignore pas, l'arrêt rendu sur La Poste par la Cour de justice de l'Union européenne qui, s'intéressant aux aides d'État, a examiné cette situation en essayant de pousser la France à changer un peu son fusil d'épaule. Cela dit, le modèle intégré de la Deutsche Bahn, qui semble être celui qui a la préférence du Gouvernement, n'est pas non plus sans s'attirer certaines remarques de la part de l'Europe.

Je voudrais insister sur deux points, qui nourrissent nos inquiétudes.

La première de ces inquiétudes tient à ce que, comme vous le savez, quand on a transformé des établissements publics en sociétés anonymes, ce fut souvent l'amorce d'une privatisation – on le voit aujourd'hui avec ADP et avec la Française des jeux, et on l'a vu précédemment avec GDF et EDF. Cette menace est évidemment présente. On peut certes nous dire – et nous faire voter – qu'il s'agit d'une société anonyme à capitaux publics inaccessibles, mais l'histoire nous enseigne que les déclarations et ce qui est voté peuvent très vite, au fil du temps, s'évanouir, s'évaporer et, pour ainsi dire, passer à la trappe. Cela nourrit chez nous de très fortes inquiétudes.

Une autre importante question sous-jacente, que vous connaissez, tient à ce qu'on ne peut comparer la téléphonie avec le rail. En effet, le réseau actuel, monsieur le président, constitue ce que les économistes et les spécialistes appellent un « monopole naturel ». Ce réseau de lignes de chemin de fer qui innervent notre pays et relie, d'un bout à l'autre, tous nos espaces a été construit par les Français, par l'effort de tous : c'est ce que je serais tenté d'appeler la « bonne dette » de la SNCF. Ce réseau et notre patrimoine. Or, en transformant l'EPIC SNCF Réseau en société anonyme, vous ne le sanctuarisez pas : vous mettez ce qui est pour nous un patrimoine essentiel à la merci de prédateurs privés, à la merci d'une forme de privatisation qui, si elle n'est peut-être pas envisagée aujourd'hui, n'en est pas moins possible demain. Il importe donc de maintenir, coûte que coûte, le réseau et le rail sous forme d'établissement public, c'est-à-dire comme faisant partie de notre patrimoine. C'est du reste conforme à ce que pense aujourd'hui l'Europe : la séparation entre le gestionnaire d'infrastructures et les opérateurs conduit évidemment à considérer le gestionnaire d'infrastructures, à

savoir SNCF Réseau, comme une sorte d'émanation publique, un dépassement de l'État par lui-même, qu'il importe de conserver.

Vous voyez donc que de nombreuses lignes nous séparent. Comme un train peut en cacher un autre, cette réforme peut en cacher une autre. On devine, à travers la question du statut, que ce qui se passe est malheureusement guidé moins par un souci d'amélioration du service et du système ferroviaires que par un symbole et un totem. Nous sommes nombreux à penser que ce qui est important pour répondre à la fois aux usagers et aux Français, c'est de s'attaquer aux vrais problèmes qui, comme vous le voyez, sont sur la table et auxquels il nous appartient collectivement de répondre.

Dans ce domaine, je crois, il aurait fallu un peu moins d'idéologie. J'entends depuis plusieurs semaines de nombreux propos sur la concurrence. Un peu partout, chacun cite ses exemples, oubliant parfois certaines des données qui sont pourtant sur la table.

Le Boston Consulting Group, que beaucoup ici connaissent sans doute et qui n'est pas franchement un think tank ou un cabinet de gauche, s'est amusé à évaluer les performances dans vingt-quatre pays européens, qui ont été passés au tamis d'un indicateur créé de toutes pièces pour vérifier la performance des différentes sociétés de ces pays : en 2012, la France se classait au deuxième rang – il est vrai qu'en 2015, elle se situait au quatrième puis, en 2017, au septième.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. C'est pourquoi une réforme s'impose !

M. Christophe Bouillon. Voici le point intéressant clairement souligné dans ce rapport du BCG : ce qui fait la différence dans les performances, ce n'est pas tant le degré d'ouverture à la concurrence, ni même l'organisation du travail,...

M. Sébastien Jumel. C'est l'investissement !

M. Christophe Bouillon. ...mais l'investissement public.

M. Sébastien Jumel. Eh oui !

M. Christophe Bouillon. Ce qui fait massivement la différence, d'un bout à l'autre des vingt-quatre situations comparées à l'échelle de l'Europe, c'est le niveau d'investissement. Si nous regardons tous avec des yeux de Chimène la situation de la Deutsche Bahn, c'est non seulement parce qu'en Allemagne, l'État a repris la dette, mais aussi parce que l'investissement public y est également beaucoup plus élevé que celui que nous avons consenti jusqu'à présent, y compris dans les années précédentes.

M. Jean-Charles Colas-Roy. C'est ce qu'on va faire !

M. Christophe Bouillon. Un certain nombre de questions sont donc sur la table. On cite l'Allemagne comme un modèle qui a plutôt réussi. En même temps, chacun peut constater qu'en Angleterre, cela n'a pas été franchement le cas. On cite, çà et là, des sondages. Ainsi, les Anglais, sondés récemment sur leur appréciation de leur système ferroviaire, sont 78 % à vouloir revenir vers un système public.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Moi, j'ai lu que 83 % d'entre eux étaient satisfaits !

M. Christophe Bouillon. Dans ce domaine, il convient d'être à la fois pragmatique et raisonnable quand on compare des situations entre elles, pour éviter de tomber dans la caricature.

Madame la ministre, puisque l'échéance qui nous est fixée pour l'ouverture à la concurrence est décembre de cette année, et puisque nous avons sur la table l'ensemble des données nécessaires, nous avons le temps pour réussir une réforme qui réponde à notre exigence de concevoir un grand service public, avec pour objectif premier le service rendu que nous devons aux usagers et aux Français. Entre le *statu quo* et le chamboule-tout, il y a place pour une réforme qui nous garantisse de pouvoir compter encore, demain, en France, sur un grand service public ferroviaire. C'est tout ce qu'attendent aujourd'hui les usagers et les Français. (*Applaudissements sur les bancs des groupes NG et GDR.*)

M. le président. Dans les explications de vote sur la motion de rejet préalable, la parole est à M. Alexis Corbière, pour le groupe La France insoumise.

M. Alexis Corbière. Je souhaitais m'exprimer car, en écoutant ce qui a été dit tout à l'heure, on se dit parfois qu'un train de mensonge peut en cacher un autre. (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*) Nous avons entendu des choses incroyables qui nous feront voter avec plaisir pour cette motion de rejet préalable.

Vous revendiquez, madame la ministre, sous les applaudissements silencieux de nos collègues du groupe La République en marche, le fait que vous allez investir 36 milliards d'euros dans les dix ans à venir, alors qu'il était prévu, en avril 2017, d'en investir 46 milliards : vous subtilisez 10 milliards et vous osez nous présenter cela comme une avancée !

M. Boris Vallaud. Eh oui !

M. Alexis Corbière. De même, vous osez citer des références historiques en vous présentant comme les continuateurs du gouvernement du Front populaire, qui, en 1937, avait constitué une société nationale, mais vous oubliez de préciser que, le 31 août 1937, lorsque la SNCF devenait une société nationale, une dérogation au code du commerce prévoyait précisément d'éviter de la soumettre à la concurrence, en créant un monopole public. Là encore, vous falsifiez l'histoire pour porter un mauvais coup au service public. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

Nous ne vous laisserons pas faire car votre réforme ne prend en compte aucun des problèmes réels que rencontrent nos concitoyens lorsqu'ils prennent le train, imputables à la détérioration des conditions de travail, à cause de la suppression de près de 100 000 postes de cheminots. Tension au travail, retards : rien ne sera réglé par ce que vous êtes en train de faire.

De même, comme le disait notre collègue du groupe Nouvelle Gauche, pourquoi toucher au statut de cheminots, alors que cela ne vous était même pas demandé ? Vous voulez porter à la ceinture les scalps de salariés qui ont toujours été en première ligne pour défendre leur outil de travail. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI. – Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

Oui, madame la ministre, vous vous inscrivez dans la continuité de l'arrogant gouvernement Juppé qui, en 1997, voulait porter un mauvais coup, avant que la mobilisation ne le contraigne à reculer. Voilà pourquoi nous voterons la motion de rejet préalable, en vous écoutant avec sérénité nous répéter les mêmes choses que le dénommé Juppé, qui se disait droit dans ses bottes. Nous l'avons pourtant fait reculer. Nous vous ferons reculer vous aussi. (*Applaudissements sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

M. Jean-Luc Mélenchon. Excellent !

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour le groupe de la Gauche démocrate et républicaine.

M. Hubert Wulfranc. Mes chers collègues, je vais vous le dire avec le sourire : nous voterons, bien sûr, cette motion de rejet préalable.

M. Pierre-Alain Raphan. Ah ?

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Quelle surprise !

M. Hubert Wulfranc. D'abord, madame la ministre, parce que, contrairement à ce que vous affirmez, il s'agit bien d'un passage en force, que vous avez engagé lors des assises de la mobilité en cloisonnant le débat politique, interdisant à l'ensemble des partenaires de se prononcer et de débattre sur la SNCF en cohérence avec l'ensemble des questions relatives à la mobilité dans notre pays, et en recourant à l'expert libéral qu'est M. Spinetta, lequel vous a bien sûr servi sur un plateau l'ensemble des éléments de vos ordonnances – que par ailleurs vous vous êtes empressée de fondre, de manière anarchique, dans la loi commune, au détriment du travail des parlementaires.

Nous voterons également cette motion de rejet parce que vous bâtissez une réforme sur des contrevérités, que notre collègue Christophe Bouillon vous a démontrées. Vous affirmez que le statut de l'entreprise et celui des salariés sont à la source de la situation que vit la SNCF, en passant totalement sous silence, dans votre réforme, la question de la restauration d'une situation financière saine pour l'entreprise.

Enfin, et c'est bien la seule chose avec laquelle nous sommes d'accord, vous vous situez assurément dans une continuité, mais c'est celle que vient de rappeler notre collègue Corbière : celle des libéraux autoritaires de la trempe de M. Juppé, qui sont du reste fort présents sur vos bancs (*Sourires*) et que je salue au passage, car je les sais droits dans leurs bottes.

M. Alexis Corbière. Il a raison !

M. Hubert Wulfranc. Mais nous le sommes aussi. (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et FI.*)

M. le président. La parole est à M. Vincent Thiébaud, pour le groupe La République en marche.

M. Vincent Thiébaud. Nous voterons, bien entendu, contre la motion de rejet préalable. Pourquoi ? Nous entendons parler de la réforme de la SNCF depuis plus de vingt ans, et personne n'a eu le courage de la faire. Il faut changer ce modèle économique – je rappelle que la dette est passée, en vingt ans, de 20 milliards à 50 milliards d'euros.

M. Alexis Corbière. La faute à qui ?

M. Vincent Thiébaud. Vous nous dites que nous nous attaquons au statut. Or plus de 10 % de salariés de la SNCF ne relèvent pas du statut, mais sont contractualisés,...

M. Hubert Wulfranc. Titularisez-les !

M. Vincent Thiébaud. ...depuis deux ans, les partenaires sociaux travaillent à une convention collective destinée précisément à leur faire profiter davantage de conditions conformes aux métiers du ferroviaire.

D'autre part, vous nous parlez d'ouverture à la concurrence. Dans le modèle britannique, il en a en effet fallu dix ans pour se mettre aux normes. Mais l'Allemagne a pu sauver des petites lignes grâce à l'ouverture à la concurrence.

En matière d'ouverture, madame la ministre, je salue l'application des directives européennes qui permettront à la SNCF et au ferroviaire français de s'ouvrir vers leurs partenaires européens.

M. Jean-Luc Mélenchon. Pour quoi faire ?

M. Vincent Thiébaud. Justement pour sauver les petites lignes et améliorer les communications avec d'autres pays.

Nous sommes dans une logique d'ouverture : c'est parce que nous aimons la SNCF et que nous tenons à sauver cette entreprise que nous voterons contre la motion de rejet préalable. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour le groupe Les Républicains.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, vous voyez bien que, dans cet hémicycle, certaines lignes de traverse ne sont pas franchies, dont nous aurions pu débattre très largement en commission. Nous n'avons pas eu le débat que nous aurions dû avoir sur la réforme de la SNCF et, plus globalement, sur la réforme de l'ensemble du système ferroviaire français, en nous demandant qui aura demain la charge des petites lignes et comment sera gérée la dette. Nous avons en effet été saisis d'un texte bâclé, avec des ordonnances qui, au fil des heures, ont changé la nature du débat parlementaire.

Tout à l'heure, Christophe Bouillon a dit fort justement que ce texte était d'abord destiné à l'ouverture à la concurrence. Celle-ci vient de loin, comme cela a été souligné sur tous les bancs de cette assemblée – et, quant à nous, nous l'assumons. Certes, cela n'a pas avancé aussi vite que nous l'aurions souhaité, mais l'ensemble des lois, des textes et des gouvernements qui se sont succédé n'ont jamais remis en cause l'ouverture à la concurrence, tout simplement parce qu'elle permet sans doute d'être plus efficace.

M. Jean-Luc Mélenchon. Expliquez-nous donc en quoi la concurrence améliore le service !

M. Jean-Marie Sermier. Elle mérite cependant d'être encadrée et organisée sérieusement, au terme d'un débat digne de ce nom.

C'est pourquoi, sur le fond, nous ne pouvons voter cette motion de rejet préalable : nous nous abstenons. Nous pensons néanmoins qu'il est important de retourner en commission : pour cette raison, Valérie Beauvais défendra une motion de renvoi en commission dans un instant. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR. – Exclamations sur les bancs du groupe FI.*)

M. le président. La parole est à M. Bruno Millienne, pour le groupe du Mouvement démocrate et apparentés.

M. Bruno Millienne. Cette discussion sur l'avenir de la SNCF est amusante : si j'en crois nos amis de la partie gauche de l'hémicycle, ils ne veulent pas changer grand-chose. Si rien ne change, vous serez les fossoyeurs de la SNCF ! (*Protestations sur les bancs du groupe FI.*)

La SNCF, qui s'ouvre à la concurrence, ne peut pas rester dans cet état : 3 milliards d'euros de dette de plus par an, avouez quand même que c'est insupportable ! Il est donc indispensable que la SNCF soit réformée.

Vous accusez aussi le Gouvernement de dogmatisme, alors que, depuis le début de cette discussion sur la SNCF, vous êtes les dogmatiques. Nous aussi, nous avons rencontré des syndicats : ils sont tout à fait prêts à aider le Gouvernement dans cette réforme. (*Exclamations sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

M. Sébastien Jumel. Lesquels ? Le MEDEF ? La CPME à la rigueur, mais c'est tout !

M. Alexis Corbière. Donnez-nous un seul nom !

M. Bruno Millienne. J'en ai rencontré un il n'y a pas longtemps, lundi dernier ! Il est d'accord pour la réforme, il l'a dit sur LCI ! (*Exclamations sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

M. le président. Chers collègues, s'il vous plaît !

M. Bruno Millienne. Cette réforme est absolument nécessaire car la SNCF doit être transformée pour l'ouverture à la concurrence. Vous ne devriez pas la redouter ainsi car elle crée une saine émulation et permettra à l'utilisateur de recevoir un service à la hauteur de ce qu'il paye, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, monsieur Mélenchon !

M. Jean-Luc Mélenchon. Et alors ?

M. Bruno Millienne. L'intérêt de l'utilisateur doit passer en premier.

Quant au statut, allons-y ! Vous n'arrêtez pas de dire qu'il ne faut pas changer le statut mais quand nous vous répondons qu'il s'agit d'un privilège, vous nous rétorquez que c'est faux. Si ce n'est pas un privilège, pourquoi ne le changerait-on pas, alors ? Pourquoi vous accrochez-vous au statut comme cela ? Il faudrait m'expliquer car je ne comprends pas ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes MODEM et LaREM.*)

M. Alexis Corbière. Allez donc poser la question aux cheminots !

M. Bruno Millienne. Vous avez donc compris que nous ne voterons pas cette motion de rejet préalable : nous voulons discuter de ce texte dans l'hémicycle pour enfin avancer et sauver la SNCF, alors que vous, vous en êtes les fossoyeurs ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes MODEM et LaREM.*)

M. le président. Chers collègues, j'aimerais que vous soyez un peu respectueux de la parole qui ne serait pas émise par les responsables de votre groupe.

Sur la motion de rejet préalable, je suis saisi par le groupe 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. Guy Bricout, pour le groupe UDI, Agir et indépendants.

M. Guy Bricout. Nous sommes très étonnés que cette motion de rejet préalable ait été déposée par le groupe Nouvelle Gauche. Je rappelle que l'objet d'une telle motion est de faire reconnaître que le texte proposé est contraire à la Constitution ou de faire décider qu'il n'y a pas lieu à délibérer. Nous devons transposer le quatrième paquet ferroviaire avant décembre. Adopter cette motion de rejet signifierait donc prendre encore plus de retard sur le calendrier établi. Tous les gouvernements qui se sont succédé depuis le début des années 2000 ont préparé le terrain à l'ouverture à la concurrence, notamment le gouvernement socialiste, avec sa réforme ferroviaire en 2014 ; s'il était allé jusqu'au bout de cette logique, l'ouverture à la concurrence aurait pu être préparée davantage en amont, et nous n'aurions pas eu tout à faire cette année.

Contrairement à ce que l'on entend sur certains plateaux de télévision, refuser ce texte reviendrait à rejeter une disposition prévue par les textes européens au bénéfice du consommateur.

mateur. Ce serait également refuser que la SNCF dispose de tous les moyens pour faire sa mue et être performante dans un contexte de concurrence. Le groupe UDI, Agir et indépendants ne votera donc pas la motion de rejet préalable. *(Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.)*

M. le président. La parole est à M. Boris Vallaud, pour le groupe Nouvelle Gauche.

M. Boris Vallaud. Nous voterons, cela ne vous étonnera pas, cette motion de rejet préalable. Pour en revenir aux motifs invoqués, c'est la majorité qui nous a fait comprendre que ce projet de loi contient un certain nombre de propositions infondées politiquement, économiquement et socialement. Si cette motion n'est pas adoptée, nous participerons évidemment au débat au fond mais, comme l'a dit Christophe Bouillon, nous contestons le texte, le contexte et le prétexte.

Il est désagréable d'entendre que cette majorité, sur ce sujet comme sur beaucoup d'autres, prétend réparer trente ans de turpitudes, d'incompétence et de clientélisme. Je trouve cela assez irrespectueux pour les précédentes représentations nationales, dont la légitimité n'était pas moins forte que l'actuelle.

Si nous proposons une motion de rejet préalable, c'est que nous ne partageons pas votre diagnostic. Au fond, vous n'abordez aucun des deux vrais sujets : la reprise de la dette et le niveau de l'investissement, qui, selon les propos que j'ai entendus, ne seront pas à la hauteur du contrat d'objectifs et de gestion signé il y a un an, lequel prévoyait 46 milliards d'euros d'investissement. Vous ferez donc moins que ce qui a été convenu entre l'État et la SNCF dans ce document, pourtant signé par l'une des ministres de votre gouvernement.

Pour ces raisons, nous voterons pour la motion de rejet préalable.

M. le président. Je mets aux voix la motion de rejet préalable

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	69
Nombre de suffrages exprimés	63
Majorité absolue	32
Pour l'adoption	13
contre	50

(La motion de rejet préalable n'est pas adoptée.)

MOTION DE RENVOI EN COMMISSION

M. le président. J'ai reçu de M. Christian Jacob et des membres du groupe Les Républicains une motion de renvoi en commission déposée en application de l'article 91, alinéa 6, du règlement.

La parole est à Mme Valérie Beauvais.

Mme Valérie Beauvais. Monsieur le président, madame la ministre, madame la présidente de la commission du développement durable, monsieur le président de la commission des affaires économiques, monsieur le rapporteur, monsieur le rapporteur pour avis, chers collègues, en vertu de l'article 91, alinéa 6, du règlement de l'Assemblée natio-

nale, le groupe Les Républicains a souhaité déposer une motion de renvoi en commission concernant le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire, soumis à notre examen.

Il y a quelques années, la SNCF avait pour slogan : « À nous de vous faire préférer le train ». Députés du groupe Les Républicains, nous aimons le train et nous aimons la SNCF, mais nous aimons aussi le Parlement, l'Assemblée nationale et ses discussions, qui contribuent au débat public. Tel ne semble pas être le cas de cette majorité.

Ces dernières semaines, nombreuses furent les déclarations de la majorité visant à brider le droit d'amendement inhérent à la fonction de parlementaire – dépôt limité en fonction de la représentativité, interdiction de redéposer en séance publique un amendement déjà présenté en commission, etc. –, sans oublier Mme la ministre de la justice, qui se permit de porter un jugement sur la « qualité » des amendements déposés. Alors oui, madame la ministre, à nous, élus Les Républicains, de vous faire aimer le débat parlementaire !

Par ce projet de loi, vous entendez conduire une réforme essentielle et importante, non seulement pour la SNCF et les cheminots, pour les Françaises et les Français usagers des transports ferroviaires, mais aussi pour de nombreux territoires desservis par une gare. Or, sur un projet d'une telle importance, quelle est votre méthode ? Déposer un projet de loi écrit non pas sur le bord d'une table mais au fur et mesure de l'évolution de la situation – les grèves, les revendications et les rencontres avec les partenaires sociaux. Ce faisant, vous nous avez présenté un texte comportant seulement huit articles, dont sept renvoient à des habilitations du Gouvernement à recourir à des ordonnances.

Vous me rétorquerez que, depuis plusieurs jours, vous avez changé. Pourtant, ce constat m'incite à penser que soit la réforme que vous annoncez ne sera que partielle ou limitée, soit le texte a été déposé dans la précipitation, en l'absence de toute concertation préalable, soit vous ne souhaitez pas révéler vos intentions, pensant ainsi éviter tout conflit.

Je ne vous rappellerai pas le *Discours de la méthode* mais, tout au moins, la méthode que vous vous étiez assignée. Vous aviez annoncé, lors de l'ouverture des assises de la mobilité, en septembre dernier, d'abord une loi d'orientation sur les mobilités, puis une loi de programmation sur les infrastructures et enfin une loi sur le ferroviaire. Il y avait là une vraie cohérence et une logique de débat permettant de répondre aux enjeux et aux perspectives en matière de mobilité, ainsi qu'aux questions liées au ferroviaire. La logique a été inversée puisque le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire est le premier texte que vous soumettez à notre examen, alors qu'il aurait dû être le dernier.

Je crois, madame la ministre, que vous confondez vitesse et précipitation : vouloir réformer vite est une chose, agir dans la précipitation et bafouer le débat parlementaire en est une autre. À l'issue des publications des rapports Duron et Spinetta, vous disposiez du temps de la réflexion devant vous conduire à engager des discussions multilatérales avec la SNCF, les syndicats, les usagers et les collectivités locales. Vous n'avez pas fait ce choix et c'est bien regrettable.

Dès lors, pour répondre aux carences du texte, vous avez introduit des articles par voie d'amendement, déjà en commission et durant tout ce week-end – cela ne manque pas d'ironie dans le débat constitutionnel actuel –, privant ainsi les députés du temps nécessaire à leur examen. J'ajouterai que ces nouvelles dispositions, répondant à certaines

revendications, n'ont pas fait l'objet d'études d'impact sérieuses, privant ainsi la représentation nationale d'éléments de discussion objectifs et non partisans.

M. Loïc Prud'homme. Exactement !

Mme Valérie Beauvais. Sur la forme, le groupe Les Républicains avait imaginé une véritable discussion en commission, qui aurait nourri les projets et ainsi contribué à un vrai débat parlementaire en séance publique. C'est pourquoi nous demandons le renvoi du texte en commission pour un nouvel examen.

Les Républicains considèrent que ce nouvel examen doit nous permettre, dans le respect des principes du débat parlementaire, d'enrichir et de compléter ce texte sur les aspects suivants : le recours aux ordonnances ; la dette de la SNCF, sujet central ; les lignes les moins fréquentées du réseau.

La procédure des ordonnances se justifie d'autant moins qu'il s'agit à la fois d'une mission de service public devant être assurée pour nos concitoyens et d'une vision stratégique de l'État, fondamentale pour l'équilibre des territoires. Comment justifiez-vous, madame la ministre, la concision de ce texte, si ce n'est pas la volonté de contourner le débat parlementaire ? Le groupe Les Républicains considère que le transport ferroviaire mérite mieux que huit articles, dont l'objet n'est autre que de donner des orientations et d'ouvrir des chapitres. En procédant d'abord par les ordonnances, ensuite par le dépôt d'amendements décidés au gré des négociations avec les syndicats, le Gouvernement fait preuve de légèreté, prenant en otage la population bloquée par des grèves massives, braquant les syndicats et méprisant les élus de la nation.

Enfin, la représentation nationale n'aura connaissance du contenu des ordonnances que lorsque celles-ci seront rédigées. Vous mettez donc le dossier sur la table alors qu'il n'est pas encore écrit et que les questions essentielles liées au transport ferroviaire sont absentes. Mais alors, pourquoi ne pas avoir commencé par les négociations, avant de présenter un texte ?

La dette de la SNCF est un problème fondamental, je le répète : elle atteignait 42 milliards d'euros en 2016 et pourrait excéder 62 milliards d'euros en 2026. Doit-on assister à une telle dérive de manière impassible ? Nous ne le croyons pas. C'est pourquoi, madame la ministre, nous souhaitons obtenir de votre part des engagements et des éclaircissements à ce propos.

Il semblerait que le Gouvernement envisage de reprendre la dette de SNCF Réseau, à hauteur de 36 milliards d'euros sur 46 milliards, *via* une structure *ad hoc*, qui serait logée à l'intérieur de la SNCF, et non pas directement, de façon à ne pas grever les finances publiques. Avec mes collègues, nous regrettons que le Gouvernement reste très vague sur le montage de ce dispositif. Nous souhaitons une réponse claire au problème de la dette et, en particulier, connaître l'état du ratio d'endettement de SNCF réseau. Celui-ci avait été fixé, lors de la réforme ferroviaire de 2014, par l'adoption d'une règle d'or ; l'ancienne majorité l'a fait voler en éclat, majorité à laquelle appartenait alors un certain nombre de députés de la majorité actuelle...

Nous ne pouvons pas faire l'économie de ce débat car, si la dette pèse sur la SNCF, elle n'est pas entièrement imputable à l'entreprise. En 2017, SNCF Mobilités a bouclé un excellent exercice : son activité a progressé de 4,7 %, à 31,8 milliards d'euros, grâce à l'activité du TGV, qui a connu une hausse de son chiffre d'affaires de 8,7 %, ainsi qu'à une augmentation de son trafic de 10 %. De surcroît, le

trafic des trains régionaux et Intercités a également connu un regain d'activité. À cela s'ajoutent des éléments exceptionnels générés par des crédits d'impôt dits « à faire valoir à l'avenir », portant le résultat net à 1,13 milliard d'euros.

Il y a donc des raisons d'espérer, comme l'indique Guillaume Pepy : « Le résultat net récurrent du groupe est le meilleur depuis de nombreuses années. Mais il est à relativiser : il représente 2 % du chiffre d'affaires, ce qui est dans le bas de la fourchette dans les entreprises de service public. Notre cash-flow reste par ailleurs trop faible et il ne faut pas oublier l'endettement structurel de la SNCF Réseau, qui continue de croître. » Mais, comme le président du directoire de la SNCF le précise également, la question de l'endettement structurant est plus que jamais prégnante et la SNCF en la matière n'est pas la seule responsable. L'État a aussi sa part de responsabilité et doit donc l'assumer.

Dès lors, madame la ministre, comment pouvez-vous justifier l'absence de prise en considération de cette question ? Est-ce de l'indifférence ? Je ne le crois pas. Est-ce un choix politique visant à mettre le sujet sous le tapis ? Je ne l'espère pas. Vous nous permettrez donc de nous interroger sur vos réelles intentions à ce propos.

Sur cette question de la dette, je conclurai par l'absence notable de précisions quant à la gouvernance future de la SNCF. Les seules certitudes que nous ayons sont celles qui portent sur l'impact négatif de la dette pesant sur les entités SNCF Mobilités et SNCF Réseau. Votre réponse au problème est de créer une société nationale à capitaux publics. Mais là encore, en l'absence d'éléments tangibles comment voulez-vous que nous adoptions et soutenions une telle proposition ?

Madame la ministre, à ce stade de la discussion, la création de cette nouvelle structure soulève plus d'interrogations qu'elle n'apporte de réponses. Que deviendra l'EPIC de tête SNCF ? Comment fonctionnera le dispositif de reprise de la dette à hauteur de 36 milliards d'euros ? Suivrez-vous l'exemple de l'Allemagne ? Ou, comme vous l'avez dit en commission « reprendre aujourd'hui la dette c'est être confronté, dans le futur, à une nouvelle dette » ? Pourtant si la concurrence est réelle et sérieuse, ce seront les sociétés concessionnaires qui devront assumer cette dette hypothétique et non l'État. En fonction de la structure juridique choisie, que deviendra le statut du cheminot pour les nouvelles embauches, et à partir de quand ? *Quid* du régime spécial des retraites ?

Ces interrogations sont à notre sens beaucoup trop nombreuses et font peser de trop lourdes incertitudes sur l'avenir de la SNCF en général. Comme plusieurs collègues l'ont dit, si nous avons eu ces débats en commission, je ne devrais pas, à cet instant, motiver une motion de renvoi en commission.

Enfin, les élus Les Républicains mais aussi plusieurs autres nos collègues dans cette assemblée, j'en suis certaine, ressentent des inquiétudes à propos de la pérennité des lignes les moins fréquentées du réseau. Avant de développer mon propos, je m'interroge déjà sur ce que peut signifier « lignes les moins fréquentées ». À partir de quel seuil doit-on considérer qu'une ligne est moins fréquentée ? Comment considérer qu'une ligne est moins fréquentée si elle ne dessert qu'un bourg d'équilibre ou une commune rurale dont le nombre d'habitants est limité ?

Admettez, madame la ministre, que la fréquentation des gares de Bazancourt, dans ma circonscription, de Fismes, dans la Marne, et de bien d'autres en France ne peut pas égaler celles des grandes métropoles. Pourtant, ce chapelet de

dessertes, qui est le fruit de l'histoire de la SNCF et qui participe à l'aménagement du territoire, constitue une offre réelle de mobilité pour un nombre important de nos concitoyens. Vous voyez bien, madame la ministre, tout l'intérêt de respecter votre méthode de départ : d'abord la mobilité puis le transport ferroviaire au travers du capillaire. Faire le contraire, c'est comme si, pour construire une maison, on commençait les murs avant les fondations.

Ces lignes seront d'autant plus utiles et empruntées que la France entend être un modèle en matière de réduction des émissions de CO₂. La réduction des déplacements individuels *via* la route sera au cœur des enjeux de la mobilité de demain. Si ces lignes sont supprimées, comment se déplaceront les personnes qui résident à proximité de ces gares et qui se rendent dans les agglomérations pour y travailler, pour y étudier ou pour aller à une manifestation culturelle ou sportive ? Si ces lignes sont transférées aux régions, celles-ci rencontrant de réelles difficultés budgétaires, elles seront dans l'incapacité de les maintenir. Là encore, vous ne répondez pas ou, plus exactement, vous répondez par une pirouette : dernièrement, en commission, vous nous avez expliqué que chacun devra prendre ses responsabilités.

La commission saisie au fond sur ce texte est chargée du développement durable, mais aussi de l'aménagement du territoire, dimension que vous semblez avoir oubliée. Une nouvelle fracture territoriale n'est évidemment pas souhaitable. Nous, élus Les Républicains, considérons que ces lignes doivent perdurer car elles seront demain des alternatives de mobilité pour certains de nos concitoyens qui ne les utilisent pas aujourd'hui.

Au lieu de les condamner, faisons-en sorte de les développer et de les adapter aux besoins à venir ! Il s'agit d'un vrai choix politique, d'une véritable politique d'aménagement du territoire.

M. Jean-Luc Mélenchon. Absolument !

Mme Valérie Beauvais. Madame la ministre, vous avez, je crois, une vision schématique de la mobilité du quotidien, qui reposerait sur un transport pendulaire fait d'allers et retours domicile-travail. Or la réalité est plus complexe, plus diversifiée. Gardons à l'esprit que la rationalisation des cartes universitaire, judiciaire et hospitalière ont obligé les citoyens à plus de déplacements pour accéder aux services publics ! N'ayons pas une offre de mobilité restreinte ! Dans le débat sur la mobilité, que vous avez inversé, le transport ferroviaire doit prendre toute sa place. Ne nous limitons pas à une vision comptable, reposant sur les ratios du nombre de voyageurs transportés ! Le pacte ferroviaire va-t-il maintenir les lignes secondaires, renforcer les transports au quotidien, améliorer l'intermodalité ?

Madame la ministre, les Français apprécient leur train, ils portent un regard bienveillant sur la SNCF et ils aiment leurs cheminots. Nous aussi !

Nous savons que le coût du service n'est pas adapté, que les investissements n'ont pas permis la rentabilité d'un certain nombre de lignes, que les cahiers des charges des installations sont beaucoup trop compliqués, que la qualité du service s'est dégradée au fil des ans, enfin que le vieillissement du réseau est extrêmement préoccupant. Nous sommes favorables à une modernisation et à une réorganisation de SNCF visant à adapter l'opérateur historique, endetté et non compétitif, à la mise en concurrence avec d'autres opérateurs sur le réseau français. Pour cela, il faut préparer et organiser la concurrence du transport des voyageurs, en transposant dans le droit

français l'étape finale d'un processus européen qui a été décidé par quatre paquets ferroviaires successifs, dont le premier date des années 90.

Mais la méthode n'y est pas, je le répète. Nous vous demandons de travailler consciencieusement, avec les représentants de l'entreprise et surtout avec le Parlement. C'est pourquoi il faut que le projet de loi soit de nouveau examiné en commission. Je vous invite donc, mes chers collègues, à voter la motion de renvoi en commission. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. le président. Dans les explications de vote sur la motion de renvoi en commission, la parole est à M. Loïc Prud'homme, pour le groupe La France insoumise.

M. Loïc Prud'homme. Je voudrais revenir sur les conditions de cette discussion, qui sont absolument déplorables. En commission, le Gouvernement a déposé des amendements en catimini au cours du week-end pascal : le lundi était férié et, dès le mardi, nous les examinons en commission. Rebelote le week-end dernier : on a découvert que des amendements à l'article 1^{er} du texte avaient été déposés, et non des moindres, puisqu'il s'agissait notamment de porter la durée de l'habilitation de six à douze mois. Si vous avez besoin de temps, retournons donc en commission pour discuter précisément du contenu de ce texte !

Un amendement, portant sur le statut de société anonyme à capitaux publics, est extraordinairement flou. Or, comme on dit souvent : « Quand c'est flou, il y a un loup. » Ce que vous dessinez là, en fait, c'est une holding pour commettre un hold-up sur le rail, notre bien commun.

Ce qui est à noter aussi, c'est que, par ces amendements, vous essayez de nous faire croire que vous prenez des discussions en compte. Aucune référence au climat n'était prévue. Dans ces amendements, vous avez ajouté deux fois l'expression « développement durable », à la va-vite, pour masquer l'absence de cette problématique, qui n'est pas la moindre quand on parle d'aménagement du territoire et de transition écologique.

Depuis quinze jours, sur tous les plateaux de télévision, vous et d'autres membres du Gouvernement accusez tous les acteurs de cette réforme, notamment les cheminots, de refuser le dialogue. En réalité, la façon dont vous avez construit cette discussion montre votre mépris du Parlement. Je serais donc ravi que cette motion de renvoi en commission soit adoptée, avec nos collègues du groupe Les Républicains et tous les députés de bon sens ici présents. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI et sur quelques bancs des groupes LR et GDR.*)

M. le président. La parole est à M. Sébastien Jumel, pour le groupe de la Gauche démocrate et républicaine.

M. Sébastien Jumel. Madame la ministre, monsieur le rapporteur, monsieur le rapporteur pour avis, votre silence face à ces motions est assourdissant. Nous allons voter la motion de renvoi en commission, même si notre analyse diffère, d'abord pour nous permettre d'obtenir ce que les textes européens exigent : un premier bilan de l'ouverture à la concurrence dans le domaine ferroviaire. Le fret est libéralisé depuis 2006, et même 2003 pour le fret international, et vous connaissez le bilan catastrophique de cette ouverture à la concurrence : casse sociale absolue, réduction du fret de 17 à 10 %, coût environnemental colossal, endettement aggravé, augmentation du trafic de camions.

Nous voterons en faveur du renvoi en commission aussi pour permettre à la colère de se diffuser, de prospérer, et pour nourrir l'idée que ceux qui défendent le service public ferro-

viaire ne sont pas attachés au *statu quo*, contrairement à ce que vous prétendez. Nous avons formulé des propositions concrètes, exigeantes, pour prendre en compte la galère des trains du quotidien. Nous avons formulé des propositions pour désendetter la SNCF. Nous avons formulé des propositions concrètes pour réserver le produit de la TICPE – la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques – aux infrastructures de transport.

Enfin, madame la ministre, nous voterons pour le renvoi en commission pour une troisième raison. Vous rabâchez que vous ne touchez pas aux petites lignes, que vous allez les transférer aux régions...

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

M. Sébastien Jumel. ...et que vous veillerez à leur préservation. Pourtant, il y a quelques jours, quand deux présidents de région et trois parlementaires vous ont saisie du cas de la ligne Abbeville-Le Tréport – cette ligne de vie qui a réuni la gauche combative –, alors que Xavier Bertrand s'est dit prêt à la financer à 50 %, vous leur avez répondu par le silence, renonçant à prendre soin des territoires de vie, conformément à ce que le rapport Spinetta préconise. Votre réforme se traduira par l'abandon des humiliés de la République. *(Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et FI.)*

M. Alain Ramadier. Bravo !

M. le président. La parole est à Mme Zivka Park, pour le groupe La République en marche.

Mme Zivka Park. Réformer, c'est prendre ses responsabilités envers les millions d'usagers. Nous le faisons, avec ce nouveau pacte ferroviaire, pour que ce service reste un bien commun. Il ne s'agit pas ici d'opposer les cheminots aux Français, les anciens gouvernements aux nouveaux, mais bien de tracer un chemin pour une SNCF plus forte, attachée à ses valeurs et prête à affronter l'avenir.

Les usagers souhaitent davantage de sécurité et de fiabilité du réseau, mais aussi une baisse des tarifs et une meilleure qualité de service. La dégradation de la qualité du service, les conséquences que subissent nos concitoyens du fait de ces manquements, nous les connaissons tous. La situation ne peut plus durer. Personne ici ne l'impute aux cheminots. La responsabilité en incombe largement à l'État, qui n'a pas su dégager les priorités et se poser en stratège.

Nous nous étonnons de cette demande de renvoi en commission de la part de nos collègues Les Républicains, qui nous indiquent aimer la SNCF. Nous aussi nous l'aimons, mais là n'est pas la question. Le statut actuel d'EPIC est trop rigide. Il doit être transformé. Nous avons besoin de l'ouverture à la concurrence, bénéfique pour les millions de Français qui prennent quotidiennement le train. Nous avons le souci de leur offrir un service de qualité mais aussi d'envisager une représentation des usagers des transports ferroviaires, comme certains amendements le proposent.

Par ailleurs, l'État prend ses responsabilités en renforçant sa participation et va investir plus qu'il ne l'a jamais fait. La réforme va développer le ferroviaire et le train du XXI^e siècle.

Contrairement à ce qui est affirmé, cette réforme n'engage pas la fermeture des petites lignes ; leur avenir sera décidé au plus près des réalités du terrain, comme cela a souvent été demandé.

Nous n'avons pas voté l'ouverture à la concurrence, qui n'est que la transposition du quatrième paquet ferroviaire, négocié en 2016. Ce qui est sûr, c'est que nous allons tout mettre en œuvre pour qu'elle se déroule dans les meilleures conditions.

M. le président. Merci, ma chère collègue !

Mme Zivka Park. Cette réforme, combinée au texte relatif aux mobilités, qui sera examiné cet automne, permettra de prendre des mesures à la hauteur des attentes de nos concitoyens. Prenons donc le temps du débat dans cet hémicycle : débattons sereinement, sans raccourci, sans démagogie et avec responsabilité ! *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)*

M. le président. Sur la motion de renvoi en commission, je suis saisi par le groupe 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 Mme Valérie Lacroute, pour le groupe Les Républicains.

Mme Valérie Lacroute. Le groupe Les Républicains votera bien entendu cette motion de renvoi en commission. Comme ma collègue vient de l'expliquer dans le détail, une réforme de cette ampleur mérite mieux qu'un projet de loi de huit articles, une série d'ordonnances modifiées à de maintes reprises et des amendements dont certains n'ont été dévoilés que ce matin.

Le texte ne comporte rien en ce qui concerne la dette, madame la ministre, même si j'ai cru comprendre que vous alliez préparer quelque chose sur sa reprise. Il me semble important que notre groupe puisse, avec l'ensemble de nos collègues, analyser cette dette en détail, vu son ampleur, en comprendre le fonctionnement, en mesurer les tenants et les aboutissants et prendre connaissance des intentions de l'État quant à sa reprise.

Vous avez également évoqué – on l'a vu avec les amendements déposés ce matin – le changement de statut juridique de la SNCF. Sur ce point aussi, nous avons besoin, ensemble, de comprendre les enjeux et de connaître vos intentions. Faut-il imaginer un EPIC de tête, non pas supprimé mais intégré dans un groupe plus vaste ?

Vous m'aviez par ailleurs confié, madame la ministre, la présidence du groupe consacré aux « mobilités plus intermodales » dans le cadre de la préparation du projet de loi relatif à la mobilité. Nous avons travaillé d'arrache-pied afin de parachever la synthèse dans les délais prévus, soit à la mi-décembre dernier. Je trouve regrettable que ce texte soit examiné après celui de la réforme de la SNCF et de l'ouverture du ferroviaire à la concurrence. Il m'aurait semblé plus judicieux de procéder dans l'ordre inverse.

Enfin, avec cette discussion, les Français sont pris en otage.

Pour toutes ces raisons, nous voterons la présente motion. Il nous semble nécessaire, je le répète, de poursuivre les débats sur ce texte important. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LR.)*

M. le président. La parole est à Mme Florence Lasserre-David, pour le groupe du Mouvement démocrate et apparentés.

Mme Florence Lasserre-David. Contrairement à ce que disait notre collègue du groupe LR, nous n'avons pas le sentiment d'avoir été bridés dans le dépôt des amendements. La méthode de travail sur le présent texte avait été annoncée

de longue date par Mme la ministre. Certes, les délais d'examen et de dépôt des amendements ont été contraints, mais nous estimons avoir suffisamment travaillé sur ce texte en commission, où un large consensus s'est d'ailleurs formé à plusieurs reprises.

Pour ces différentes raisons, nous voterons contre la présente motion. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe MODEM et sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Guy Bricout, pour le groupe UDI, Agir et indépendants.

M. Guy Bricout. Nous entendons les interrogations du groupe Les Républicains, lesquelles portent essentiellement sur la forme. La voie des ordonnances ne saurait nous réjouir, certes, mais c'est là une faculté donnée au Gouvernement par la Constitution de 1958. Nous y étions également réticents au début; mais le Gouvernement a, peu à peu, tenu son engagement d'inscrire dans la loi les points les plus importants: le statut et la forme juridique de la SNCF, les questions de transfert de personnels, le calendrier de l'ouverture à la concurrence, les modalités de la transmission des données et le calendrier particulier applicable à la région Île-de-France. Les dispositions restant visées par le champ de l'habilitation sont techniques, pour la plupart d'entre elles, ou relèvent de la transposition de directives, exercice loin d'être inhabituel dans notre assemblée.

Les débats en commission ont été riches, et il importe d'avancer. Nous ne voterons donc pas la motion de renvoi en commission. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UDI-Agir.*)

Mme Maud Petit. Très bien!

M. le président. La parole est à M. Olivier Faure, pour le groupe Nouvelle Gauche. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe NG.*)

M. Jean-Luc Mélenchon. Quel enthousiasme! (*Sourires.*)

M. Olivier Faure. Vous pouvez m'applaudir vous aussi!

M. Jean-Luc Mélenchon. Si vous abjurez la directive, nous vous croirons!

M. Olivier Faure. Je n'abjure jamais.

M. Alexis Corbière. C'est bien le problème!

M. Olivier Faure. Notre groupe votera la motion de renvoi en commission, pour des raisons assez simples à comprendre.

Le Gouvernement a engagé le débat parlementaire alors qu'il n'a pas assumé jusqu'au bout la négociation avec les partenaires sociaux. Vous alternez, madame la ministre, la carotte et le bâton: ce sont tantôt les ordonnances, tantôt des amendements et une négociation qui n'en est pas une.

Les cheminots et leurs syndicats, que j'écoute, disent tous la même chose, y compris ceux qui sont prêts à faire évoluer la SNCF. Sur l'ensemble de nos bancs, je crois, nous avons tous conscience de la nécessité d'une telle évolution, pour un service public de qualité; mais elle ne doit pas être conduite n'importe comment, ni à n'importe quel prix.

Ce que nous vous reprochons, c'est d'avoir cherché à tirer argument de l'ouverture à la concurrence pour modifier un statut, alors même que, aux termes de la négociation engagée par le précédent Gouvernement, le cadre social devait rester national. Il n'y a donc aucun lien à établir entre le statut que vous entendez modifier et ce qui a été voté au Parlement européen en 2014.

M. Jean-Luc Mélenchon. Oh!

M. Olivier Faure. Nous aurions aimé évoquer clairement l'endettement, les investissements nécessaires – s'agissant notamment de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF –, les avancées possibles pour la convention collective et les droits réels accordés aux salariés, ceux d'aujourd'hui comme ceux de demain.

M. le président. Merci, monsieur Faure.

M. Olivier Faure. Nous aurions aimé vérifier, disais-je, que des convergences sont possibles sur l'ensemble de ces sujets. Pour l'instant, vous refusez de négocier, vous cantonnant à une vision que vous affirmez seule.

C'est la raison pour laquelle vous vous heurtez à la colère des cheminots, mais aussi à celle des usagers et des Français. (*Applaudissements sur les bancs du groupe NG.*)

M. le président. Je mets aux voix la motion de renvoi en commission.

(*Il est procédé au scrutin.*)

M. le président. Voici le résultat du scrutin:

Nombre de votants	81
Nombre de suffrages exprimés	81
Majorité absolue	41
Pour l'adoption	26
contre	55

(*La motion de renvoi en commission n'est pas adoptée.*)

DISCUSSION GÉNÉRALE

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le rapporteur, monsieur le rapporteur pour avis, mes chers collègues, ce texte, abusivement intitulé « pour un nouveau pacte ferroviaire », a pour objectif de réformer la SNCF, mais il est dénué de toute stratégie d'avenir pour le ferroviaire français. Il prétend lever les barrières pouvant faire obstacle à l'ouverture à la concurrence mais, une fois encore, il illustre votre politique inégalitaire, qui sert quelques-uns au détriment du grand nombre.

La concurrence est là. De multiples entreprises se partagent le réseau, sans communication ni liens. Les incidents sont nombreux et le service déplorable. La dette s'accumule. Nous sommes en 1937. Être moderne, efficace, ce n'est pas reproduire les erreurs du siècle dernier. C'est penser un autre modèle.

M. Jean-Luc Mélenchon. Voilà!

M. Loïc Prud'homme. En 1997, il y a vingt ans déjà, une réforme avait coupé la SNCF en deux. Elle préparait l'arrivée des entreprises privées sur un réseau construit et entretenu par de l'argent public, pour concurrencer la SNCF sur les lignes les plus rentables, selon la vieille recette: mutualisation des coûts et privatisation des bénéficiaires.

M. Jean-Luc Mélenchon. Très juste!

M. Loïc Prud'homme. La pseudo-réforme de 2014 a, de fait, accentué le démantèlement en créant trois structures au lieu de deux. Bonjour la simplification! La SNCF est en fait le jouet des politiques libérales qui ont brouillé son fonctionnement et son efficacité. L'ouverture à la concurrence, vous la préparez depuis trente ans en démantelant méthodiquement l'entreprise publique.

Pour vous justifier, vous expliquez que vous ne faites que transposer benoîtement les directives européennes. En réalité, vous avez appliqué avec le plus grand zèle les paquets ferroviaires successifs alors même que les Français ont rejeté fermement ce libéralisme sauvage en disant « non » au traité européen en 2005. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

M. Alexis Corbière. Il a raison !

M. Loïc Prud'homme. De plus, vous mentez par omission, madame la ministre. En 1997, alors conseillère auprès du ministre des transports,...

M. Jean-Luc Mélenchon. Eh oui ! C'était déjà elle !

M. Loïc Prud'homme. ...vous aviez acté la séparation de la SNCF en deux activités distinctes, entre l'exploitant ferroviaire et le gestionnaire de réseau, avec la création de Réseau ferré de France.

Toutefois, vous avez laissé de côté une partie de la directive, qui préconisait la reprise de la dette par l'État. Vous avez préféré la cacher sous le tapis de RFF. L'Allemagne, dont vous nous saoulez de louanges, avait déjà repris la dette de son opérateur national depuis 1992.

Alors non, madame la ministre : vous ne pouvez pas vous cacher derrière des directives européennes appliquées à géométrie variable, voire même choisir celles qui vous plaisent. Pouvez-vous me dire, et avec vous votre ministre de tutelle, M. Hulot, quelques mots de la directive européenne sur la qualité de l'air, qui a valu à la France d'être condamnée ? Bien qu'elle ait un lien direct avec notre système de transport,...

M. Jean-Luc Mélenchon. Évidemment !

M. Loïc Prud'homme. ...elle ne semble pas vous contraindre beaucoup.

Tout le monde voit la ficelle : les directives, c'est quand ça vous arrange, pour taper sur les agents de la SNCF, lesquels sont les plus combattifs contre vos politiques inégalitaires et celles de vos prédécesseurs.

Ces réformes ont profondément fragilisé le réseau ferré en le privant des moyens nécessaires à son entretien et à sa modernisation, engendrant tous les dysfonctionnements que nous connaissons aujourd'hui.

Plus sournoisement encore, la SNCF a organisé la concurrence en interne en créant un millier de filiales dans le fret, dans le transport routier et de marchandises, dans le transport de voyageurs et dans les sociétés de maintenance. Ces entités se sont développées pour entrer en concurrence frontale avec la SNCF sur son propre réseau et sur les marchés les plus juteux. J'en veux pour preuve, par exemple, la concurrence des camions Geodis, qui, filiale à 100 % de la SNCF, emploie des travailleurs détachés.

La situation prêterait à rire si elle n'était pas aussi dramatique pour les cheminots, menacés de reclassement, et pour notre territoire qui étouffe sous le trafic de camions. Tout cela a abouti à l'effet escompté : une entreprise divisée et livrée à la finance, afin de justifier sa privatisation et l'ouverture à la concurrence.

À propos de finance, j'en viens au sujet de la dette. Cet argument de la dette de 46 milliards d'euros, brandi par chaque « porte-flingue » du Gouvernement dans tous les médias, permet de faire avaler à l'opinion publique le passage en société nationale à capitaux publics, premier pas vers la privatisation – l'exemple de GDF en 2004 est là pour nous le rappeler, malgré vos démentis. Cette dette est le

résultat d'une stratégie concertée entre une entreprise à la recherche de parts de marché et un État au service du « tout-routier ». Elle n'est pas la dette des cheminots.

À la demande des dirigeants politiques, la SNCF a investi massivement dans les TGV. Pour cela, elle s'est endettée en ayant recours à l'emprunt sur les marchés financiers. Durant la dernière décennie, ce sont ainsi 23 milliards d'euros qui ont été investis dans le TGV. Parallèlement, les subventions de l'État n'ont cessé de diminuer. Mais celui-ci regarde ailleurs et choisit de subventionner le routier avant tout, au détriment du ferroviaire, en y investissant sept fois plus et en privatisant les autoroutes.

Surtout, madame la ministre, il y a encore une omission dans votre discours ; car parler de dette, c'est aussi parler des intérêts d'emprunt. Et à qui profitent ces intérêts, d'un montant de 10 milliards d'euros depuis 2008 ? À qui sont-ils versés ? Pas aux cheminots, madame la ministre, mais aux banquiers.

M. Jean-Luc Mélenchon. Absolument !

M. Loïc Prud'homme. Et vous n'en dites pas un mot ! Ce sont ces mêmes banquiers que nous avons sauvés de la faillite en 2008. Madame la ministre, il faut que les Françaises et les Français sachent que, si vous ne voulez pas traiter le problème de la dette, c'est pour continuer à servir la finance. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

Mais le plus pervers, c'est maintenant qu'il arrive, avec votre recherche du bouc émissaire. Les trains arrivent en retard ? C'est la faute des cheminots ! Les 46 milliards de dette ? La faute des cheminots encore ! Ils coûtent trop cher, dites-vous. En supprimant le statut pour les nouveaux entrants, vous levez la dernière barrière à l'arrivée des entreprises privées sur le réseau, lesquelles n'auront pas à s'aligner par le haut sur le statut des cheminots.

M. Sébastien Jumel. Il a raison !

M. Loïc Prud'homme. Vous organisez clairement le dumping social de cette branche. Pour rappel, l'espérance de vie des cheminots est inférieure à la moyenne nationale, et une cinquantaine de cheminots se suicident chaque année.

Alors, s'il y a des privilégiés à la SNCF, ce n'est pas là où on le croit. En 2017, les membres du comité exécutif, MM. Pepy et Jeantet ou encore Mme la ministre Parly, se sont partagé une rémunération nette de 2,5 millions d'euros.

M. Alexis Corbière. Les voilà, les privilégiés !

M. Jean-Luc Mélenchon. Eh oui !

M. Loïc Prud'homme. Rien ne justifie les salaires de ces principaux dirigeants, au regard de leur bilan. Celui-ci est en effet un échec total, avec une dette de réseau non gérée, malgré 49 milliards d'euros de péages perçus depuis vingt ans, le fret en déroute et des black-out à répétition. Comment ces incompetents peuvent-ils être encore en poste ? Auraient-ils, eux, un statut particulier ?

M. Jean-Luc Mélenchon. Exactement !

M. Gilbert Collard. Très juste, bravo !

M. Loïc Prud'homme. Il en va ici de même qu'avec les intérêts versés aux banquiers : le problème, ce sont ceux que vous gavez d'argent public.

M. Jean-Luc Mélenchon. Exactement : c'est l'oligarchie, la caste !

M. Loïc Prud'homme. Pour vous, l'ouverture à la concurrence est le remède magique, qui vous dispense d'assumer vos errements. La concurrence, vous n'avez que ce mot-là à la bouche : il saute aux yeux et revient quatre-vingt-quatre fois dans votre projet de loi. Vous dénoncez la vétusté des lignes et le manque d'entretien des voies, mais l'ouverture à la concurrence ne fera qu'aggraver la situation. Aucune entreprise privée n'investira pour réhabiliter les infrastructures, non plus que pour desservir les petites lignes régionales.

Le service public est le seul à même d'assurer ces missions, qui sont par essence non rentables. Que comptez-vous proposer aux habitants de ces territoires, hormis les cars Macron ?

Les accidents et les retards se multiplieront, comme c'est le cas au Royaume-Uni depuis la privatisation du rail. Les entreprises privées chercheront à maximiser leurs bénéfices, en pratiquant une politique de bas salaires et en entretenant au minimum le matériel roulant.

Votre vision du transport ferroviaire est tellement archaïque que vous ne vous interrogez même pas sur son rôle dans l'aménagement du territoire et la lutte contre le réchauffement climatique.

Nous nous demandons même si nous avons encore un ministère de la transition écologique, ou si celui-ci a définitivement pris un autre aiguillage, mettant toutes ses compétences au service des entreprises privées.

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

M. Loïc Prud'homme. Pour nous, le service public de transport ferroviaire est non pas une charge mais bien un outil au service de la planification écologique et de l'égalité territoriale. Cette vision implique non seulement de réinvestir dans notre réseau pour le réhabiliter et le moderniser, mais aussi de revoir la fiscalité pour qu'elle pèse sur les modes de transport les plus polluants.

Cela nécessite de réorienter les investissements publics vers le ferroviaire, dix fois moins émetteur de CO₂ qu'un trajet en voiture. Ces points, madame la ministre, ne sont pas abordés dans votre projet.

Le transport ferroviaire est un service public qui doit être conduit par une entreprise publique intégrée. Ce n'est pas une annonce fumeuse d'une « entreprise plus unifiée », dont vous n'avez pas été capable de définir les contours quand je vous ai posé la question en commission.

M. Sébastien Jumel. C'est juste !

M. Loïc Prud'homme. À moins que ce ne soit cette espèce de holding, dessinée par les amendements que le Gouvernement a déposés en catimini ce week-end, pour éviter le débat parlementaire ?

M. Jean-Luc Mélenchon. Exactement !

M. Loïc Prud'homme. Au niveau financier, l'entreprise unifiée, mesure de bon sens, permettrait aussi de répartir avec un capital propre de 3 milliards d'euros, de quoi redonner de l'air à la SNCF et stopper les frais de transaction entre les entités aujourd'hui séparées.

M. Jean-Luc Mélenchon. Exactement !

M. Loïc Prud'homme. Ces coûts sont estimés à 1,5 milliard d'euros par an.

M. Jean-Luc Mélenchon. Oh là là !

M. Loïc Prud'homme. Dans une entreprise intégrée, les lignes les plus rentables permettent de compenser les dessertes moins fréquentées. Il y va là du principe constitutionnel d'égalité devant le service public.

Le ferroviaire doit donc rester dans le giron de l'État. Notre vision implique de reprendre le monopole sur le fret ferroviaire...

M. Jean-Luc Mélenchon. Exactement : le monopole ! À bas la finance !

M. Loïc Prud'homme. ...et de mettre fin aux partenariats public-privé, inaugurés sur la ligne Bordeaux-Tours, où LISEA VINCI empochera toutes les recettes d'exploitation, bien que la SNCF et l'État y aient investi plusieurs milliards d'euros.

Quand on achète un billet de train, on ne rémunère pas un actionnaire !

M. Jean-Luc Mélenchon. Très bien !

M. Loïc Prud'homme. La SNCF est malade de la concurrence qu'elle a elle-même organisée, malade d'un État qui l'a abandonnée au profit du routier et de l'aérien. Nous défendons une politique d'aménagement de tout le territoire, qui s'appuiera sur un transport ferroviaire public, pivot de la transition écologique.

Alors, madame la ministre, nous disons définitivement non au hold-up contre un bien commun, au profit de vos amis et au détriment des usagers et des cheminots et cheminotes ; et nous soutenons sans faille celles et ceux qui luttent pour empêcher ce hold-up. (*Applaudissements sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

M. Jean-Luc Mélenchon. Bravo !

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Monsieur le président, madame la ministre, madame la présidente de la commission, monsieur le rapporteur, monsieur le rapporteur pour avis, nouvelle de dernière minute : en Allemagne, les transports, les hôpitaux, les crèches et les éboueurs sont entrés dans un mouvement de grève important, pour revendiquer des augmentations de salaire.

Venons-en à la situation en France. Disons-le clairement, madame la ministre : avec votre réforme, il n'y aura pas d'amélioration pour les usagers du train.

En premier lieu, pour rendre un bon service, il faut avoir les reins solides, et ne pas faire payer ce service à d'autres.

M. Alain Bruneel. Exactement !

M. Hubert Wulfranc. Or, depuis le vaste plan de réalisations du réseau et des lignes TGV – dont la France doit se féliciter –, les gouvernements n'ont pas assumé la charge de dépense que cela représentait pour le budget de l'État mais ils l'ont refilée à l'entreprise publique. Aujourd'hui, ce sont donc 47 milliards d'euros qui pèsent sur la SNCF, auxquels il faut ajouter 1,7 milliard par an de remboursements d'emprunt aux banques.

Ces milliards pèsent également sur les cheminots, car des économies n'ont cessé d'être faites sur leurs emplois, avec la suppression de 20 000 postes en dix ans.

Ils pèsent enfin sur les usagers, car ceux-ci paient au prix fort le billet de train, au travers d'un maquis tarifaire opaque.

En second lieu, pour rendre un bon service, il faut tout simplement réparer et moderniser les rails, les voitures, les gares, qui ont été victimes d'un sous-investissement depuis plus de trente ans.

Madame la ministre, vous annoncez un effort financier de 36 milliards sur dix ans. Cette reprise, ô combien moins ambitieuse, de l'engagement de 2016, est, bien sûr, insuffisante. Surtout, ce plan conduira à des chantiers sur et aux abords des voies, pendant longtemps.

Nous devons dire la vérité aux usagers : les ralentissements, les retards, les problèmes d'attente ou de correspondance, tels qu'ils existent aujourd'hui, tous ces aléas dus aux nécessaires travaux dureront, quel que soit le train qui circulera sur les rails et sans compter la gestion au quotidien de ces sous-investissements chroniques. Pour mémoire, il y a un mois, trois centimètres de neige ont immobilisé de nombreuses machines sur la ligne Paris-Rouen-Le Havre. Le trafic a été perturbé pendant quinze jours.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Trois semaines !

M. Hubert Wulfranc. Voilà la réalité de la maintenance.

Madame la ministre, alors que l'on attendait de vous une réponse responsable à la négligence coupable des gouvernements successifs, dont de nombreux soutiens siègent aujourd'hui sur les bancs de votre majorité, vous répondez en appliquant, sans broncher, un ordre venu d'ailleurs, de l'Europe qui dicte sa solution : libéraliser, libéraliser, libéraliser.

L'Europe vous dit de faire circuler les trains de sociétés privées allemandes ou italiennes, qui iront où les clients sont nombreux : même si les rails sont malades et les gares inconfortables, elles ont des bénéfices à faire.

Pour ce qui est des petites lignes, les lignes moins rentables comme on dit, que les régions se débrouillent et choisissent ce qu'elles veulent.

M. Sébastien Jumel. C'est vrai !

Mme Muriel Ressiguier. Bravo !

M. Hubert Wulfranc. Si elles veulent garder les petites lignes, qu'elles les subventionnent.

M. Sylvain Maillard. C'est ce qu'elles font !

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. C'est la compétence de la région !

M. Hubert Wulfranc. L'État, lui, ne le fera pas. Et les libéraux français d'avoir le sourire, qu'ils gouvernent le pays ou mènent la politique d'une majorité de régions.

Mais pourquoi donc, madame la ministre, êtes-vous partante dans cette galère ? C'est qu'elle répond à votre démarche idéologique : la SNCF, les cheminots, les usagers, c'est vraiment l'ancien monde pour vous.

M. Sylvain Maillard. Mais non !

M. Jean-Jacques Bridey. Nous n'avons jamais dit ça !

M. Hubert Wulfranc. Pensez donc, c'est une entreprise pas comme les autres, qui doit permettre à chacun d'être mobile quels que soient son lieu de résidence ou sa situation sociale. (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et FI.*)

Pensez donc, ce sont des salariés hyperqualifiés, avec des droits élevés et des devoirs exigeants vingt-quatre heures sur vingt-quatre.

M. Rémy Rebeyrotte. et **M. Sylvain Maillard.** Mais non !

M. Hubert Wulfranc. Pensez donc, ce sont des usagers qui entendent être traités avec équité et non comme des clients offerts au monde mercantile.

Bref, pensez donc, c'est encore un grand service public, blessé certes, mais toujours très performant, qui pourrait vraiment soigner davantage les maux de notre société – inégalités sociales et territoriales, atteintes majeures à l'environnement.

C'est oublier que chez ces gens-là, monsieur, on cause, ça oui ! – climat, biodiversité, modernité – mais on ne fait pas. Au contraire, on défait. (*Applaudissements sur les bancs du groupe GDR.*)

Mme Muriel Ressiguier. Bravo !

M. Hubert Wulfranc. On défait le transport ferré national au profit du tout-routier, champ du dumping social et des pires conséquences climatiques et sanitaires. Mais là, personne dans votre camp ne s'offusque que la nation et les collectivités territoriales, donc les contribuables, paient les routes et que l'effort soit encore plus important que pour le fer ou le fleuve.

On défait le transport ferré national au profit de son éclatement par régions, et d'une augmentation des inégalités entre les territoires riches et moins riches. Des élus de toutes les sensibilités, y compris sur les bancs de la majorité, tirent la sonnette d'alarme face à ce désaménagement programmé du territoire.

M. Sébastien Jumel. C'est juste !

M. Hubert Wulfranc. On défait le transport ferré national au profit d'entreprises privées, avec des salariés et des clients considérés comme dans le privé. La situation est déjà complexe, avec les fameux établissements dédiés de la SNCF, ces PME par lignes comme on les appelle, qui gâchent toute mutualisation et massification.

Madame la ministre, vous autorisez là une utilisation à la découpe de nos moyens ferroviaires.

M. Sébastien Jumel. Eh oui !

M. Hubert Wulfranc. Bref, on défait la nation d'un bien qui appartient solidairement à tous les Français, pour en faire une société anonyme sur le marché concurrentiel du transport ferré – une société anonyme, la SNCF, que vous soutenez comme la corde soutient le pendu.

M. Sébastien Jumel. C'est juste !

M. Jean-Luc Mélenchon et **Mme Muriel Ressiguier.** Très bien !

M. Hubert Wulfranc. Après, me direz-vous, il n'y a pas d'autre solution. C'est faux et vous le savez. Assainir la dette et rénover pleinement le réseau ferré, c'est largement possible, si l'on veut bien y mettre un peu de volonté politique et un peu de patience.

D'abord, on va chercher des recettes nouvelles, par exemple auprès des concessions autoroutières ou des entreprises de poids lourds, qui bénéficient de privilèges considérables au détriment des Français, automobilistes ou non, et on nourrit ainsi les caisses de l'État et de la SNCF, avec un programme pluriannuel de réduction de la dette et d'investissements dans nos réseaux et nos trains.

On améliore le fonctionnement, en fléchissant vraiment la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, même si, je le répète, des travaux si lourds, qui dureront si longtemps, continueront de provoquer des aléas pour les voyageurs.

En même temps, on dit à l'Europe, comme Mme la ministre le dit d'ailleurs à l'Île-de-France, qu'en France, l'ouverture à la concurrence vers des sociétés privées de transport ferré n'est pas jouable car notre pays a des caractéristiques s'agissant de la répartition de sa population – rappelez-vous *Paris et le désert français*, la « diagonale du vide », des Ardennes à l'Ariège, en passant par le Cantal –, de géographie physique, de taille, d'histoire de son réseau étoilé vers Paris, et beaucoup de retard à rattraper.

Voilà ce que l'on dit à l'Europe, comme on l'a dit à l'Île-de-France. On lui dit qu'il sera compliqué d'ouvrir la concurrence à la France. Or, comme disait de Gaulle, la France aime la modernité, mais pas l'anarchie.

Alors, on dit à l'Europe que nous retiendrons son règlement OSP et que nous poursuivrons directement avec la SNCF et ses cheminots très qualifiés, indispensables au moment où nous entreprenons une vaste rénovation, y compris pour les petites lignes que nous tenons à continuer de subventionner.

Pour ce qui nous concerne, nous ne sommes pas de doux rêveurs. Nous savons que le transport routier compte. D'ailleurs, la SNCF est très présente sur la route, notamment – il en a été question – avec Geodis.

M. Jean-Luc Mélenchon. Certes, mais ce n'est pas un bien !

M. Hubert Wulfranc. Nous disons aussi à l'Europe que nous allons remettre de l'ordre dans la famille car les 1 200 filiales sont des enfants terribles, qui mangent la laine sur le dos de la société mère.

M. Sébastien Jumel. C'est juste !

M. Jean-Luc Mélenchon. Très bien !

M. Hubert Wulfranc. Nous allons donc remettre de la complémentarité, là où de la concurrence a été introduite, entre les activités du groupe SNCF, pour un aménagement équilibré du territoire.

Enfin, nous allons prendre notre part dans le transport modal.

Pour prendre ce chemin, il faut être progressiste. Il faut reconnaître l'exception française actuelle dans le domaine du transport ferré. Mais vous ne l'êtes pas, madame la ministre. Loin d'être les chevaliers blancs que vous voulez incarner, il y a chez vous tout du M. Juppé droit dans ses bottes de 1995. Il est en ce Premier ministre et en cette majorité de droite autoritaire et libérale.

C'est une réforme qui vise, en sous-main, tout autre chose que l'amélioration du service aux usagers. Elle vise à s'emparer du plus beau trophée de chasse dont les libéraux rêvent depuis longtemps : après EDF, GDF, France Télécom et d'autres, c'est le service public de la SNCF.

M. le président. Merci de conclure, cher collègue.

M. Hubert Wulfranc. Nous poursuivons donc, aux côtés des Français, l'entreprise de conviction, pour vous faire reculer et faire avancer ces services publics à la française. (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et FI.*)

M. le président. La parole est à Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Monsieur le président, madame la ministre, madame la présidente de la commission, monsieur le rapporteur, monsieur le rapporteur pour avis, mes chers collègues, c'est une réforme majeure, historique, que nous examinons aujourd'hui.

Historique, car il s'agit d'écrire dans cet hémicycle une nouvelle page de l'histoire d'un mode de transport que nous aimons tous profondément : le train.

Tant pour les vacances que pour le quotidien, le train incarne, pour chacun de nous, bien plus qu'un mode de transport. Depuis presque 200 ans, il a révolutionné notre façon de vivre, modifié nos notions des distances et du temps, et redessiné notre territoire. Il a permis le développement de nos villes. Il a offert à nos concitoyens bien plus qu'un mode de transport, un mode de vie, et leur a procuré tant de joies, tant de liberté – celle de se déplacer et de profiter des premiers congés payés.

Aujourd'hui, il s'agit d'écrire ensemble, d'offrir un avenir à cette Société nationale des chemins de fer français qui, alors qu'elle vient de fêter ses 80 ans, a encore tant de prouesses à accomplir et tant de fierté à donner à ses usagers, à ses salariés, aux Français.

Créée en 1938, rappelons-le, sous la forme d'une société à capitaux publics, la SNCF, a été et reste l'un des fers de lance de l'industrie française, l'un des fleurons de la modernité de notre pays, symbole d'un génie et d'un savoir-faire français toujours en quête d'innovations. Il nous faut en être fiers.

C'est précisément parce que nous aimons notre service public ferroviaire, ses 150 000 salariés, ses 30 000 kilomètres de lignes, ses 15 000 trains, ses 3 000 gares, qu'il nous faut aujourd'hui être capables d'avoir sur l'état de son réseau et de son organisation un regard lucide et un langage de vérité.

Tel était l'objectif du rapport Spinetta : poser un diagnostic sans concession sur l'état du réseau et de la SNCF. Car les faits sont là : nous avons un service public ferroviaire qui, rappelons-le, coûte de plus en plus cher au contribuable – 800 euros par foyer et par an – et qui fonctionne pourtant de moins en moins bien.

M. Sylvain Maillard. Eh oui !

Mme Laurianne Rossi. Notre système ferroviaire souffre et s'essouffle depuis plusieurs décennies. Il souffre d'un jacobinisme qui a conduit à des choix politiques dont nous sommes tous responsables et dont nous payons aujourd'hui le lourd tribut ;...

M. Alexis Corbière. Laissez le jacobinisme tranquille !

M. Jean-Luc Mélenchon. Ils ne savent même pas ce que c'est !

Mme Laurianne Rossi. ...d'un réseau vieillissant et mal entretenu qui a sans cesse dégradé la qualité de service due aux usagers ;...

M. Sébastien Chenu. Mais qui dirige la SNCF ?

Mme Laurianne Rossi. ...d'une organisation rigide et trop peu efficace, ce à quoi les réformes précédentes n'ont pas su remédier ; et d'une trajectoire économique et financière insoutenable, vouée à l'échec.

Il est donc impératif d'agir, avec courage et responsabilité, dans l'intérêt de la SNCF et de ses salariés, dont je suis fière d'avoir fait partie ;...

M. Alexis Corbière. C'est vrai : à la direction !

Mme Laurianne Rossi. ...et pour l'avenir de leurs métiers ; dans l'intérêt des Français et pour la qualité du service public qu'ils sont en droit d'attendre ; dans l'intérêt de nos territoires, urbains comme ruraux ; dans l'intérêt enfin du transport ferroviaire, levier majeur de la politique des mobilités du quotidien que nous menons.

C'est cette volonté dont est porteur le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire, un pacte par lequel notre pays se conforme à ses obligations communautaires, en l'occurrence celle d'achever l'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire, dont le calendrier progressif, proposé par le Gouvernement, sera un gage de réussite, grâce au temps laissé aux autorités organisatrices pour s'adapter aux changements.

M. Sylvain Maillard. Eh oui !

Mme Laurianne Rossi. Comme cela s'est vérifié dans les pays voisins – en Allemagne, en Suède, en Italie – ou encore dans les domaines des télécommunications et de l'énergie, l'ouverture à la concurrence bénéficiera aux usagers. Plus d'offres, plus de services, plus de petits prix, plus d'innovations : autant de progrès qui permettront, demain, à nos trains d'être pleins et de satisfaire des usagers aujourd'hui excédés, découragés, prisonniers des incidents, des retards et des ralentissements à répétition.

Mais inscrire notre système ferroviaire dans ce contexte nouveau d'ouverture à la concurrence suppose de le doter des atouts nécessaires à sa compétitivité. Il nous faut lui donner la capacité de faire face à cette concurrence nouvelle grâce à une organisation plus lisible, plus performante, plus souple, plus efficace.

Tel est l'objectif du projet de loi, qui vise à transformer les trois EPIC actuels en un groupe unifié composé de trois sociétés à capitaux publics, détenus intégralement par l'État et inaccessibles – et certains osent qualifier cela de privatisation, ceux-là mêmes qui servaient, au début des années 2000, dans un gouvernement qui a privatisé plus qu'aucun autre !

Les conditions nécessaires à une concurrence saine et équitable sont assurées, cependant que la desserte de nos territoires est préservée. Les garanties données aux opérateurs, aux cheminots, au régulateur et aux autorités organisatrices sont de nature à mettre fin à tous les fantasmes et à toutes les inquiétudes qui entourent la réforme – réforme dont je veux saluer la méthode, car il s'agit bien d'un pacte, qui respecte la parole donnée, grâce à une concertation étroite avec tous les acteurs et à l'introduction de nombreuses dispositions législatives au détriment des ordonnances, et qui laisse toute sa place au débat parlementaire, contrairement à ce que certains sur ces bancs tentent de laisser croire.

Je suis convaincue, comme l'ensemble de mon groupe, que cette réforme cruciale permettra à la SNCF, au transport ferroviaire et à tous ses acteurs d'entrer dans une nouvelle ère de performance et d'innovation.

Car, mes chers collègues, le service public, ou plutôt le service au public, doit aussi obéir à des exigences : celle d'un transport ferroviaire plus innovant, plus efficace, plus sûr, plus accessible, moins coûteux ; celle d'un transport plus propre et plus soutenable.

Certains, de part et d'autre de cet hémicycle, voudraient, sous couvert de symboles prétendument intouchables, figer le train et la SNCF dans un passé sans avenir, dans une carte postale en noir et blanc,...

M. Alexis Corbière. Ben voyons ! Pourquoi ne pas dire aussi que nous voulons en revenir au train au charbon ?

Mme Laurianne Rossi. ...si éloignée des réalités et des défis qui s'annoncent. Mais, n'en déplaise à certains d'entre vous, le personnage de Lantier sortant de la Lison le visage couvert de suie n'existe plus que dans l'œuvre de Zola et dans la filmographie de Renoir. (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. Alexis Corbière. Nous avons besoin de vous pour le savoir !

Mme Laurianne Rossi. L'impératif qui doit nous animer est bien de sauver notre service ferroviaire. C'est pourquoi je vous invite, mes chers collègues, à mener à bien et à conclure ensemble, avec courage et responsabilité, ce pacte ferroviaire. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Monsieur le président, madame la ministre, messieurs les rapporteurs, mesdames et messieurs les députés, le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire est le texte de tous les décalages : entre le discours du Gouvernement, qui vante la concertation, et la façon dont est menée la discussion parlementaire ; entre les objectifs affichés et le contenu réel du texte ; entre ce qui est dit pour justifier les grèves que subissent nos compatriotes et ce qui est vraiment inscrit dans le projet de loi.

Madame la ministre, votre stratégie, qui a consisté à donner les informations au compte-gouttes alors que les députés de toutes tendances politiques demandaient au Gouvernement d'indiquer clairement sa vision de l'avenir du ferroviaire dans notre pays, est d'une incroyable légèreté.

Maintenant que les Français sont sur les quais, pris au piège des grévistes, vous lâchez, dans la panique et sous la pression, des amendements qui n'en disent pas plus long sur les moyens d'atteindre vos objectifs.

M. Pacôme Rupin. Quel discours courageux...

M. Jean-Marie Sermier. Nous pensons en cet instant à tous ceux qui empruntent le train tous les jours pour leur travail, pour leurs études, pour leurs activités, ou tout simplement pour voyager.

Le Gouvernement a attendu qu'une partie de nos compatriotes soit en difficulté, que nos entreprises commencent à s'inquiéter, il a attendu une grève massive pour nous livrer ses premières pistes. Mais, à l'heure où je parle, toujours rien sur la dette de 50 milliards d'euros.

Mme Valérie Lacroute. Tout à fait !

M. Jean-Marie Sermier. Cette situation, madame la ministre, l'avez-vous voulue ? En respectant les institutions et en débattant à livre ouvert, comme nous le souhaitions, vous auriez évité ce gâchis.

Les députés Les Républicains sont favorables à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire des voyageurs, laquelle passe nécessairement, inévitablement, par la réforme de la SNCF. D'ailleurs – cela a été dit, je crois, sur tous les bancs cet après-midi –, l'ouverture est préparée depuis plusieurs mandats et n'a jamais été remise en cause par les gouvernements successifs.

Nos concitoyens aussi attendent la réforme. Ils seront déçus : ils doivent savoir qu'au-delà des effets d'annonce ce texte est loin de tout régler, car il fait l'impasse sur de nombreux sujets essentiels.

Je commencerai par revenir sur la méthode utilisée pour mener la discussion parlementaire. Bien loin des postures du printemps dernier sur l'émergence d'un nouveau monde, le respect du Parlement et le goût de la discussion, le Gouvernement a d'abord décidé de légiférer par ordonnances. Ce procédé, tout à fait choquant dans la discussion sur le fond, revient à éluder tout débat démocratique précis.

Le recours aux ordonnances n'était déjà pas glorieux, mais cette fois le Gouvernement est allé plus loin dans l'obstruction : il a déposé des amendements en plein week-end de Pâques, et quelques-uns il y a quelques heures encore, juste avant les travaux en commission. Ce procédé aboutit, d'une part, à empêcher toute étude d'impact et, d'autre part, à priver les 72 députés de la commission du développement durable du débat auquel ils s'étaient préparés.

Mme Valérie Beauvais. Tout à fait !

M. Jean-Marie Sermier. Il en va de même pour leurs collègues de la commission des affaires économiques, saisie pour avis.

Bref, la méthode utilisée par le Gouvernement n'est pas à la hauteur des enjeux.

J'en viens au fond du projet de loi. Sans vouloir faire un mauvais jeu de mot, il y a vraiment une erreur d'aiguillage. En effet, beaucoup de nos concitoyens sont persuadés, compte tenu de l'ampleur de la grève, que le Gouvernement lance une réforme profonde, courageuse, douloureuse. Eh bien, il faut leur dire : « mesdames, messieurs, c'est faux ! Contrairement à ce que vous entendez ici et là, il n'est pas prévu de supprimer le statut de tous les cheminots : il s'agit d'arrêter le recrutement à ce statut. »

Pour le dire plus clairement, toute personne ayant aujourd'hui le statut de cheminot le conservera. Les grévistes ne sont donc pas personnellement concernés par les dispositions qu'ils dénoncent.

M. Alexis Corbière. Ce qui ne rend leur combat que plus noble !

M. Jean-Marie Sermier. Peut-être, cher collègue...

M. Jean-Luc Mélenchon. Cela montre leur générosité !

M. Jean-Marie Sermier. En 1996, lorsque France Télécom a été transformée en société anonyme,...

M. Loïc Prud'homme. On a vu le résultat !

M. Jean-Marie Sermier. ...tous les agents ayant le statut de fonctionnaire l'ont conservé, de sorte qu'aujourd'hui, vingt ans après, la moitié des agents d'Orange en bénéficient toujours.

Il faut donc bien expliquer que le projet de loi ne supprime pas le statut de cheminot, lequel devrait perdurer encore quelques décennies. Les cheminots que l'ouverture à la concurrence amènera à travailler pour un autre opérateur que la SNCF arriveront avec leur « sac à dos social » : garantie de l'emploi, garantie de rémunération, avantages en matière d'accès aux soins et de logement, régime spécial de retraite.

Mme Valérie Beauvais. Eh oui !

M. Jean-Marie Sermier. C'est ce que l'on appelle en langage technocratique la portabilité des droits.

Par ailleurs, il n'est pas inutile d'indiquer que dès à présent, sans qu'il ait fallu attendre le vote de cette loi, les nouveaux agents recrutés par la SNCF ne le sont pas systématiquement sous le statut de cheminot.

Tout cela pour dire que nous n'allons pas vers une révolution dans le recrutement des agents de la SNCF : en la matière, nous sommes plutôt dans une vieille micheline que dans un nouveau TGV.

Une seconde idée reçue avec laquelle il faut rompre concerne l'ouverture à la concurrence. Le Gouvernement ne fait pas preuve d'un volontarisme particulier à ce sujet. Il inscrit son travail dans un long processus engagé à la fin des années 1990.

Ce cheminement a débuté avec la séparation du transporteur et du gestionnaire de réseau ; il s'est poursuivi au fil de dates marquantes, dont la mise en concurrence du fret, en 2003 pour l'international et en 2006 pour l'intérieur, puis, en 2009, l'ouverture à la concurrence du transport international de voyageurs. Il continue aujourd'hui avec le quatrième paquet ferroviaire : le projet de loi organise cette étape, ni plus ni moins. Il vient poser la clé de voûte, sans doute ; mais les fondations sont établies depuis longtemps.

Les Républicains sont favorables aux nouvelles modalités de recrutement des salariés du rail, tout comme à l'ouverture à la concurrence. En revanche, ils constatent avec effarement tous les angles morts du texte.

D'abord, en ce qui concerne le sujet crucial de la dette. La SNCF est endettée à hauteur de 47 à 50 milliards d'euros – les chiffres sont assez volatils – et cette dette se creuse chaque année. Quelle est la stratégie du Gouvernement face à cette situation ? On parle d'une reprise partielle de la dette par l'État. On parle aussi de la constitution d'une structure *ad hoc* au sein de la SNCF. Nous attendons des réponses ; nous vous les avons demandées en commission, madame la ministre ; nous ne les avons toujours pas. Nous ne pouvons pas débattre sérieusement de l'avenir du réseau ferroviaire français sans avoir résolu auparavant le problème de la dette.

Autre angle mort : les grands investissements. Plusieurs chantiers majeurs sont en cours, d'autres sont à l'étude ; ils sont stratégiques pour l'avenir de notre pays, mais engagent des sommes colossales. Quelles sont les orientations du Président de la République en la matière ? Quels projets seront retenus, lesquels seront abandonnés ? Quelle hiérarchisation ? Quel calendrier ? Là encore, nos débats n'apportent rien puisque nous n'avons pas le commencement d'une réponse à ces questions.

D'un point de vue plus opérationnel, il y a dans l'organisation du futur de véritables zones d'ombre. Par exemple, le texte – ce doit être dans son ADN – est censé engager l'ouverture à la concurrence, mais aussi permettre de préserver l'équité entre les territoires. Or si nous n'y prenons pas garde, la concurrence sera rude sur les lignes rentables, mais les autres seront rapidement abandonnées. Sans amortisseurs de solidarité territoriale, le risque est réel de laisser les réseaux se dégrader et s'affaiblir et de perdre la qualité du maillage.

Enfin, la question de l'organisation de la SNCF et des relations entre SNCF Mobilités et SNCF Réseau est essentielle. On sait depuis ce matin qu'un amendement du Gouvernement conservera le système d'une entreprise comprenant une tête et deux filiales. Si vous aviez été respectueuse du travail des parlementaires, madame la ministre, nous aurions pu disposer de cet amendement avant la réunion de la commission. Ne me dites pas que vous n'avez réfléchi que ce week-end !

Mme Valérie Lacroute. C'est vrai !

Mme Valérie Rabault. Quel mépris pour le Parlement !

M. Jean-Marie Sermier. Cette solution d'une structure de tête, qu'il s'agisse d'un EPIC ou d'une société nationale à capitaux publics, nous ne l'approuvons pas, car elle placera la SNCF dans la situation critiquable d'être juge et partie. Nous

aurions préféré, d'une part, un engagement du Gouvernement à soutenir le gestionnaire des infrastructures, SNCF Réseau – dont les missions relèvent du domaine régalién, car elles touchent à l'aménagement du territoire –, et, d'autre part, une véritable indépendance pour la société chargée du transport, SNCF Mobilités.

L'ouverture du marché ne fonctionnera que si elle s'accompagne d'une réelle transparence. La concurrence doit permettre une amélioration de la qualité du service, une réduction des coûts, mais également une croissance du mode ferroviaire et un report modal depuis la route.

M. Sylvain Maillard. C'est vrai !

M. Jean-Marie Sermier. Parce que nous croyons à SNCF Mobilités et à son personnel, nous pensons que, plus libre, elle peut apporter davantage à notre pays.

M. Jean-Luc Mélenchon. Cela ne veut rien dire !

M. Jean-Marie Sermier. La suppression de l'EPIC de tête va selon nous de pair avec l'indépendance de l'autorité de régulation. Nous aurions donc vu d'un bon œil que le rôle de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières soit renforcé plutôt qu'affaibli, comme vous l'aviez d'ailleurs imaginé dans votre texte initial.

Enfin, concernant les petites lignes, le silence du Gouvernement est assourdissant. Nous n'oublions ni la lettre de mission que le Gouvernement avait adressée à M. Spinetta ni les conclusions de celui-ci dans son rapport. Nous soulignons avec inquiétude votre refus, madame la ministre, que le maintien des petites lignes soit inscrit noir sur blanc dans le projet de loi. Vos engagements oraux sont certes importants, mais leur inscription dans la loi les auraient rendus plus solides.

M. le président. Merci de conclure, cher collègue.

M. Jean-Marie Sermier. Quelles que soient nos sensibilités politiques respectives, nous entendons et partageons tous les préoccupations des régions et redisons avec force que la desserte des territoires par le train est une exigence majeure. Un aménagement équilibré de notre pays passe par un équilibre entre les métropoles et le monde rural. Toute la France a besoin du train, dans tous ses territoires. Faites, madame la ministre, que ce pacte ferroviaire – que nous n'avons pas vocation à rejeter – soit celui de tous les Français ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. le président. La parole est à Mme Florence Lasserre-David.

Mme Florence Lasserre-David. Monsieur le président, madame la ministre, madame la présidente de la commission, monsieur le rapporteur, monsieur le rapporteur pour avis, mes chers collègues, nous voyons dans le débat actuel autour de la SNCF – débat passionné – le signe du profond attachement des Françaises et des Français à cette entreprise de service public qui participe réellement à leur quotidien.

Cet attachement au service public ferroviaire est fort et sincère, mais porteur aussi de contre-vérités qu'il convient de dissiper. Comme l'a rappelé le président de notre groupe, Marc Fesneau, pour être juste et respectueux envers la SNCF, les usagers et les cheminots, ce débat mériterait d'être dépassionné, nous laissant nous concentrer sur les enjeux qu'il recouvre – et qui sont grands. La réforme dont nous allons débattre doit nous permettre de faire de la SNCF un pilier autour duquel s'organisera la mobilité de demain.

L'ouverture à la concurrence du ferroviaire, dont on fait mine de découvrir aujourd'hui l'actualité, avance par étapes progressives depuis près de vingt ans. C'est donc un projet mûri depuis longtemps et auquel la SNCF se prépare depuis de nombreuses années. Notre responsabilité est d'accompagner notre entreprise nationale vers cet objectif qui doit lui conférer l'agilité nécessaire pour être la plus performante possible dans ce nouveau cadre d'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs.

Nous savons que la SNCF, forte du cadre et des possibilités que lui offrira ce texte, est à la hauteur du défi : j'en veux pour preuve ses excellents résultats financiers obtenus à l'étranger, dans des pays comme l'Italie, l'Allemagne ou la Belgique, où elle œuvre sur des marchés ouverts à la concurrence, dont elle retire un tiers de son chiffre d'affaires.

M. Sylvain Maillard. Excellent !

Mme Florence Lasserre-David. Il convient de rappeler ces chiffres car il est quelque peu inconvenant d'estimer que nos voisins ne pourraient pas disposer d'un droit – celui d'offrir des services dans un pays partenaire, alors que nous-mêmes en disposons. Au demeurant, la SNCF s'est pleinement saisie de cette possibilité et est désormais une entreprise parmi les plus performantes dans les pays dans lesquels elle est implantée. Comme nous le montrent les exemples italien, suédois ou allemand, l'ouverture à la concurrence s'est accompagnée d'un développement de l'offre, mais aussi de la demande qui profite de l'augmentation du nombre de dessertes, de la baisse des prix et de l'amélioration des installations et des services.

Mme Valérie Rabault. Regardez donc le prix du train à Londres !

Mme Florence Lasserre-David. Ainsi, en Allemagne, l'âge moyen du parc de la Deutsche Bahn a été divisé par deux en moins de vingt ans. En Italie, c'est le niveau de services offerts qui s'est fortement amélioré, avec notamment un accès wifi, des services multimédias et une restauration haut de gamme. Par ailleurs, les coûts d'exploitation par train-kilomètre des entreprises ferroviaires ont baissé de 20 % à 30 % en Allemagne et en Suède depuis l'ouverture à la concurrence.

Mme Valérie Rabault. Il n'y a juste pas la dette à payer !

Mme Florence Lasserre-David. Il nous semble, dans ce contexte, qu'il n'y a pas d'inquiétude à avoir à propos de l'ouverture à la concurrence. Au contraire, ces nouvelles possibilités de développement doivent mieux assurer la position de la SNCF dans le paysage européen et lui donner les moyens de fournir un service de plus grande qualité au profit, entre autres, des usagers français.

Pour atteindre ces objectifs et établir le débat sur des bases claires, il convient de préciser quelques points.

Tout d'abord, ce n'est pas une réforme à l'anglaise, dans laquelle l'opérateur historique a disparu. Le modèle qui a été retenu – appelé *open access* – revient concrètement à permettre à la SNCF de continuer à offrir les mêmes services et à desservir les mêmes gares tout en autorisant d'autres opérateurs à proposer leurs propres trains. Voyons cela comme une offre complémentaire pour les usagers et non uniquement comme une concurrence.

Cette réforme n'est pas davantage une privatisation : elle vise à la transformation de la structure actuelle, constituée de trois EPIC, qui pourrait prendre la forme d'une société anonyme à capitaux publics inaccessibles qui seraient donc intégralement détenus par l'État.

Enfin, ce n'est pas une loi sur la suppression des lignes de maillage territorial : ces lignes, nécessaires à l'irrigation de l'ensemble de notre territoire – et donc à sa vitalité – ne sont pas menacées. Bien au contraire, le projet de loi prend en compte la situation de déficit de desserte de certains de nos territoires et vise à y apporter des réponses nouvelles. À ce propos, nous remercions M. le rapporteur pour son amendement, adopté en commission, qui vise à établir un état des lieux complet de ces lignes et du réseau pour permettre notamment à l'État et aux régions d'en assurer une desserte responsable et cohérente avec nos objectifs d'amélioration de l'aménagement du territoire.

L'autre objectif de cette réforme est l'amélioration du service aux usagers avec une offre de desserte et de services plus large et plus complète. C'est un choix que nous assumons, qui vise aussi à donner aux usagers l'accès à une information simplifiée et à faciliter la multimodalité ; nous défendrons un amendement en ce sens. Dans cette perspective d'une meilleure intégration de tous les usagers, nous saluons l'amendement du Gouvernement, adopté en commission, qui vise à étendre les tarifs sociaux à l'ensemble des opérateurs ferroviaires.

L'ouverture à la concurrence se fera dans l'accompagnement de la SNCF et de ses agents ; d'une part, grâce à la transformation de sa gouvernance, elle devra donner à la SNCF, sur le plan national, l'agilité dont celle-ci dispose dans la gestion de ses filiales à l'étranger ; d'autre part, elle doit protéger les agents de l'entreprise, notamment en cas de changement d'opérateur au terme d'un appel d'offres.

Comme l'a justement rappelé notre collègue Charles de Courson, le principe de la convention collective, actuellement privilégié, est généralement loué par l'ensemble des syndicats car il permet une réelle négociation, alors que dans le cas du statut, même en cas d'accord entre les partenaires sociaux, le ministre chargé des transports peut s'opposer à toute modification. Le cadre sera ainsi plus vertueux et respectueux de la démocratie sociale.

Le nouveau pacte ferroviaire doit alors, comme je l'ai indiqué en introduction, faire de la SNCF l'un des piliers de la mobilité de demain, au service des usagers et dans le respect des droits des agents des entreprises ferroviaires, en leur assurant à la fois la sécurité de l'emploi et un avenir dans un contexte européen. Il devra aussi, à terme, régler la question de la dette – nous savons que le Gouvernement y travaille actuellement.

La mobilité de demain doit répondre à notre préoccupation d'aménagement du territoire et de désenclavement des zones périphériques. La demande de transport existe, comme nous l'ont montré les cars Macron, dont le développement ne s'est pas fait entièrement par substitution du rail. Il nous faut donc permettre aux différents acteurs, la SNCF en tête, de développer l'offre correspondante. C'est avec ces objectifs d'amélioration du service aux usagers et d'accompagnement de la SNCF et de ses agents que nous arriverons à construire ce nouveau pacte, qui sera la première pierre de la loi d'orientation des mobilités, laquelle favorisera – le groupe MODEM l'espère – le développement et la simplification de l'interconnexion et de la complémentarité des différents modes de transport, et nous dotera d'outils d'aménagement du territoire efficaces.

Il nous revient maintenant de trouver, dans cette loi, le point d'équilibre entre l'indispensable réforme de la SNCF, qui fera d'elle le grand transporteur ferroviaire de demain, le respect de ses agents – qui sont la force de cette entreprise – et l'ambition qui doit en faire l'épine dorsale de la mobilité

de demain des Françaises et des Français. La réforme est difficile, nous en convenons, car elle touche à l'ensemble de l'entreprise, mais elle est rendue nécessaire par un contexte nouveau dans lequel nous estimons que la SNCF a toutes les chances de réussite. C'est une réforme au service de la SNCF, de ses agents et de ses usagers, et c'est dans cet état d'esprit que nous la soutiendrons. (*Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM et sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Guy Bricout.

M. Guy Bricout. Monsieur le président, madame la ministre, madame et monsieur les présidents de commission, messieurs les rapporteurs, chers collègues, en 2001, l'Europe approuvait le premier paquet ferroviaire, qui préparait l'ouverture à la concurrence du fret international. Tout le monde savait alors que ce processus allait aboutir à l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs. C'était il y a dix-sept ans ; personne n'a été pris par surprise. La libéralisation du rail va dans le sens de l'histoire.

M. Sylvain Maillard. Eh oui !

M. Guy Bricout. Pourtant, nous sommes aujourd'hui pris par le temps pour transposer une directive avant le 25 décembre 2018, dans un climat de grève qui paralyse les chemins de fer français par période de deux jours. Nos pensées vont aux usagers qui se trouvent bloqués dans leurs déplacements quotidiens et pour lesquels la situation est inconfortable.

M. Sylvain Maillard. Il est bon de le rappeler !

M. Guy Bricout. Au nom du groupe UDI, Agir et indépendants, j'aimerais donc expliquer pourquoi nous considérons cette réforme comme nécessaire et rappeler certaines vérités sur l'avenir de la SNCF.

Je suis un usager du train. En tant que client, je ne suis pas pleinement satisfait de la ligne Cambrai-Paris, que j'emprunte chaque semaine. Les retards sont fréquents ; les conditions climatiques ont un impact démesuré sur le service ; l'information aux usagers est plus que perfectible.

La SNCF est une veille entreprise publique de 80 ans qui devrait faire la fierté de notre pays. Pourtant, à peine 55 % des Français en sont satisfaits et la proportion ne cesse de baisser. Sa dette est colossale – 47 milliards d'euros – et s'aggrave d'année en année. Elle a fait des efforts de transformation importants, mais elle se trouve aujourd'hui à un tournant de son histoire. Si elle n'arrive pas à se moderniser et à revoir son rôle pour devenir un acteur des mobilités – et non uniquement un acteur du secteur ferroviaire –, elle est menacée de disparition. C'est là notre première conviction : l'ouverture à la concurrence est une chance pour la SNCF.

Je suis un élu de la République. En tant que tel, je veux qu'aucun territoire ne soit enclavé, que chaque concitoyen ait accès à un maximum de solutions de mobilité, abordables et de qualité. J'ai tout à fait conscience que la politique du « tout-TGV » et la construction de nouvelles lignes au détriment de l'entretien du réseau constituent une faute que les gouvernements qui se sont succédé partagent et qu'il faut aujourd'hui rattraper.

Je serai vigilant pour que les choix politiques à venir soient équilibrés et que la complémentarité soit assurée entre lignes TGV et lignes TER, entre grandes et petites lignes – nous y reviendrons lors de la défense des amendements. Alors que 80 % des trains circulent sur 27 % du réseau ferré, le ferroviaire ne doit pas être seulement le moyen de connexion entre les métropoles.

L'État va devenir une autorité organisatrice de transport et devra utiliser pleinement ce rôle stratégique. Les régions ont également cette fonction ; les deux devront travailler de concert. Il ne faudrait pas, madame la ministre, que l'État se défausse d'une manière ou d'une autre en transférant progressivement aux régions l'ensemble du réseau secondaire.

Avec cette réforme, nous pouvons réaliser une ouverture à la concurrence en libre accès, à la française, avec une prise en compte des dessertes fines. Le rôle de l'État est déterminant dans la répartition capacitaire, la modulation du coût des péages et le maintien d'obligations de service public. C'est là notre deuxième conviction : l'ouverture à la concurrence est une chance pour nos territoires.

J'écoute les revendications des cheminots grévistes et les préoccupations dont ils nous font part. Le changement inquiète et c'est normal, mais ce texte ne prévoit aucune privatisation. Nous avons réaffirmé et confirmé le caractère public de la SNCF ; l'amendement du Gouvernement n°273 le fait aussi très clairement. La transformation de l'entreprise en société nationale permettra plus de souplesse, avec la création de filiales, mais aussi une maîtrise de l'endettement.

Mme Valérie Rabault. Et l'entrée d'actionnaires !

M. Guy Bricout. Rappelons d'ailleurs qu'à sa création, la SNCF était une société anonyme d'économie mixte. S'agissant du statut, nous ne voyons pas l'intérêt d'en faire un totem. Le nombre de recrutements hors statut a doublé en dix ans, sans que cela mette à mal la SNCF. L'arrêt des recrutements au statut conduira à la disparition progressive de ce dernier, sans heurts. Y mettre fin, c'est aussi faire davantage confiance aux partenaires sociaux en privilégiant la couverture par une convention collective, qui sera sans doute tout aussi protectrice.

Enfin, pour ce qui est de la dette, il est évident que ce n'est pas vraiment celle de la SNCF ; c'est celle de l'État, qui a privilégié le tout-TGV et multiplié les investissements. Il est donc évident que le Gouvernement doit clarifier sa position et son calendrier devant la représentation nationale. Les choses ne sont pas si simples, car à partir du moment où la dette est reprise, elle devient l'affaire des contribuables, et vous connaissez notre attachement à la maîtrise des dépenses publiques. La règle d'or a été l'un des combats de notre collègue Bertrand Pancher sous l'ancienne législature ; c'est une belle idée qui n'a pas été appliquée. Il faut maintenant avoir enfin le courage de traiter cette dette insoutenable.

C'est là notre troisième conviction : en clarifiant les questions de sa dette, de l'architecture de l'entreprise et du recrutement de ses employés, nous permettrons à la SNCF d'entrer pleinement dans un système concurrentiel. L'entreprise a toutes les capacités pour réussir cette libéralisation grâce à l'énergie des cheminots et à la feuille de route élaborée par la direction.

Nous souhaitons que les débats en séance portent véritablement sur le fond. Forcément, avoir un projet de loi composé à 99 % d'habilitations à légiférer par ordonnances a pour nous un côté frustrant.

M. Jean-Marie Sermier. C'est bien de le dire !

M. Guy Bricout. D'une certaine manière, nous sommes spectateurs des négociations entre le Gouvernement et les organisations syndicales.

M. Boris Vallaud. Ces dernières ont elles aussi le sentiment d'être spectatrices !

M. Guy Bricout. L'utilisation des ordonnances n'est pas vraiment un gage de rapidité. Nous devons avoir bouclé ce projet de loi d'ici à la fin de l'année, mais les ordonnances sur le code du travail ont démontré qu'un projet de loi ordinaire n'était pas moins rapide.

M. Boris Vallaud et Mme Valérie Rabault. C'est vrai !

M. Guy Bricout. Nous avons cependant été rassurés de voir, comme vous vous y étiez engagés, un certain nombre de dispositions inscrites directement dans la loi dès l'examen en commission, et les choses vont encore bouger lors de nos débats en séance. Les amendements adoptés en commission sont conformes à l'esprit de la réforme et à nos attentes sur la plupart des sujets.

Nous souhaitons l'inscription dans la loi des dispositions concernant les domaines évoqués à l'article 1^{er}, à savoir la gouvernance et des recrutements. C'est ce que va faire en partie le Gouvernement par amendement. La transformation en société nationale permettra mécaniquement de limiter l'endettement. Elle est, je le redis, un gage de souplesse : la possibilité de créer des filiales était l'un des manques de la réforme ferroviaire de 2014.

Le positionnement de Gares & Connexions est très important, comme l'a rappelé mon collègue Antoine Herth en commission des affaires économiques. Son autonomisation doit permettre d'offrir un meilleur service. Nous souhaitons que les gares deviennent – ou redeviennent – des lieux de vie, que des brasseries et des commerces puissent y ouvrir et s'y maintenir, qu'elles deviennent des centres névralgiques des modalités. Il n'est pas illogique que Gares & Connexions passe de SNCF Mobilités à SNCF Réseau, comme le proposera le Gouvernement. Cependant, au-delà de sa place dans l'architecture, il faut qu'elle ait une stratégie propre.

L'approche actuelle est pertinente dans les grandes gares. Saint-Lazare est un exemple souvent cité. Néanmoins, ne faudrait-il pas envisager un système de délégation, qui permettrait aux collectivités de gérer le bâtiment des plus petites gares ? Quoi qu'il en soit, le fonctionnement actuel n'est pas satisfaisant et ne permet pas de construire la gare du XXI^e siècle.

La possibilité de moduler les redevances pour irriguer des territoires, qui ne s'appliquera ni aux lignes à grande vitesse ni aux lignes moins attractives car moins rentables, est tout à fait positive. Sur l'*open access*, comme sur de nombreux points, nous souhaitons que les recommandations du rapport de Jean-Cyril Spinetta soient suivies. Il avait notamment préconisé le recours à des accords-cadres englobant un ensemble de dessertes cohérent. Quelle est votre position à ce sujet, madame la ministre ?

Concernant le calendrier d'ouverture à la concurrence, il n'y a pas non plus de surprise. En Île-de-France, la situation particulière du réseau et le rôle de la RATP justifient un calendrier plus étalé que pour le reste du réseau. Il faut également, comme vous l'avez fait, respecter le rythme des régions, tout en se conformant à la directive européenne. Les plus impatientes, comme les Hauts-de-France, pourront ouvrir à la concurrence dès 2019. Pour celles qui souhaitent prendre plus de temps, la signature d'une convention avec la SNCF pour dix ans restera possible avant 2023.

Nous faisons totalement confiance aux territoires pour organiser au mieux le service public. Le service public, c'est le système ferroviaire dans son ensemble. La SNCF, quant à elle, est une entreprise publique qui bientôt cohabitera avec

d'autres entreprises. Il reviendra aux autorités organisatrices de transport de choisir l'opérateur qui répondra le mieux au cahier des charges.

J'en viens au transfert des salariés. Nous avons conscience que cette question est éminemment sensible. Vous vous éloignez du rapport Spinetta, qui préconisait d'inscrire dans la loi le principe du transfert obligatoire. S'il est fait en priorité appel au volontariat, il faut veiller à ce que le « sac-à-dos social » soit suffisamment rempli pour être attractif.

Cette loi n'est pas une réforme ferroviaire de plus : c'est celle qui doit définir le système ferroviaire français du XXI^e siècle.

M. Sylvain Maillard. Merci pour votre soutien !

M. le président. La parole est à Mme Valérie Rabault.

Mme Valérie Rabault. Monsieur le président, madame la ministre, madame la présidente de la commission, monsieur le rapporteur, monsieur le rapporteur pour avis, mes chers collègues, vous nous proposez, je crois, la réforme ferroviaire la plus mal ficelée de l'histoire du Parlement, qu'il s'agisse de la méthode comme du fond. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Sacha Houlié. Depuis celle de 2014, vous voulez dire !

Mme Valérie Rabault. Concernant la méthode, vous avez déposé un texte qui comportait huit articles, et présenté de nouveaux amendements après l'expiration du délai de dépôt des amendements, de sorte que le présent projet de loi contient désormais vingt articles, dont plus de la moitié a été introduite en catimini...

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est faux !

Mme Valérie Rabault. ...alors même qu'ils portent sur le sujet complexe des péages.

Traiter un sujet aussi important que la SNCF en introduisant la moitié des articles du texte par voie d'amendement, c'est inadmissible et inédit à l'Assemblée nationale.

M. Boris Vallaud et M. Stéphane Peu. Très bien !

M. Christian Jacob. Elle a raison !

Mme Valérie Lacroute. On ne cesse de le dire !

Mme Valérie Rabault. J'en déduis que vous manquez de considération pour les députés. Vous estimez, sans doute, qu'ils seraient incapables de comprendre les enjeux économiques, budgétaires, financiers et humains du ferroviaire.

Ensuite, les questions de fond sont multiples. J'aborderai d'abord le sujet des péages, sur lequel le groupe Nouvelle Gauche, dont le porte-parole pour ce texte est M. Bouillon, a déposé plusieurs amendements. Je tiens à revenir sur l'un d'entre eux, qui a déjà été évoqué par plusieurs de nos collègues.

Madame la ministre, si SNCF Réseau souhaite se débarrasser d'une ligne, elle augmentera le péage.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Non ! Lisez le code des transports !

Mme Valérie Rabault. Aujourd'hui, aucune disposition de votre projet de loi n'empêche SNCF Réseau d'augmenter les péages. Les petites lignes desservant notre territoire sont donc remises en cause : tant qu'il n'y a pas de garanties inscrites dans la loi...

Mme Élisabeth Borne, ministre. Arrêtez de fantasmer !

Mme Valérie Rabault. Je ne fantasme pas, madame la ministre : je me contente de lire votre projet de loi. Tant qu'il n'y a pas de garanties concernant les petites lignes, vous ne pouvez nous demander de vous accorder notre confiance.

J'en viens, ensuite, au statut de l'entreprise, que vous semblez vouloir transformer en société anonyme – votre proposition sur le sujet n'est pas très claire. À part La Poste, toutes les entreprises publiques françaises transformées en société anonyme ont été privatisées. Notre groupe a repris les dispositions qui existaient pour La Poste pour préserver le capital de la nouvelle société, si, d'aventure, vous souhaitiez la transformer en société anonyme. J'espère que vous nous donnerez le bénéfice de cette garantie.

S'agissant du statut de cheminot, on a lu beaucoup de choses. Il paraît que ce statut engendrerait les difficultés financières de la SNCF. Nous avons donc fait un calcul basique, en divisant la masse salariale de la Deutsche Bahn par le nombre d'agents, et nous avons appliqué la même méthode à la SNCF. C'est une division que chacun saura probablement faire à partir du CE2, grâce à M. Blanquer. Le résultat est probant : il n'y a que 10 euros d'écart. Vous ne pouvez donc pas dire que le statut du cheminot engendre les difficultés financières de la SNCF.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire et M. Sylvain Maillard. On n'a jamais dit cela !

M. Vincent Thiébaud. C'est démagogique !

Mme Valérie Rabault. Je vous laisse le soin d'expliquer à M. Blanquer que faire une division, c'est démagogique.

En outre, vous proposez que certaines entreprises reprennent les cheminots si, d'aventure, elles exploitaient certaines lignes. Dans ce cas, madame la ministre, comment traiterez-vous l'ancienneté ? Vous mentionnez le salaire et les conditions de travail, mais n'évoquez pas ce sujet.

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est faux !

Mme Valérie Rabault. Dites-nous donc où il est évoqué dans le projet de loi ! Je le répète, seules les dispositions introduites dans la loi permettent d'apporter des garanties.

Enfin, j'en viens à deux sujets qui, eux, fragilisent l'équilibre financier de la SNCF : la dette, qui nous oblige à payer 1,5 milliard d'euros d'intérêts chaque année, et l'investissement.

M. Vincent Thiébaud. Ce n'est pas le sujet du projet de loi !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Que faisiez-vous pendant le précédent quinquennat ?

Mme Valérie Rabault. La dette n'est pas mentionnée dans votre projet de loi.

M. Sylvain Maillard. Pas encore !

Mme Valérie Rabault. J'ai bien compris qu'il s'agissait d'un texte à tiroirs, et que vous alliez déposer des amendements. Nul besoin que le groupe La République en marche lance des groupes de travail sur les amendements, si le Gouvernement fait preuve d'aussi peu de considération à l'égard du Parlement.

Concernant l'investissement, vous avez refusé, lors de la discussion du projet de loi de finances, tous nos amendements visant à accorder une part supérieure de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques – TICPE – à l'Agence de financement des infrastructures

de transport de France – l'AFITF – pour soutenir véritablement les infrastructures. (*Applaudissements sur les bancs du groupe NG.*)

M. le président. La parole est à Mme Marie Lebec.

Mme Marie Lebec. Monsieur le président, madame la ministre, madame la présidente de la commission, monsieur le rapporteur, monsieur le rapporteur pour avis, mes chers collègues, depuis près de deux cents ans, le transport ferroviaire fait la fierté de notre pays : fierté pour sa technologie, qui repose sur la qualité du savoir-faire de nos ingénieurs, pour son rôle dans l'aménagement du territoire alliant maillage territorial et lignes à grande vitesse, et pour les grandes transformations conduites avec les cheminots au fil du temps. Cependant, il est impératif que notre modèle ferroviaire s'adapte aux enjeux du XXI^e siècle et se transforme, sous peine de ne plus avoir d'avenir.

Or le dispositif actuel est à bout de souffle, et les Français se détournent du train dans leur choix de transport, année après année, depuis 2011. Les financements sont insoutenables, les coûts de production étant bien supérieurs à la moyenne européenne. Qui peut comprendre que, chaque année, la dette croisse de 3 milliards d'euros, alors que 14 milliards sont injectés par le contribuable ? Qui peut comprendre que les responsables politiques aient laissé filer la dette de la SNCF, au risque d'hypothéquer son avenir ?

Le réseau s'est dégradé par manque d'investissement, et la qualité du service n'est plus au rendez-vous. Qui peut accepter que 20 % des sillons fonctionnent au ralenti ? Qui peut tolérer que 18 % des TGV soient en retard, comme c'était le cas en 2016 ? L'organisation même de la SNCF est devenue illisible et inadaptée. Qui peut comprendre que les systèmes de signalisation et de panneaux ne soient pas unifiés au sein même des gares ? Qui peut comprendre qu'il n'y ait pas de responsable unique au sein des gares pour prendre les décisions ?

Le Gouvernement et la majorité se sont donné pour mission de refonder notre politique de mobilité. C'est le sens des assises de la mobilité, lancées en septembre dernier, et de la future loi d'orientation sur les mobilités.

Au cœur de notre projet se trouve la rénovation du transport ferroviaire. L'ouverture à la concurrence, encadrée par ce texte, permettra de réorganiser l'ensemble du système, de le rendre plus performant et lisible, mais aussi de mieux répondre aux attentes des usagers en proposant une offre de transport plus propre, plus connectée et plus intermodale.

Mettons un terme aux caricatures et à la désinformation : Non, il n'y aura ni privatisation du réseau ni privatisation de la SNCF.

M. Stéphane Peu. Si !

M. Alain Bruneel. De telles promesses, on en a déjà entendu !

Mme Valérie Rabault. Si vous dites vrai, inscrivez-le clairement dans le projet de loi !

Mme Marie Lebec. Nous prévoyons seulement la possibilité, pour de nouveaux opérateurs, de faire circuler des trains sur le réseau national et régional. Pour les usagers, cela signifie donc qu'il y aura plus de trains, plus d'offres et plus de services. Sur les grandes lignes, de nouveaux acteurs pourront proposer davantage de TGV. Les régions pourront choisir de conserver l'opérateur ou d'en changer, au regard d'un cahier des charges précis. Tous les États européens qui ont ouvert leur marché ont connu une hausse très significative de la fréquentation. La France

possède le deuxième réseau ferré d'Europe et ne peut se contenter d'être seulement le dixième pays pour l'intensité d'utilisation de ce réseau.

Pour la SNCF, ce sera un puissant aiguillon pour innover, être plus efficace et devenir un grand acteur mondial de la mobilité. C'est notre ambition et une chance pour le groupe. D'ores et déjà, la SNCF joue le jeu de la concurrence à l'international et remporte des marchés. Arrêtons d'être schizophrènes et assumons aussi l'exigence de compétitivité sur notre marché national. Tous les autres acteurs français de la mobilité, dont certains sont déjà des leaders mondiaux, seront également incités à proposer des offres attractives pour le consommateur.

Nous savons aussi que les infrastructures sont essentielles pour l'attractivité de notre pays auprès des investisseurs internationaux. Un réseau de qualité, c'est plus d'entreprises qui investissent sur notre territoire, et plus d'emplois. Pour sa part, l'État investira massivement pour la rénovation du réseau : 3,6 milliards d'euros par an pendant dix ans. Par ailleurs, les négociations menées depuis plusieurs semaines par le Gouvernement ont permis de sécuriser les cheminots qui feront le choix de rejoindre une nouvelle entreprise ferroviaire. C'est tout le sens du sac à dos social.

Aussi, mes chers collègues, vous l'aurez compris, notre politique ne consiste ni à maintenir le statu quo ni à couper brutalement les moyens, comme certains ont pu le faire par le passé. Nous accompagnons le changement et nous investissons pour être efficaces sur le long terme. Nous voulons une SNCF forte, dont la qualité des infrastructures et du service est reconnue par les autorités organisatrices de transports et par nos concurrents à l'international. C'est donc l'honneur de ce gouvernement et de cette majorité de défendre un projet aussi ambitieux. Dans quelques années, il sera jugé comme un tournant majeur, comme ce fut le cas pour l'ouverture à la concurrence dans la téléphonie ou le secteur aérien.

En tant que députée de la quatrième circonscription des Yvelines, dans laquelle a été inaugurée, en 1837, entre Paris et Saint-Germain-en-Laye, la toute première ligne de chemin de fer de France, uniquement dédiée aux voyageurs, je suis fière de participer avec mes collègues à cette grande transformation visant à donner un avenir à notre transport ferroviaire. Deux cents ans après, nous sommes tous des usagers du rail. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM et sur plusieurs bancs du groupe MODEM.*)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Monsieur le président, madame la ministre, madame la présidente de la commission, monsieur le rapporteur, monsieur le rapporteur pour avis, nous ne doutons pas que la France ait besoin d'un système ferroviaire puissant, rénové, économiquement équilibré, avec des transports de qualité, fiable, sécurisé et accessible, tout en répondant aux demandes croissantes de mobilité dans les métropoles et dans les agglomérations, et tout en assurant le maintien des dessertes en milieu rural. En cela, le groupe Les Républicains partage les deux objectifs de ce projet de loi, à savoir préparer et organiser l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs. Le processus européen de libéralisation du rail doit être lancé en décembre 2020 pour les lignes à grande vitesse, et à l'horizon 2023 pour les TER. Au regard de la situation actuelle de la SNCF, l'opérateur historique, nous mesurons le chemin qu'il reste encore à parcourir pour atteindre ces objectifs.

Madame la ministre, vous avez engagé une réforme... Mais laquelle? Et pour quels résultats? Difficile à dire pour les parlementaires que nous sommes au regard de la méthode employée. En effet, le recours aux ordonnances prive le Parlement d'un débat de fond. Nous allons ainsi discuter des principes généraux de cette réforme, mais sans discussion sur les sujets de fond.

Le projet de loi comportait, à l'origine, huit articles, mais il a été amendé en permanence, un amendement portant article additionnel arrivant même ce matin,...

M. Sébastien Jumel. Sans étude d'impact!

Mme Valérie Lacroute. ...outre des alinéas remplacés chacun par dix alinéas, et tout cela pour une réforme majeure. Les députés en sont ainsi réduits à poser quelques questions sur ses principes généraux et à s'interroger sur le contenu des négociations en cours sans en connaître les détails et sans avoir le temps de réagir.

M. Sébastien Jumel. Exactement!

Mme Valérie Lacroute. De nombreux sujets auraient pourtant mérité discussion!

L'article 1^{er} et, depuis ce matin, l'article avant l'article 1^{er}, donnent pouvoir au Gouvernement d'organiser la gouvernance et la forme juridique du groupe public ferroviaire.

M. Sébastien Jumel. Rien que ça!

Mme Valérie Lacroute. Cette gouvernance doit permettre la mise en place d'un cadre favorisant l'égalité de traitement entre opérateurs afin que l'ouverture du marché à la concurrence fonctionne. Or le modèle verticalement intégré que vous proposez – sur le modèle allemand – est source de conflits, voire de contentieux. Il est au contraire nécessaire d'assurer la séparation entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités, et surtout l'indépendance de SNCF Réseau vis-à-vis de l'EPIC de tête en supprimant celui-ci afin de ne pas compromettre la réussite à l'ouverture. Aussi, ce sujet aurait mérité un débat de fond.

La question de la dette abyssale de la SNCF n'apparaît nulle part dans ce texte alors qu'elle est l'un des problèmes majeurs de l'entreprise. Pour mémoire, en 2016, elle s'élevait à 42 milliards d'euros. Il semblerait, madame la ministre, que vous prépareriez la mise en place d'une structure nouvelle, aux contours encore flous, pour reprendre la dette de SNCF Réseau. En tout cas, la règle d'or n'a pas été respectée. Le Parlement doit pouvoir s'emparer de cette question en demandant, par exemple, un rapport sur la structure de la dette pour connaître l'état du ratio d'endettement de la SNCF ainsi que d'autres éléments budgétaires. Là aussi, ce sujet aurait mérité un débat de fond.

Notre assemblée dispose également de peu d'informations concernant le statut des cheminots, si ce n'est la date de fin des recrutements. Il n'y a, dans ce projet de loi, aucune ligne directrice sur le régime spécial de retraite des cheminots.

M. Sébastien Jumel. Eh oui: le sujet a été repoussé en 2019!

Mme Valérie Lacroute. Encore un sujet qui aurait mérité un débat de fond.

M. Sylvain Maillard. Ça viendra!

Mme Valérie Lacroute. Quant aux petites lignes, pourtant si utiles à nos concitoyens qui habitent en dehors des métropoles et dans les territoires ruraux, nous ignorons le sort que vous leur réservez. Vous avez indiqué que vous ne suivriez pas les recommandations du rapport Spinetta concernant ces

lignes, mais leur avenir, à ce stade, ne semble pas assuré. Ce n'est pas un rapport, décidé par amendement, sur l'état des lignes les moins fréquentées qui va rassurer les élus.

M. Sébastien Jumel. C'est le moins que l'on puisse dire!

Mme Valérie Lacroute. En refusant d'inscrire dans la loi le maintien des petites lignes, vous transférez aux régions le poids de leur rénovation sans aucune compensation financière.

Si nous pouvons approuver le projet global contenu dans ce texte ainsi que les objectifs affichés, la méthode employée par le Gouvernement est très maladroite, voire sciemment orchestrée par lui: aucun débat de fond, des amendements déposés à la dernière minute, des syndicats en colère, des élus de la nation méprisés, une population prise en otage encore ce matin, et le Parlement réduit à être une chambre d'enregistrement, au gré des décisions prises entre les syndicats et le Gouvernement.

Doit-on y voir une fois de plus, madame la ministre, la démonstration de l'aversion que le Président de la République porte aux parlementaires et à leur travail? (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Mme Florence Lasserre-David. Très bien!

M. le président. La parole est à M. Boris Vallaud.

M. Boris Vallaud. Monsieur le président, madame la ministre, madame la présidente de la commission, monsieur le rapporteur, monsieur le rapporteur pour avis, voilà plusieurs semaines que la SNCF nous est présentée par le Gouvernement comme un grand cadavre à la renverse; voilà plusieurs semaines que le Gouvernement prétend soigner le malade avec des remèdes dont nous doutons, un gouvernement qui, comme en toutes choses et sur tous sujets, est nécessairement celui qui rompt avec des décennies de turpitudes, de clientélisme, de couardise, d'incompétence – comme si tout commençait avec lui.

Depuis dix ans pourtant, la SNCF se transforme et le train reconquiert des voyageurs. En 2017, le TGV a gagné 10 % de voyageurs, le TER a cru de 5 % et le trafic francilien a progressé de 3,2 %. Pour le seul TER, ce mode de transport du quotidien, ce sont 20 000 voyageurs de plus chaque jour. Les Français aiment le train, les Français aiment la SNCF, que servent chaque jour des agents qualifiés et expérimentés, souvent plus que leurs homologues étrangers ou que leurs collègues du privé, ce qui explique en particulier les différences de coût – souvent évoquées mais que ma collègue Valérie Rabault vient de relativiser en comparant avec ceux de l'Allemagne – et aussi, comme le souligne le rapport Spinetta lui-même, que les trains arrivent en France plus souvent à l'heure que dans la moyenne des pays européens, y compris en Allemagne.

M. Sylvain Maillard. Donc tout va bien!

M. Boris Vallaud. Depuis dix ans, la SNCF se transforme, disais-je, cela n'a pas commencé avec vous, madame la ministre, et elle se développe en France comme à l'étranger. En 2017, le grand malade a même dégagé un bénéfice de plus d'1 milliard d'euros. Une rénovation est engagée, quoi que vous en disiez. La loi de 2014 a mis en œuvre la modernisation du dialogue social dans la branche ferroviaire et dans l'entreprise SNCF en substituant la négociation sociale à des règles administratives fixées par décret. Ce changement majeur a permis la réussite de la négociation de la première convention collective de branche en mai 2016, convention dont il paraît opportun aujourd'hui de rappeler

l'existence. D'autres négociations sont à l'œuvre et tous les syndicats y participent car aucun n'est par nature indifférent à la réforme et moins encore à l'avenir du service public.

Il n'en reste pas moins que demeure posée la double question de la dette de la SNCF et de l'entretien du réseau. C'est bien là que doit se porter la réforme. Mais ni le statut des cheminots ni celui de l'entreprise ne régleront ces deux questions.

M. Sébastien Jumel. Ne vous en déplaise, madame la ministre !

M. Boris Vallaud. Ce n'est ni dans les avanies faites aux cheminots, ni dans la création d'une SA, dont on peut craindre qu'elle soit l'antichambre d'une privatisation, que se nichent la défense du service public et la renaissance de la SNCF. L'ouverture à la concurrence le commande-t-elle ? Aucunement. Cette ouverture est d'ailleurs engagée depuis fort longtemps, et la négociation du quatrième paquet ferroviaire a laissé de nombreuses possibilités de confier à l'opérateur historique l'exploitation de lignes et a placé au premier rang des préoccupations la prise en compte des missions de service public.

Le sujet est donc ailleurs. Il est dans les 54 milliards d'euros de la dette. Nul ne doute que la dette de la SNCF soit celle de la nation ; nul ne doute qu'elle soit constituée de la somme des choix faits par les gouvernements successifs.

Ainsi, c'est bien l'État qui a engagé depuis 2010 SNCF Réseau dans un programme d'investissements de plus de 5 milliards d'euros par an pour la modernisation du réseau et pour le développement des lignes à grande vitesse, comme le prolongement vers Strasbourg de la LGV Est, celui vers Bretagne-Pays-de-la-Loire, le contournement de Nîmes et de Montpellier ou encore la LGV Sud-Est Atlantique vers Bordeaux – ligne, j'en suis le témoin hebdomadaire, qui connaît un franc succès, raison pour laquelle je suis attaché à son prolongement jusqu'à Hendaye.

L'État a eu raison de décider de ces investissements car il prépare ainsi l'avenir en aménageant le territoire. Mais, aujourd'hui, la SNCF s'endette pour rembourser une dette décidée par l'État. La question est ancienne, personne n'en disconvient, mais avec le retour de la croissance, avec l'augmentation des rentrées fiscales, avec la réduction du déficit public engagée depuis plusieurs années, la question se pose désormais plus sereinement d'une reprise de la dette par l'État, comme l'a fait l'État allemand avec celle de la Deutsche Bundesbahn. C'est une des conditions *sine qua non* d'une entreprise publique forte. Il faut désormais y répondre, madame la ministre, autrement que par l'esquive.

Il en va de même de la question des investissements. C'est une question centrale, chacun des intervenants l'a rappelé – elle a d'ailleurs été au cœur de la négociation du dernier contrat de performance signé entre la SNCF et l'État, qui prévoit 46 milliards d'investissement dans les dix prochaines années. Mais à vous écouter, madame la ministre, je ne suis pas certain que cet engagement sera tenu à cette hauteur. En tout cas, si vous avez besoin d'informations à ce sujet, je vous indique qu'une des ministres d'aujourd'hui en a été la signataire du côté de la SNCF.

M. le président. Il faut conclure, mon cher collègue.

M. Boris Vallaud. Madame la ministre, voilà les deux conditions indépassables pour une entreprise publique forte et pour un service public de qualité. C'est ce qu'attendent de vous les usagers des services publics et leurs nobles serviteurs, les cheminots. (*Applaudissements sur les bancs des groupes NG et GDR.*)

M. le président. La parole est à M. Sébastien Chenu.

M. Sébastien Chenu. Monsieur le président, madame la ministre, madame la présidente de la commission, monsieur le rapporteur, monsieur le rapporteur pour avis, chers collègues, comment le Gouvernement pourrait-il proposer de justes solutions à la crise que traverse le rail français puisqu'il invoque, aux origines de celle-ci, de fausses causes, qu'il s'agisse du statut de la SNCF prétendument inadapté, de cheminots prétendument privilégiés, de petites lignes non rentables ? Ce nouveau pacte ferroviaire, né des conclusions du rapport Spinetta, s'attaque aux mauvais coupables. Ce n'est guère étonnant, car si M. Spinetta n'est pas un expert du rail, il s'y connaît en revanche très bien en ce qui concerne la casse du service public : chef d'orchestre de la privatisation d'Air France, initiateur de l'ouverture à la concurrence pour La Poste et GDF-Suez, il est l'homme de main idéal du Gouvernement dont les cibles privilégiées sont depuis le début les fonctionnaires et le service public.

L'immense dette de SNCF Réseau a pourtant été provoquée par l'État. Elle n'a rien à voir avec le statut des cheminots, mais découle des décisions catastrophiques de tous les gouvernements qui se sont succédés depuis trente ans. Vous-même, madame la ministre, conseillère technique chargée des transports du cabinet de Jospin puis, en 2002, directrice de la stratégie de la SNCF, en savez certainement quelque chose et en avez une part de responsabilité.

Depuis 2010, l'État a engagé SNCF Réseau dans un programme d'investissements dépassant les 5 milliards d'euros annuels pour les lignes à grande vitesse, au détriment des réseaux de proximité indispensables à la vitalité des territoires. Au même moment, l'État réduit drastiquement les subventions, ce qui contraint SNCF Réseau à recourir massivement à l'endettement. La dette accumulée est devenue telle que SNCF Réseau arrive à l'absurde situation d'être obligée de s'endetter pour rembourser la dette créée par l'État.

Entre 2010 et 2017, selon les conclusions du rapport Degest, contre-expertise du rapport Spinetta, pour 100 euros empruntés par SNCF Réseau, 59 euros ont été consacrés au remboursement de la dette quand 41 euros l'ont été au réseau. Ce même rapport explique combien M. Spinetta a chargé le statut et le coût du travail. Or le Gouvernement propose le chantage suivant : grand seigneur, l'État reprendrait la dette à son compte en échange de l'abandon du statut des cheminots ainsi que de l'adoption des autres modalités du démantèlement pur et simple de la SNCF. Il omet de préciser, bien sûr, que lui-même, notamment à l'époque d'Alain Juppé, s'est servi des comptes de la SNCF à la fin des années 1990 pour y loger une partie de sa dette afin de rentrer dans les clous de Maastricht et ainsi d'être éligible à la monnaie unique. L'État ne ferait que reprendre ce dont il s'était débarrassé il y a vingt ans.

Il n'y a donc pas de raison de remettre en cause le statut des cheminots en ce qui concerne le personnel roulant. À obligations particulières, conditions particulières et statut particulier. Rien de scandaleux à cela. Si les cheminots paraissent privilégiés du fait d'un statut leur permettant notamment des conditions de départ à la retraite avantageuses, c'est en compensation d'astreintes particulières, comme le fait de devoir travailler la nuit, les dimanches et les jours fériés. En outre, il est absolument nécessaire de fidéliser les travailleurs pour les postes les moins attractifs et auxquels sont attachées des astreintes : par quel autre moyen plus efficace que le statut pourrait-on y parvenir ? La remise en cause du statut des cheminots est d'autant moins justifiée que la hausse du coût du travail s'explique par des facteurs structurels.

Cessons les faux-semblants : l'objectif à terme de la réforme de la SNCF, c'est la privatisation et donc la disparition du service public des transports pour des raisons purement idéologiques. L'intégralité des réformes d'Emmanuel Macron lui est inspirée par une philosophie de la dérégulation, de la mobilité forcée, du déracinement, au service des grandes puissances financières. Qu'il s'agisse de la Grande-Bretagne, où le prix du billet a été multiplié par trois, de l'Italie comme de l'Allemagne, où la société prétendument privée est en réalité tenue financièrement à bout de bras par l'État, aucun exemple à l'étranger ne prouve que la concurrence et la privatisation seraient des facteurs de progrès dans les chemins de fer.

En vérité, chers collègues, ce n'est pas l'intérêt général qui dicte cette réforme : elle est imposée par une directive de l'Union européenne, qui en fixe également le calendrier.

Madame la ministre, vous n'avez d'ailleurs pas dit un mot à ce sujet dans votre discours, comme si vous en aviez un peu honte et qu'il fallait le cacher aux Français. Le paquet ferroviaire a d'ailleurs été voté par les députés du groupe Les Républicains comme par ceux du groupe socialiste, qui sont désormais bien à mal à l'aise dans cet hémicycle.

À plat ventre devant Bruxelles, nos élites dirigeantes s'empressent, une fois encore, de sacrifier le modèle français sur l'autel de l'idéologie européiste. Car qui seront les laissés-pour-compte de cette réforme ? Toujours les mêmes : ceux qui vivent dans cette France rurale, affectée par vos politiques et qui verra inéluctablement disparaître – quoiqu'en dise le Gouvernement – les dernières lignes de chemin de fer qui continuaient de l'irriguer. Je parle des travailleurs des zones périurbaines où l'engorgement des routes rend toute alternative au transport ferroviaire impossible, et qui verront le prix de leurs déplacements doubler aux heures de pointe. Dans les Hauts-de-France par exemple, pas moins d'une vingtaine de lignes sont ainsi menacées, comme, dans ma circonscription, la liaison Lourches-Valenciennes.

La lutte pour le maintien du service public est l'affaire de chaque Français. Bien sûr, madame la ministre, votre politique fera des gagnants : les groupes Vinci, ou Eiffage, que vous connaissez bien. Ils profiteront ainsi, demain, des concessions payées par les Français. Des dividendes seront alors versés aux actionnaires : vous ne ferez croire à personne qu'ainsi l'intérêt général aura été défendu. Or seul ce dernier, c'est-à-dire l'intérêt général des Français, compte. Seul cet intérêt général guide notre action.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Non, c'est faux !

M. Jean-Luc Mélenchon. L'intérêt général, pour vous, c'est l'intérêt des catholiques !

M. Sébastien Chenu. Or, il faut bien le dire, ce même intérêt général mobilise très peu les députés du groupe La République en marche, visiblement peu enclins à soutenir ce texte.

En conséquence, les députés du Front national s'opposent à ce projet de privatisation.

M. Gilbert Collard. Très bien !

M. Sébastien Jumel. Le Front national a toujours insulté les grévistes !

M. le président. La parole est à M. Benoit Simian.

M. Benoit Simian. Monsieur le président, madame la ministre, madame la présidente de la commission, monsieur le rapporteur, monsieur le rapporteur pour avis, chers collègues, dès son élection, le Président de la République a fait part de sa volonté de refonder notre politique des transports, avec un objectif central : améliorer, dans tous les territoires, la mobilité de tous les Français.

M. Sébastien Jumel. Ah oui ?

M. Benoit Simian. Dans le monde hyper-connecté dans lequel nous évoluons, la mobilité physique conditionne toutes les autres mobilités, sociale ou professionnelle : le devoir de notre gouvernement est donc aujourd'hui d'assurer la liberté de déplacement de chacun – en ne laissant personne de côté – sur l'ensemble du territoire.

À cet égard, le système ferroviaire a toujours été au cœur de nos politiques de mobilité et a, historiquement, joué un rôle prépondérant tant dans le développement de notre économie que dans l'aménagement de notre territoire. Afin qu'il puisse conserver ce rôle moteur et relever le défi de la transition écologique, il est nécessaire de le réformer en profondeur.

Les assises nationales de la mobilité, grande concertation mise en œuvre par ce gouvernement, ont permis d'identifier les besoins et les attentes prioritaires de tous nos concitoyens en matière de transport, notamment de transport ferroviaire.

En complément, le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures – dont Barbara Pompili, Matthieu Orphelin, ici présents, et moi-même avons été membres –, ainsi que les négociations qui se sont ensuivies avec les parties prenantes, ont permis d'associer les syndicats, tout autant que l'ensemble des acteurs concernés, à la réflexion sur la refonte de notre système ferroviaire, dans un processus de concertation inédit.

M. Sébastien Jumel. Ça c'est clair : il est inédit !

M. Benoit Simian. Mon parcours personnel et professionnel fait que je suis, comme l'ensemble des Français, particulièrement attaché au service public ferroviaire, à la SNCF – qui fait partie de notre patrimoine national – tout autant qu'aux cheminots qui y travaillent. C'est justement parce que nous sommes profondément attachés à ce bien public que nous devons agir avec courage et lucidité pour procéder à un certain nombre de réformes.

Force est en effet de constater que, depuis bien longtemps, les gouvernements qui se sont succédés n'ont pas su relever les défis auxquels ils ont été confrontés : en dehors des lignes à grande vitesse, le réseau ferré national, victime de plusieurs décennies de sous-investissement, se dégrade.

En outre, alors que la demande se maintient, l'augmentation de la part du ferroviaire dans la mobilité des Français demeure faible et la qualité de service baisse.

En parallèle, nous assistons à un accroissement, de plusieurs milliards par an, de l'encours de la dette : elle devrait atteindre 62 milliards d'euros en 2026.

Quoi qu'il en soit, en tant que rapporteur spécial pour les crédits de la mission « Infrastructures et services de transports », je ne peux que me réjouir du projet de loi qui est aujourd'hui à soumis notre examen, car il rendra possibles quatre grandes avancées.

La première de ces avancées est la construction d'une nouvelle SNCF, avec une nouvelle gouvernance et une organisation unifiée.

La deuxième avancée réside dans l'amélioration, grâce à la mise en œuvre d'un projet stratégique d'entreprise, de la productivité et des performances du groupe.

Troisième avancée: la modernisation sociale avec, notamment, la fin des recrutements au statut pour les nouveaux embauchés et la question du transfert des personnels.

M. Alexis Corbière. Pour quelle raison ?

M. Benoît Simian. Sur ce point, nous devons, en tant que parlementaires, veiller à ce que la transition se fasse dans les meilleures conditions pour les salariés. J'ai d'ailleurs déposé un amendement – cosigné par un certain nombre de mes collègues – allant dans ce sens, puisqu'il vise à instituer un principe de solidarité de branche permettant, entre autres, de sécuriser le transfert des formations et des compétences.

Ce projet de loi doit enfin – c'est la quatrième avancée – permettre de préparer notre pays et son système ferroviaire dans son ensemble à l'ouverture à la concurrence. Il s'agit de nous conformer à nos obligations européennes, mais également de répondre aux attentes des usagers, lesquels attendent un meilleur service, et à celles des régions, qui pourront choisir leur opérateur.

Sur ce dernier point, le calendrier d'ouverture progressive à la concurrence proposé par le Gouvernement est un gage de réussite de notre réforme, car il laisse aux régions le temps de s'adapter.

Mme Valérie Rabault. Elles vont être contentes !

M. Benoît Simian. Ces dernières joueront en effet un rôle central dans le processus: il est donc primordial de les accompagner au mieux. C'est la raison pour laquelle je défendrai des amendements visant notamment à améliorer leur information, d'une part sur l'évolution des services de transport ferroviaire dans leur territoire et, d'autre part, sur l'exécution des contrats attribués aux opérateurs.

Afin d'assurer la réussite du processus d'ouverture à la concurrence, nous devons aussi être également attentifs à la préservation du rôle du régulateur, l'ARAFER: je proposerai également un amendement en ce sens.

Mes chers collègues, nous sommes aujourd'hui confrontés à un enjeu majeur pour l'avenir de notre pays: la refondation de notre système ferroviaire, qui doit permettre à chaque Français de se déplacer sur notre territoire en toute liberté, en toute fiabilité, en toute sécurité et à un coût raisonnable. Il est de notre devoir de prendre nos responsabilités et d'agir pour un meilleur service public ferroviaire. Soyez assurée, madame la ministre, que je serai à vos côtés, avec la majorité, pour mener à bien cette réforme et dessiner la SNCF du futur ainsi que le transport ferroviaire du XXI^e siècle. (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. Thierry Benoit. Ce n'était pas mal !

M. le président. La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, dernier orateur inscrit dans la discussion générale.

M. Jean-Marc Zulesi. Monsieur le président, madame la ministre, madame la présidente de la commission, monsieur le rapporteur, monsieur le rapporteur pour avis, chers collègues, nous discutons aujourd'hui d'une réforme de fond de la SNCF, d'un pacte ferroviaire qui vise tout à la fois à préparer l'avenir de nos territoires, à accompagner la transition écologique et à remettre la mobilité du quotidien au cœur de notre société.

Le pacte ferroviaire illustre d'abord une ambition: celle de ne plus devoir choisir entre service public et efficacité économique.

M. Jean-Luc Mélenchon. Oh !

M. Alexis Corbière. Cela ne veut rien dire !

M. Jean-Luc Mélenchon. La concurrence, cela ne sert à rien ! C'est du gaspillage !

M. Jean-Marc Zulesi. Le pacte ferroviaire, c'est également des moyens, une SNCF modernisée, une concurrence régulée et des infrastructures renforcées. Je le souligne: 10 millions d'euros seront investis chaque jour dans la remise à niveau de nos lignes de proximité,...

M. Sébastien Jumel. Vous savez que ce n'est pas vrai !

M. Jean-Marc Zulesi. ...ces lignes de vie oubliées et pourtant si chères à nos territoires.

Je voudrais maintenant rappeler quelques vérités. Non, le service rendu par la SNCF n'est pas satisfaisant et cette défaillance n'est pas de la responsabilité des cheminots;...

M. Alexis Corbière et M. Boris Vallaud. Alors, pourquoi toucher au statut ?

M. Jean-Marc Zulesi. ...c'est un constat que nous partageons tous.

M. Thierry Benoit. Nous aimons les cheminots ! (*Sourires.*)

M. Jean-Marc Zulesi. Oui, nous héritons, s'agissant de la gestion de notre système ferroviaire, des erreurs du passé, qui nous ont conduits à oublier nos lignes régionales et locales au profit du tout-TGV, à accumuler une dette abyssale et, enfin, à échouer à rendre la SNCF compétitive.

M. Jean-Marie Sermier. Quel entrain !

M. Jean-Marc Zulesi. Depuis des décennies, les hommes politiques...

Mme Valérie Rabault. Et les femmes ?

M. Jean-Marc Zulesi. ...se sont refusés à toute réforme ambitieuse.

Les anciennes majorités, par trop frileuses, ont souvent, plutôt que de regarder la situation en face, préféré les demi-mesures et les compromis inefficients. Il est désormais de notre responsabilité collective de remettre la motrice SNCF sur des rails soutenables.

M. Jean-Luc Mélenchon. Il est caricatural !

M. le président. Monsieur Mélenchon, chers collègues, laissons parler M. Zulesi, s'il vous plaît.

M. Jean-Luc Mélenchon. Permettez que nous exprimions notre avis !

M. Alexis Corbière. Nous applaudissons devant tant de mesure !

M. Jean-Marc Zulesi. Mes chers collègues de l'opposition, il n'est jamais trop tard pour bien faire. Prenez vos responsabilités.

M. Sébastien Jumel. Il nous a compris: il a des accents gaullois !

M. Jean-Marc Zulesi. Arrêtez les caricatures: cette réforme, ce n'est ni la privatisation de la SNCF ni la casse du service public; ce sont vos postures qui ont fait prendre tant de retard à la SNCF. Ensemble, inversons la vapeur ! (*Rires et exclamations sur les bancs du groupe FI. – Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. Alexis Corbière. Ça c'est sûr, avec vous tout va reculer !

M. Jean-Luc Mélenchon. La vapeur ? Mais c'est le XIX^e siècle, ça !

M. Stéphane Peu. Halte au charbon !

M. le président. Mes chers collègues, je vous en prie, seul M. Zulesi a la parole.

M. Jean-Marc Zulesi. Le nouveau monde dans lequel nous voulons faire entrer le système ferroviaire français sera ouvert à la concurrence. Je sais que beaucoup d'entre vous s'en inquiètent.

À ces timides et à ces craintifs tentés par le repli sur soi, je veux dire qu'en 2018 nous ne pouvons plus nous cacher derrière l'Europe. L'ouverture à la concurrence n'est pas que le simple résultat de la transposition d'une directive européenne : c'est avant une chance.

M. Sébastien Jumel. N'ayez donc pas peur de la vapeur !

M. Alexis Corbière. Croit-il seulement à ce qu'il dit ?

M. Jean-Marc Zulesi. La concurrence, pourvu qu'elle soit anticipée, organisée et non subie, est porteuse de progrès et d'innovation.

M. Stéphane Peu. Pour le fret ferroviaire également ? Belle réussite !

M. Jean-Marc Zulesi. La concurrence n'aura pas pour conséquence de provoquer un recul de la SNCF face à des compagnies étrangères : bien au contraire, elle permettra son ouverture à de nouveaux marchés. Cessons de penser que seule la Deutsche Bahn peut être compétitive en Europe ! (*Exclamations sur les bancs des groupes GDR, FI et NG.*)

M. Sébastien Jumel. Nous la favorisons !

M. le président. Monsieur Zulesi, je vous demande une seconde. Mes chers collègues, il me semble que nous vous avons, tout à l'heure, écouté avec attention : je vous demande donc d'écouter l'orateur, M. Zulesi, et de faire preuve par son égard du même respect qui vous a été témoigné par nos collègues.

M. Jean-Luc Mélenchon. Nous le félicitons, monsieur le président !

M. le président. Seul M. Zulesi a la parole, et son temps de parole sera prolongé.

Cher collègue, je vous en prie, poursuivez.

M. Jean-Marc Zulesi. La SNCF sera conquérante, pourvu que nous lui en donnions les moyens. Enfin, la concurrence constitue aussi la promesse d'un meilleur service à un meilleur coût pour l'usager.

M. Thierry Benoit. Bien sûr !

M. Jean-Marc Zulesi. Ma région, Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'attend avec sérénité. Le Conseil régional a même un train d'avance, puisqu'il a déjà lancé un appel à manifestation...

M. Sébastien Jumel. Des manifestations, il y en aura, c'est sûr ! (*Rires sur les bancs des groupes GDR et FI.*)

M. Jean-Marc Zulesi. ...d'intérêt pour l'exploitation de ses lignes.

Mes chers collègues, nous croyons en la SNCF, et c'est parce que nous croyons en elle et en ses cheminots que nous allons leur permettre de regarder l'avenir avec confiance.

M. Sébastien Jumel. Cela ne veut rien dire !

M. Jean-Marc Zulesi. C'est tout le sens de ce nouveau pacte ferroviaire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Thierry Benoit. Très bien !

M. le président. La discussion générale est close.

M. Jean-Luc Mélenchon. Quel dommage ! Vous n'en auriez pas encore un comme celui-là ? (*Rires.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les différentes interventions appellent effectivement de ma part quelques précisions.

S'agissant tout d'abord de la méthode choisie, elle vise à concilier l'urgence à agir et la volonté de mener une large consultation.

M. Jean-Marie Sermier. Dans la précipitation !

M. Alexis Corbière. Pour la consultation, c'est raté !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Oui, monsieur Bouillon, il y a urgence à agir car, si elle allait dans le bon sens, ce que je ne conteste pas, la réforme de 2014 n'a rien prévu s'agissant des calendriers d'ouverture à la concurrence, des modalités de transfert des salariés et des garanties apportées à ces mêmes salariés.

M. Christian Jacob. Ce n'est pas étonnant !

M. Jean-Luc Mélenchon. En dépit de vos efforts, madame la ministre, vous ne réussirez pas à détruire la SNCF !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vous le savez, la date limite de transposition de la directive du quatrième paquet ferroviaire – y compris les décrets – a été fixée au mois de décembre 2018.

M. Loïc Prud'homme. Vous ne savez qu'obéir aux directives !

M. Stéphane Peu. Vous avez le loisir de changer cette date !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il y a donc, par conséquent, urgence à agir. Il ne s'agit pas seulement d'une échéance technocratique : l'ouverture à la concurrence est en effet prévue dès décembre 2019. Il y a donc bien urgence à agir.

Du reste, les derniers incidents, comme les difficultés vécues par les voyageurs au cours de leurs transports au quotidien, nous confirment cette urgence. C'est pour cette raison que le Gouvernement a fait le choix d'une concertation d'une durée de deux mois et de trois mois de débats parlementaires.

M. Jean-Marie Sermier. Ils dureront bien moins longtemps !

Mme Élisabeth Borne, ministre. En effet, pour concilier concertation et débat parlementaire, le projet de loi que j'ai présenté au conseil des ministres du 14 mars était un projet de loi d'habilitation autorisant, conformément à la Constitution, le Gouvernement à prendre par ordonnances un certain nombre de mesures.

Nous nous étions engagés à remplacer par voie d'amendement dans le projet de loi – chaque fois que nous aurions, au cours du processus de concertation, suffisamment avancé sur un sujet – les articles d'habilitation concernés par les dispositions en dur.

M. Sébastien Jumel. Sans étude d'impact !

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est ce que j'ai fait en amont du débat en commission.

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

Mme Valérie Rabault. Il faut des études d'impact !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous le dis, madame Rabault : oui, les dispositions relatives à l'ouverture à la concurrence ont été débattues en commission. Nous pourrions débattre, au cours de l'examen du projet de loi en séance publique, des amendements déposés concernant l'organisation.

Monsieur Prud'homme, les amendements ne sont pas déposés en catimini :...

Mme Valérie Rabault. Ni hors délais ?

M. Loïc Prud'homme. Un dimanche ! Comment appelez-vous cela, alors ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...ils le sont publiquement et peuvent ensuite être débattus. Je réponds également à M. Faure, même s'il a quitté l'hémicycle : oui, ces amendements tiennent compte de la concertation,...

M. Christian Jacob. Pourquoi avoir écarté toute concertation avec les députés ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...aussi bien le premier amendement que j'ai déposé concernant l'ouverture à la concurrence – qui prend en compte certaines propositions des syndicats qui ne sont pas dans une opposition de principe à l'ouverture à la concurrence – qu'un certain nombre d'autres amendements, déposés soit par le rapporteur soit par le Gouvernement pour tenir compte des nouvelles propositions de ces mêmes syndicats.

Non, monsieur Sermier, il ne s'agit pas d'agir dans la précipitation. (« Si ! » sur les bancs du groupe LR.) C'est strictement la méthode qui avait été annoncée :...

M. Jean-Marie Sermier. C'est une mauvaise méthode !

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...concilier l'urgence à agir et la volonté de concertation.

M. Christian Jacob. Pourquoi ne pas avoir déposé vos amendements lors de l'examen du texte en commission ?

M. le président. S'il vous plaît, chers collègues, laissez la ministre s'exprimer !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je voudrais aussi indiquer tout ce que cette réforme n'est pas.

D'abord, monsieur Sermier, ce n'est pas la réforme des petites lignes. Le sujet a déjà été débattu lors de l'examen d'un certain nombre d'amendements en commission : je ne pense pas que ce soit à l'échelon national qu'il faille décider du sort des lignes régionales. Ces lignes régionales, leur avenir doit se discuter au niveau des régions.

M. Christian Jacob. Encore faut-il leur en donner les moyens !

M. Jean-Marie Sermier. Et l'inscrire dans la loi !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Mais, messieurs les députés, tel est bien le cas, dans le cadre des contrats de plan État-région, dont je rappelle qu'ils seront respectés !

M. Sébastien Jumel. Sans financement ? Cela s'appelle refiler la patate chaude aux régions !

Mme Élisabeth Borne, ministre. En outre, l'amendement introduit par le rapporteur nous permettra de disposer d'un état des lieux, en vue de la préparation des prochains contrats de plan.

Je veux aussi dire à Mme Rabault – si toutefois elle veut bien m'écouter (*Exclamations sur les bancs des groupes NG et LR*) –...

Mme Valérie Rabault. Mais je vous écoute, madame la ministre !

Mme Valérie Lacroute. Ce serait plutôt à la ministre d'écouter les députés !

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...que, s'agissant des péages, le code des transports prévoit l'avis de l'ARAFER et l'avis des régions.

Mme Valérie Rabault. Ce n'est pas la même chose !

Mme Élisabeth Borne, ministre. De plus, nous avons introduit, sur proposition du rapporteur, un amendement qui vise à ce que les péages ne fassent pas obstacle au maintien ou au développement de lignes en fonction d'objectifs d'aménagement du territoire. Je vous invite à vous reporter à cet amendement, qui a été adopté en commission.

Monsieur Bricout, je veux vous rassurer : non, l'État ne se défaussera pas, il continuera à accompagner les régions dans le maintien de ces petites lignes.

M. Sébastien Jumel. Y compris la ligne Abbeville-Le Tréport ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le projet de loi d'orientation sur les mobilités permettra d'accroître la fréquentation de ces lignes, grâce à la mise en place d'autorités organisatrices, qui font aujourd'hui cruellement défaut sur 80 % de notre territoire.

Cette réforme n'est pas non plus la réforme vers la privatisation. S'agissant de l'ouverture des TER à la concurrence, il s'agit bien, je le répète, de maintenir le service public à la française : c'est la collectivité publique qui organise le service public, définit les dessertes, les services, les fréquentations, les tarifs.

Oui, monsieur Bouillon, le règlement OSP reprend bien cette idée de service public à la française.

Non, monsieur Prud'homme – qui n'est plus là –...

Plusieurs députés du groupe FI. Si, il est là !

Mme Élisabeth Borne, ministre. ..., il n'y aura pas d'abandon des petites lignes. Il faut que nous sortions de ce débat sur des lignes qui seraient rentables et d'autres qui ne le seraient pas.

M. Sébastien Jumel. C'est pourtant ce que dit le rapport Spinetta !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je rappelle que, sur le plan national, les voyageurs financent en moyenne 25 % du coût du service des TER.

M. Thierry Benoit. Tout à fait !

Mme Élisabeth Borne, ministre. La notion de rentabilité ne s'applique donc pas aux lignes de TER, qui relèvent du service public. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM et sur quelques bancs du groupe MODEM.*) Ces lignes resteront gérées par un gestionnaire d'infrastructures publiques, dans le cadre d'une délégation de service public.

Tout cela se fera sous la responsabilité des régions, monsieur Wulfranc. Je suis en effet attachée à la décentralisation – tout comme, je le pense, un certain nombre de parlementaires sur ces bancs. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

Le changement de statut n'est pas une privatisation,...

M. Jean-Luc Mélenchon. Ah si !

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...cessons de susciter des peurs.

M. Loïc Prud'homme. C'est du dumping social !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il sera inscrit dans la loi que la SNCF est une société nationale à capitaux publics, détenus par l'État et dont les titres seront incessibles.

M. Jean-Luc Mélenchon, M. Alexis Corbière et M. Stéphane Peu. Comme GDF ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ne mélangeons pas tout ! (*Exclamations sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

M. le président. Mes chers collègues, vous avez déjà interpellé la ministre à l'occasion de vos interventions. Laissez-la s'exprimer !

M. Loïc Prud'homme. Elle nous prend pour des poissons rouges !

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'ensemble des entreprises ferroviaires en Europe sont des sociétés publiques. C'est par exemple le cas des chemins de fer allemands.

M. Jean-Luc Mélenchon. Les chemins de fer allemands ne marchent pas, madame !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Toutes, à l'exclusion des entreprises d'Angleterre, dont j'ai dit que ce n'était pas notre modèle, sont des sociétés publiques, pour la plupart depuis le début des années 1990.

M. Jean-Marie Sermier. Tout cela n'est pas très clair.

M. Alain Bruneel. Si : le capital se portera bien !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je voudrais remercier Mme la présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, ainsi que M. le rapporteur, d'avoir souligné que cette réforme ferroviaire s'inscrivait dans une refonte globale de notre politique de mobilité, avec notamment les assises nationales de la mobilité et les travaux du Conseil d'orientation des mobilités – merci, madame Pompili, monsieur Orphelin, monsieur Simian d'y avoir apporté vos lumières.

M. Loïc Prud'homme. Et quelles lumières !

Mme Élisabeth Borne, ministre. S'il est vrai que le fer doit être l'armature de notre politique de mobilité durable, il nous faut aussi répondre aux besoins de tous les citoyens, dans tous les territoires. En la matière, il y a beaucoup de chemin à faire. Le projet de loi d'orientation sur les mobilités sera l'occasion de revoir la gouvernance et de traiter la situation des 80 % du territoire national dans lesquels il n'y a pas d'autorité organisatrice, des territoires où ce n'est ni le transport ferroviaire ni même les transports publics réguliers qui peuvent répondre aux besoins de nos concitoyens.

Je précise à M. Prud'homme que la mise en demeure de la Commission européenne sur la qualité de l'air concerne les grandes agglomérations, dans lesquelles il nous faut résolument...

M. Loïc Prud'homme. Désobéir ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...développer du transport public et des modes de transport alternatifs à la voiture. C'est au cœur de la politique de mobilité que je mène aux côtés de Nicolas Hulot.

M. Loïc Prud'homme. Vous désobéissez aux directives européennes quand ça vous arrange !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur Sermier, je voudrais vous rassurer... – mais il n'est plus là.

M. Jean-Marie Sermier. Mais si !

Mme Valérie Rabault. Tout le monde vous écoute, madame la ministre. Personne n'est parti !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le projet de loi de programmation des infrastructures permettra d'apporter des réponses, avec une approche intermodale, à la question des infrastructures qui sont promises depuis des décennies, sans financement.

M. Jean-Marie Sermier. Quand ça ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je présenterai ce texte dans les prochaines semaines, dans le cadre du projet de loi d'orientation sur les mobilités.

M. Thierry Benoit. Très bien !

M. Sébastien Jumel. Et quand présenterez-vous le bilan de l'ouverture du fret à la concurrence ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je le répète : cette réforme ferroviaire s'inscrit dans le cadre d'une refonte globale de notre politique de mobilité. De surcroît, il s'agit, j'y insiste, d'une réforme ferroviaire globale.

Plusieurs députés du groupe FI. Mais non !

M. Thierry Benoit. Mais si !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Oui, il nous faut faire l'ouverture à la concurrence, parce que c'est attendu par les voyageurs, qui bénéficieront ainsi de nouveaux services, parce que c'est attendu par les régions, et parce que c'est stimulant pour la SNCF.

M. Thierry Benoit. « Stimulant » : voilà le mot !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur Wulfranc, ne laissons pas croire à la SNCF que l'ouverture à la concurrence ne se fera pas. Dire cela, c'est dangereux pour la SNCF, et c'est dangereux pour les cheminots.

M. Sébastien Jumel. C'est votre projet qui est dangereux !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur Bouillon, la réforme de 2014 allait certes dans le bon sens, mais elle est restée inachevée. Le règlement OSP prend en considération le modèle de service public à la française. Alors, cessons de dire que l'ouverture à la concurrence est une privatisation.

M. Sébastien Jumel. Et à quand le bilan de l'ouverture du fret à la concurrence ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Et non, on ne peut pas se contenter d'ouvrir à la concurrence, car ce serait affaiblir la SNCF et les cheminots.

M. Thierry Benoit. Eh oui : l'ouverture, il faut la préparer !

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est pour cela qu'il nous faut en même temps prévoir un cadre social commun et équitable. C'est pour cela qu'il nous faut mettre en place une organisation plus efficace, plus unifiée, à la SNCF – je remercie M. le président de la commission des affaires économiques de l'avoir souligné.

Il y aura bien, monsieur Sermier, des garanties d'indépendance, et l'ARAFER a pour rôle d'être le régulateur de l'ensemble du secteur ; ce rôle sera d'autant plus important que l'ouverture à la concurrence s'étendra désormais au transport de voyageurs.

M. Sébastien Jumel. Et *quid* du bilan de l'ouverture du fret à la concurrence ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je le répète : il ne s'agit pas d'une privatisation. Toutes les entreprises ferroviaires d'Europe ont le statut de société publique.

Monsieur Bricout, la situation de SNCF Gares & Connexions fait en effet l'objet d'avancées. Il était temps de réunifier les différents actifs, ceux détenus par SNCF Mobilités et ceux détenus par SNCF Réseau, afin de disposer d'une vision globale de la gestion des gares, avec un seul responsable, un « chef de gare ».

Il ne faut pas tout mélanger : les 46 milliards d'euros qui figurent dans le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau incluent les contrats de plan État-région, qui traitent d'autres sujets que de la rénovation et de la modernisation du réseau.

S'agissant de la dette, sur laquelle on nous presse de nous prononcer, je pense que ce n'est pas faire preuve d'arrogance que de souligner qu'aucun gouvernement ne s'en est occupé jusqu'à présent ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM et sur plusieurs bancs du groupe MODEM.*) Ne disons pas en 2018 le contraire de ce que l'on disait en 2017, monsieur Bouillon.

Mesdames Lacroute, Beauvais, Rabault, monsieur Sermier, nous y travaillons, et nous y travaillons sérieusement.

M. Loïc Prud'homme. Avec qui ? Avec Rothschild ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. À cet égard, je ne confirme pas les indications qui ont été données sur les modalités. Comme j'ai eu l'occasion de l'expliquer aux organisations syndicales, l'heure n'est plus à créer un nouveau service annexe d'amortissement de la dette, qui serait ainsi consolidée.

M. Loïc Prud'homme. Ce fut une gabegie !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Mais si l'on veut traiter de cette question, il importe d'avoir bien en tête qu'entre 2010 et 2016, la dette a augmenté de 15 milliards d'euros, dont les trois quarts ne sont pas liés à la réalisation de nouvelles lignes à grande vitesse.

Mme Valérie Rabault. Et quelle est la part des frais financiers ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je ne parle pas non plus des frais financiers, madame Rabault.

M. Jean-Luc Mélenchon. Et quelle est la part des salaires excessifs des dirigeants ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. On enregistre chaque année un déficit de 3 milliards d'euros, dont 1,5 milliard de frais financiers : même si l'on enlève ceux-ci, on voit bien que la trajectoire n'est pas équilibrée. L'enjeu est donc de traiter cette dette, sans avoir à y revenir régulièrement ; cela fait l'objet d'un travail en cours avec la SNCF. Le statut de société nationale à capitaux publics permettra de responsabiliser chacun et d'éviter que la dette ne se reconstitue. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. Sébastien Jumel. Cela n'a pas marché avec EDF !

Mme Élisabeth Borne, ministre. S'agissant du fret ferroviaire, messieurs Prud'homme, Wulfranc et Bouillon, le Gouvernement s'en occupe. Il y aura demain une réunion de l'ensemble des acteurs sur ce sujet.

M. Sébastien Jumel. Le bilan de l'ouverture à la concurrence, c'est pour quand ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vous savez, il ne faut pas tout confondre ; le pays s'est désindustrialisé, il y a eu la crise de 2008, dans le même temps, la concurrence avec la route est devenue beaucoup plus rude, le prix des carburants a baissé de quelque 40 %, et 90 % du marché du transport routier...

M. Sébastien Jumel. Que vous avez privilégié !

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...est aujourd'hui détenu par des sociétés constituées dans des États tiers. Mais oui, nous allons nous attaquer à ce sujet, et d'abord en luttant contre la concurrence déloyale et contre le dumping social.

M. Jean-Luc Mélenchon. C'est pour cela que vous avez accepté le statut de travailleur détaché ? Ne nous racontez pas d'histoires !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Tel est le sens du combat que je mène dans le cadre du paquet mobilité, dans la suite du combat mené par le Président de la République et par le Gouvernement à propos de la révision de la directive sur les travailleurs détachés.

M. Jean-Luc Mélenchon. Cela n'a rien n'a changé !

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est aussi tout l'enjeu du financement de la modernisation des infrastructures ferroviaires, des voies de service et des triages. C'est encore la question de la trajectoire des péages et celle des aides au transport combiné.

Il ne faudrait toutefois pas imaginer que l'on réglerait tous les problèmes par des augmentations massives de prélèvements obligatoires et que la route ne paierait rien. Je vous rappelle que la route, véhicules légers et poids lourds inclus, verse 38 milliards d'euros, dont les trois quarts *via* la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, la TICPE. Ce n'est pas rien !

M. Loïc Prud'homme. Si, c'est rien !

M. Thierry Benoit. Non, ce n'est pas rien. La ministre a raison !

M. le président. S'il vous plaît, laissez la ministre répondre !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je pense pour ma part que ce n'est pas rien.

Avant de conclure, je voudrais redire solennellement qu'il n'y a pas de remise en cause du statut des cheminots. Tous ceux qui bénéficient aujourd'hui de ce statut à la SNCF le garderont.

M. Thierry Benoit. Qu'on se le dise !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ceux qui seront repris par d'autres entreprises garderont l'essentiel des garanties liées à leur ancien statut : garantie de l'emploi, retraite, rémunération. Voilà qui me semble régler la question de l'ancienneté, madame Rabault : c'est une véritable portabilité des droits que nous avons organisée !

Mme Valérie Rabault. Ce n'est écrit nulle part !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les organisations syndicales ne s'y sont d'ailleurs pas trompées, puisqu'elles ont promu un amendement qui vise à étendre cette portabilité, en en faisant bénéficier non seulement les salariés de SNCF Mobilités, mais aussi ceux de SNCF Réseau. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. Thierry Benoit. Eh oui ! On agrandit le « sac à dos social » !

Mme Valérie Rabault. Ce n'est pas dans le texte !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous dis qu'un amendement a été déposé dans ce sens, madame Rabault. Cela fait partie du débat parlementaire : un texte se construit aussi par voie d'amendements !

Mme Valérie Rabault. Nous aussi, nous avons déposé des amendements !

M. le président. Madame Rabault, laissez la ministre s'exprimer, s'il vous plaît. Vous aurez tout le temps de vous exprimer par la suite !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Pour les nouveaux embauchés, nous souhaitons promouvoir un principe d'équité, dans le cadre d'une convention collective de haut niveau pour l'ensemble de la branche. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Thierry Benoit. Excellent !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous travaillerons aussi avec l'ensemble des partenaires sociaux afin d'organiser des parcours professionnels au sein de la branche, car nous sommes tous bien conscients des attentes des conducteurs qui démarrent leur carrière au Transilien ou dans un TER et qui, demain, désireront poursuivre leur carrière comme conducteurs de TGV. Il faut s'en occuper à l'échelle de la branche.

Pour conclure, il est nécessaire d'engager aujourd'hui une réforme globale du secteur ferroviaire. Il est nécessaire de bâtir cette réforme dans la concertation, tout en laissant toute sa place au débat parlementaire – c'est ce que nous faisons. Il est nécessaire d'organiser une ouverture à la

concurrence qui soit à la fois progressive et protectrice. Et, ce faisant, il est indispensable d'accompagner la transformation de la SNCF pour qu'elle dispose de tous les atouts dans le cadre de la concurrence, grâce à une organisation plus efficace et plus unifiée, et de préparer un cadre équitable et protecteur à l'échelle de la branche. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM et sur plusieurs bancs du groupe MODEM.*)

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, ce soir, à vingt et une heures trente :

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

La séance est levée.

(*La séance est levée à vingt heures.*)

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

CATHERINE JOLY