

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

- Examen de la proposition de loi visant à surseoir à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus de la Régie autonome des transports parisiens (n° 995) (*M. Stéphane Peu, rapporteur*)..... 2
- Examen de la proposition de loi pour la revitalisation pérenne des lignes ferroviaires de dessertes fines du territoire (n° 998) (*M. Hubert Wulfranc, rapporteur*)..... 17

Mardi 11 avril 2023

Séance à 21 heures 30

Compte rendu n° 58

SESSION ORDINAIRE DE 2022-2023

**Présidence de
M. Jean-Marc Zulesi,
président**



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné la proposition de loi visant à surseoir à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus de la Régie autonome des transports parisiens (n° 995) (*M. Stéphane Peu, rapporteur*).

M. le président Jean-Marc Zulesi. Mes chers collègues, nous examinons la proposition de loi visant à surseoir à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus de la Régie autonome des transports parisiens, qui sera discutée en séance publique jeudi 4 mai dans le cadre de la niche du groupe GDR. Ce texte fait l'objet d'une procédure de législation en commission.

M. Stéphane Peu, rapporteur. Notre collègue Stéphane Mazars et moi-même conduisons depuis quelques mois une mission d'information sur les retombées des jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 sur le tissu économique et associatif local. Le rapport définitif doit être remis au mois de juin, mais la teneur des premières auditions nous a incités à élaborer un pré-rapport, que nous avons présenté devant la commission des affaires culturelles, compétente pour les questions sportives. Il nous semblait bon en effet de donner l'alerte assez rapidement sur deux points, la sécurité d'une part, et l'organisation des transports de l'autre. Sur ce dernier point, nous avons auditionné M. le ministre délégué chargé des transports et de nombreux acteurs.

Depuis, des choses ont été faites. Le ministre a notamment nommé un coordinateur interministériel pour les transports, ce qui était nécessaire au vu des travaux de notre mission, les différents acteurs ayant tendance à agir chacun dans son couloir respectif.

L'une des propositions que Stéphane Mazars et moi-même avons formulées conjointement dans ce pré-rapport consistait à décaler la date de mise en concurrence des bus parisiens, afin d'éviter une source possible de désorganisation et de conflits au sein de la RATP l'année même de l'organisation des jeux, puisque tout cela devrait avoir lieu dans le courant de l'année 2024.

Nous avons tenté de nous saisir du projet de loi relatif aux jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, adopté tout à l'heure dans l'hémicycle, pour trouver une solution. Nos amendements ont malheureusement été déclarés irrecevables au titre de l'article 45 de la Constitution, alors que l'adoption de cette loi est nécessaire et urgente pour l'organisation des jeux.

C'est ainsi que nous avons déposé cette proposition de loi, composée d'un article unique. Nous l'avons conçue comme un texte de compromis, au même titre que la préconisation d'un report de la mise en concurrence était un compromis entre deux rapporteurs, l'un de l'opposition, l'autre de la majorité. Mon groupe et moi-même sommes résolument opposés à la mise en concurrence des réseaux de bus, par principe – c'est une position que nous défendons aussi pour d'autres dossiers concernant les transports. Il n'en va pas de même pour Stéphane Mazars. Mais, en responsabilité, nous devons faire abstraction de nos positions respectives pour réussir à décaler la date prévue, qui non seulement rend difficile de réaliser convenablement l'ouverture à la concurrence, mais fait peser un risque sur l'organisation des jeux.

L'article unique de la proposition de loi reprend la suggestion émise dans une première tribune qui avait réussi à réunir la maire de Paris, les syndicats de la RATP et des

députés de la majorité qui, malgré leurs divergences de vues sur la mise en concurrence, recommandaient tous d'en décaler la date.

Je tiens par ailleurs à appeler votre attention sur plusieurs points.

Tout d'abord, l'un des atouts de la candidature de Paris à l'organisation des jeux de 2024 était d'être respectueuse des enjeux du développement durable, notamment parce que tous les spectateurs pourraient se rendre aux manifestations en transports collectifs. Une autre particularité de la candidature de Paris 2024 est d'avoir élaboré, pour la première fois dans l'organisation des jeux, une charte sociale associant au comité d'organisation des jeux Olympiques et Paralympiques (Cojop) les partenaires sociaux, représentés par Geoffroy Roux de Bézieux pour le Medef et Bernard Thibault pour le Bureau international du travail, qui rassemble l'ensemble des organisations de salariés.

Lors du dernier conseil d'administration du Cojop, Bernard Thibault a lancé une mise en garde, insistant pour qu'elle figure au procès-verbal de la séance : compte tenu de l'état d'impréparation de la mise en concurrence et de l'incertitude pesant à la fois sur la direction de la RATP et sur les organisations représentatives des salariés, le fait de ne pas décaler la date de cette mise en concurrence risquait de provoquer de sérieuses difficultés.

Par ailleurs, l'organisation des transports parisiens, qu'il s'agisse des bus, du métro, du RER ou du tramway, est dégradée depuis plusieurs mois, notamment depuis la crise du covid-19. Le nouveau président de la RATP, Jean Castex, s'efforce de rattraper ce retard. Il faut embaucher et former 6 000 agents pour rétablir ce que devrait être le trafic normal de la RATP en Île-de-France. Or, durant les jeux Olympiques et Paralympiques, le défi ne consistera pas à assurer un trafic normal mais à faire face à une fréquentation supérieure de 15 % à la normale, et cela en plein mois d'août, mois généralement allégé. C'est là un immense défi pour les transporteurs : 500 000 spectateurs emprunteront chaque jour les transports en commun durant cette période, soit 13 à 15 millions de personnes supplémentaires en plein mois d'août, ce qui nécessite un immense effort d'organisation et de mobilisation volontaire pour que les salariés soient massivement présents.

Quel est l'état du droit ? Une directive européenne de 2007 a été transposée dans la loi française en 2009, et même sur-transposée – une erreur que nous commettons souvent : nous fixons des délais trop courts ou des mesures excédant celles que nous imposent les directives ; c'est l'occasion d'y réfléchir. Cette directive nous laissait trente ans pour ouvrir à la concurrence les réseaux des bus, soit jusqu'en 2039. La date d'ouverture à la concurrence a été fixée au 31 décembre 2024 et nous proposons de surseoir à cette mesure jusqu'à 2028. Ce délai de quatre ans assurerait une meilleure visibilité pour recruter, former et négocier. En effet, certaines données nous manquent encore, car les décrets précisant les conditions d'ouverture à la concurrence ne sont toujours pas pris, notamment pour ce qui concerne ces points essentiels que sont la gestion des personnels et les conditions de leur éventuel transfert.

Ultime argument, cette date raisonnable de 2028 présente en outre l'avantage d'être postérieure aux élections régionales. En effet, la région est l'autorité organisatrice en matière de transports. La mise en concurrence des lignes de bus dans le cœur de l'agglomération parisienne n'ayant jamais fait l'objet d'un débat public, il n'est pas anormal, en particulier dans un contexte de crise politique, sinon démocratique, de pouvoir débattre de ces enjeux à l'occasion desdites élections.

Nous vous présentons donc une proposition de loi de compromis et de responsabilité, car nous devons tous conjuguer nos efforts pour organiser au mieux les jeux Olympiques et Paralympiques. Il s'agit aussi d'une loi d'anticipation.

Je rappellerai enfin, pour répondre aux dernières interrogations, que le report de 2016 à fin 2020 de l'ouverture à la concurrence du réseau Optile, qui opère dans la grande couronne parisienne, n'a pas porté préjudice à cette opération.

M. Clément Beaune, ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports. Je souhaiterais partager avec vous quelques convictions simples sur ce sujet essentiel non seulement à cause des jeux Olympiques et Paralympiques, mais parce qu'il touche à l'organisation d'un grand service public que nous voulons tous faire fonctionner au mieux pour ses usagers et pour ses agents. Je me réjouis donc, monsieur le rapporteur, que vous ayez ouvert le débat et vous remercie, malgré les quelques divergences que nous aurons vraisemblablement sur l'interprétation ou sur les modalités de cette mesure, de votre volonté de compromis et de responsabilité.

Il importe tout d'abord de clarifier quelques points, car ce débat a été marqué, délibérément ou non, par une certaine confusion. L'ouverture à la concurrence des lignes de bus n'est pas une petite question, puisqu'elle concerne 19 000 conducteurs et le plus important réseau de France. Ce dernier sera évidemment sollicité à l'occasion des jeux Olympiques et Paralympiques, mais son importance dépasse de loin ce moment particulier.

La loi actuelle prévoit bien une ouverture progressive à la concurrence : après les bus, dont il est question aujourd'hui, des dates beaucoup plus lointaines ont été fixées pour les services de tramway et de métro. Nous ne parlons toutefois pas ici de privatisation et, quelles que soient la date et les modalités, il n'est pas question que le service public ne soit plus entre les mains d'une autorité organisatrice – en l'espèce, Île-de-France Mobilités (IdFM), c'est-à-dire la région Île-de-France. C'est bien cela que la France a négocié voilà maintenant plus de quinze ans au niveau européen et que toutes les majorités et tous les gouvernements successifs ont organisé, en plusieurs étapes – après la transposition de 2009, le dispositif a notamment été confirmé et ses modalités précisées en 2013.

Il est important, comme cela se fait pour l'ouverture à la concurrence de certains trains express régionaux ou de certaines grandes lignes, comme la ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon, de remettre en jeu à une fréquence relativement régulière l'organisation d'un service public de transport, afin que les modalités, les idées et les pratiques soient aussi ouvertes que possibles et que différents opérateurs puissent y avoir accès. En France, du reste, les opérateurs de ces services sont, dans l'immense majorité des cas, sinon dans la totalité, des acteurs publics ou parapublics. Les candidats des ouvertures à la concurrence s'appellent Transdev ou Keolis et sont rattachés, comme c'est du reste aussi le cas en grande couronne francilienne, à des organismes publics.

Vous posez, monsieur le rapporteur, la question très importante de savoir comment faire fonctionner au mieux le service public après une période qui, pour les Franciliens, les Parisiens et tous ceux qui sont de passage plus ou moins fréquemment à Paris, a été difficile ces derniers mois et le restera sans doute un peu encore.

Nous devons garder à l'esprit trois principes très nets : l'intérêt des usagers, l'intérêt des agents et la clarté des responsabilités. Nous ne parlons pas ici de réorganiser la compétence des transports en Île-de-France. Elle est entre les mains d'une autorité

organisatrice, la région Île-de-France, l'État et le législateur étant là pour encadrer l'ouverture à la concurrence.

Dans ce cadre, j'ai déjà dit publiquement que la date du 31 décembre 2024 soulève plusieurs difficultés. La première tient aux jeux Olympiques et Paralympiques : c'est pendant cette période très chargée que vous avez décrite, monsieur le rapporteur, en plein été 2024, qu'il faudrait indiquer aux 19 000 conducteurs de bus parisiens quels seraient au 1^{er} janvier 2025 leur nouvelle affectation et leur nouvel employeur – lequel pourrait en outre être un nouvel opérateur. Tous les entretiens que j'ai eus, notamment avec les agents de la RATP, m'ont convaincu que cela susciterait de l'angoisse, du stress et, potentiellement, de la désorganisation.

Par ailleurs, est-il bon que la bascule vers l'ouverture à la concurrence, quelle qu'en soit la date, se fasse d'un seul coup ? Nous donner un peu plus de temps permettrait de procéder à une ouverture progressive et organisée, aussi apaisée que possible pour les agents et aussi efficace que possible pour les usagers du service public. C'est, me semble-t-il, ce que nous recherchons tous, car l'ouverture à la concurrence n'est pas une finalité, mais une modalité.

Dans cette perspective, une date trop lointaine, comme l'est celle qui figure dans la proposition de loi, risquerait de créer de l'incertitude tant sur le principe même que pour les agents concernés, car on ne saurait plus bien, pendant une longue période de suspension, comment serait organisé le service public du transport à Paris et en petite couronne.

Un délai supplémentaire de deux années me semble être un compromis raisonnable, conservant l'organisation actuelle des responsabilités, l'État et le législateur fixant un cadre et définissant les principes que l'autorité organisatrice serait chargée de mettre en œuvre.

Si donc nous avons à cœur que notre service public en général, et en particulier celui des bus parisiens, fonctionne le mieux possible, soyons pragmatiques et responsables. Essayons de concilier ce principe d'ouverture progressive à la concurrence avec un calendrier raisonnable et une clarification des responsabilités de l'État et des autorités organisatrices. Nous pourrions alors trouver une solution de compromis protectrice et efficace, garante d'un service public qui s'organise au mieux pour ses agents et, surtout, pour ses usagers.

M. le président Jean-Marc Zulesi. Nous allons maintenant entendre les orateurs des groupes.

M. Pierre Cazeneuve (RE). Les Franciliens passent beaucoup de temps dans les bus. Pour moi, c'était le 467 qui m'emmenait au collège, le 460 au rugby, puis les premières émotions des virées à Paris, dans cette capitale qui paraissait si grande, grâce au « ticket jeunes » qui nous offrait la liberté d'un jour. Nous sommes fatalement et indéfectiblement attachés à ce système de transport qui fait partie de notre quotidien, et nous avons à cœur de le préserver.

Malgré des délais très courts, nous avons pu échanger, monsieur le rapporteur, et il me semble que nous pouvons converger autour de cette idée très forte du sens de la responsabilité. À un peu moins de deux ans des jeux Olympiques et Paralympiques, c'est l'honneur de notre nation que toutes les forces vives de notre pays soient concentrées et s'alignent autour de la réussite de cet événement. Avec cette proposition de loi et dans la continuité du pré-rapport que vous avez rédigé avec Stéphane Mazars, vous expliquez

parfaitement la nécessité de décaler la mise en concurrence des bus de la RATP, qui, selon ce qui est actuellement prévu, interviendrait quelques jours seulement avant le début des jeux.

Comme l'a très bien dit M. le ministre, nous n'avons pas l'intention de remettre en cause une mise en concurrence qui a été décidée depuis longtemps et votée pour la première fois en 2009, puis confirmée à nouveau par les différents gouvernements : il s'agit maintenant de trouver le compromis le plus juste et, tout en préservant le service fourni aux usagers, de nous accorder sur une date qui pourra convenir à chacun, et à tous les groupes politiques de cette commission.

M. Daniel Grenon (RN). La fin du monopole de la RATP au 31 décembre 2024 est actée de longue date, pour des raisons juridiques négociées avec la Commission européenne. Malheureusement, malgré près de quinze ans pour s'y préparer, force est de constater que les conditions ne sont pas réunies. En effet, bien que toutes les autres lignes de bus en Île-de-France aient été soumises à appel d'offres depuis 2020, le processus d'ouverture du marché des lignes de la RATP pose des problèmes de nature opérationnelle, technique, réglementaire et sociale. Une possible désorganisation du service des transports franciliens est même envisagée, en raison de risques de grève durant les jeux Olympiques et d'enjeux mal maîtrisés : coordination de l'offre, gestion des incidents, information des voyageurs, billetterie, décrets non publiés, incertitude qui demeure quant à la reprise de l'intégralité des agents par les opérateurs privés et au maintien de leur salaire...

Enfin, non seulement Île-de-France Mobilités ne semble pas disposer des moyens humains et financiers nécessaires pour ce chantier inédit, estimé à 4,9 milliards d'euros, mais cette ouverture à la concurrence s'effectue dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre, de difficultés de fidélisation du personnel et de dégradation des conditions de travail.

Cependant, si certains demandent un décalage de 2024 à 2028 de l'ouverture à la concurrence des lignes RATP, d'autres dénoncent une forme de chantage des syndicats, car un report n'évitera pas un potentiel conflit social ultérieur, qui sera au détriment des voyageurs, alors qu'ils auraient pu bénéficier de tarifs en baisse et de nouvelles prestations de qualité.

Si donc, *a priori*, le bon sens tend à soutenir le décalage proposé, l'organisation d'une mission d'information et d'évaluation du report de l'ouverture à la concurrence et de ses conséquences présenterait un grand intérêt pour éclairer au mieux le législateur.

M. Aurélien Saintoul (LFI-NUPES). Les difficultés que rencontrent les usagers des transports publics franciliens depuis au moins la première épidémie de covid-19 sont considérables. Celles et ceux d'entre nous qui habitent en Île-de-France le vivent tous les jours : les trains sont bondés et les retards et incidents quotidiens. Trois ans après la première vague de l'épidémie, la présidente de région, Valérie Pécresse, annonce enfin le retour à 100 % de l'offre de transport public pour ce mois-ci... mais pas partout : le RER B, bien sûr, mais aussi les lignes de bus de grande couronne et même quelques lignes de métro intra-muros, qui affichaient moins de 70 % de ponctualité en début d'année, restent affectés.

Ce sont, comme d'habitude, les plus précaires qui souffrent le plus de cette situation – ceux qui se lèvent tôt, ceux qui habitent loin de leur travail, ceux que le prix du logement repousse le plus loin, ceux qu'on a laissé chasser de Paris, ces travailleurs de la première et de la seconde ligne que vous avez applaudis mais pour qui, en réalité, vous ne faites rien. En trois ans, les vagues de démission des personnels de la RATP atteignent un

niveau sans précédent, qui pousse à s'interroger sur la capacité réelle de l'entreprise à tenir la promesse du retour à la normale.

Vient désormais s'ajouter à ces difficultés quotidiennes la perspective des JOP 2024. Île-de-France Mobilités anticipe ainsi 9 millions de voyageurs par jour, soit 33 % de plus que la moyenne en été. Les solutions qu'elle propose ne sont pas à la hauteur : à ce jour, aucune rallonge budgétaire n'a été débloquée pour assurer la maintenance du réseau et rien n'est prévu pour anticiper une probable canicule et ses effets, ni pour assurer des compensations salariales au personnel mobilisé.

Mme Péresse, avec la complicité du Gouvernement, voudrait ajouter à tout cela l'ouverture à la concurrence des services d'Île-de-France. Ce n'est évidemment pas sérieux. Pourquoi s'entêter sur un calendrier que tout le monde manifestement juge intenable, de l'aveu même de Jean Castex, placé à la RATP pour sa docilité ? Le groupe parlementaire LFI-NUPES s'oppose fermement à cette ouverture à la concurrence. Toutefois, en attendant que la majorité ouvre enfin les yeux sur l'inutilité d'un tel projet global, nous soutiendrons la proposition de nos collègues du groupe GDR pour, au moins, y surseoir pendant quatre ans.

M. Antoine Vermorel-Markes (LR). Le risque d'une grève en pleins JOP de Paris 2024 nous inquiète évidemment tous, mais un report aussi radical du calendrier est-il pour autant la solution ? Ce serait céder à la grève avant même d'en avoir reçu le préavis. Le PDG de la RATP, Jean Castex, a dit lui-même que le vrai sujet n'était pas tant la date d'ouverture à la concurrence que la publication rapide des derniers textes réglementaires concernant les conditions de transfert des personnels. Ce n'est donc pas, en principe, au Parlement de chambouler un calendrier connu et accepté depuis 2009, mais à chacun de prendre ses responsabilités. Par ailleurs, un sac à dos social très protecteur est déjà prévu dans les textes et la concurrence, qui agit déjà en moyenne et grande couronne comme partout en France, donne de bons résultats en termes de service à l'utilisateur.

C'est, enfin, une question de justice : si l'on veut maintenir le monopole de la RATP à Paris, soyons cohérents et suspendons son droit de défier ses concurrents ailleurs – ce que ne fait pas cette proposition de loi !

Le groupe Les Républicains proposera donc un amendement de suppression de l'article unique de cette proposition de loi, car l'adoption d'un report de quatre ans reviendrait à céder au chantage et à sacrifier les usagers. Si besoin, le groupe présentera aussi un amendement de repli raisonnable et réaliste. En effet, Île-de-France Mobilités a lancé les premiers appels d'offres pour la réattribution des lignes de bus de la RATP en mars 2022, et ce processus suit son cours.

Notre proposition, à l'esprit duquel adhèrent plusieurs amendements de la majorité, consistera à maintenir la date d'ouverture à la concurrence au 31 décembre 2024 tout en autorisant l'autorité organisatrice à étaler l'attribution des lots après cette date. Aucune mise en concurrence brutale n'est, du reste, envisagée par Île-de-France Mobilités. Cette mesure permettra à la fois à IdFM de demander au Gouvernement de se ressaisir et de publier enfin et rapidement les derniers textes en attente, et à la mission de conciliation voulue par la présidente Valérie Péresse et menée par Jean-Paul Bailly et Jean Grosset de rendre ses conclusions dans la sérénité, sans être sous la pression d'une proposition de loi.

Mme Aude Luquet (Dem). La RATP est confrontée à de grandes difficultés pour assurer son offre de bus. La crise a connu son apogée il y a quelques semaines, avec la

désorganisation totale du trafic, des temps d'attente records et des véhicules bondés – la situation ne devrait revenir à la normale qu'en juin prochain. Les 15 millions de touristes attendus pour les jeux Olympiques et Paralympiques exerceront une pression supplémentaire sur l'offre de mobilité francilienne. Nous partageons les inquiétudes du rapporteur quant au recrutement d'agents, à la billettique ou à l'information des voyageurs.

Le groupe Démocrate estime que l'ouverture à la concurrence est nécessaire et qu'elle apportera une meilleure qualité de service aux usagers, mais il apparaît raisonnable de revoir le calendrier pour donner plus de souplesse à cette transition.

C'est pourquoi, avec nos collègues de la majorité, nous défendrons un amendement visant à donner la flexibilité nécessaire à Île-de-France Mobilités en étalant l'ouverture à la concurrence sur deux ans, avec une date limite fixée au 31 décembre 2026. Cette proposition pragmatique et raisonnable apporte les garanties nécessaires aux salariés de la RATP ainsi qu'aux usagers, pour mener sereinement la transition.

Mme Fatiha Keloua Hachi (SOC). Les députés d'Île-de-France reçoivent quasi quotidiennement des alertes de leurs administrés concernant les transports et le réseau de transports en commun régional. La privatisation de l'ensemble des transports d'Île-de-France n'arrangera pas les difficultés actuelles puisqu'elle disloquera le réseau francilien historique, divisant le territoire en douze lots. Au 1^{er} janvier 2025 donc, douze entreprises privées différentes pourraient exploiter les lignes gérées aujourd'hui par la seule RATP.

La privatisation risque de dégrader les conditions de travail des agents. Selon la CGT, 19 000 agents du réseau de bus de la RATP passeront d'un statut d'agent public à celui de salarié, dans une entreprise dont ils ignorent encore le nom. En cas de refus, ils seront licenciés pour motif économique, sans indemnités.

Le groupe Socialistes et apparentés est fermement opposé à la privatisation de la RATP. Même son ancienne présidente, Mme Guillouard, que l'on ne peut pas considérer comme une fervente opposante à l'ouverture à la concurrence, s'inquiète du calendrier prévu. Le télescopage avec les jeux Olympiques pourrait entraîner de multiples grèves individuelles, des difficultés de recrutement et une montée de l'absentéisme, au moment où les transports en commun seraient les plus sollicités.

Surseoir à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus de la RATP est une bonne chose, et nous voterons la proposition de loi de Stéphane Peu. Reporter la fin du monopole de 2024 à 2028 ne suffit pourtant pas. Nous proposerons que l'ouverture à la concurrence soit subordonnée à un avis conforme des collectivités membres d'Île-de-France Mobilités.

M. Henri Alfandari (HOR). Nous sommes conscients des défis techniques, organisationnels et sociaux que l'ouverture à la concurrence représente, notamment dans un contexte de tensions sur la main-d'œuvre et de préparation des jeux Olympiques. Le groupe Horizons partage les préoccupations des cosignataires de la proposition et propose de reporter l'ouverture à la concurrence de deux ans plutôt que quatre, à partir du 1^{er} janvier 2025. Sous cette réserve, nous voterons le texte.

M. Julien Bayou (Écolo-NUPES). Le groupe Écologiste-NUPES se prononcera pour la proposition. Nous sommes contre l'ouverture à la concurrence du réseau de bus de la RATP, promesse de nouvelles galères alors que l'on n'en compte déjà que trop. La carte des lots mis en concurrence suffit à montrer que l'on va droit au fiasco. Tout délai est donc bon à

prendre, même s'il s'agit d'une proposition de repli. En effet, on aurait pu imposer à la RATP de vendre ses filiales pour n'être pas obligé de mettre fin au monopole public : c'est dans l'intérêt des voyageurs, classes moyennes et populaires, qui gagneront en qualité de transport et en coût, dans l'intérêt des agents et aussi dans l'intérêt du climat, car une transition réussie nécessite des transports publics de qualité.

Ajouter la mise en concurrence à la gestion calamiteuse de la présidente de région, qui a réussi à faire plus cher pour moins d'offre, c'est menacer les transports du quotidien. Tout cela pour que des entreprises publiques se fassent concurrence : cela n'a aucun sens !

Il est beaucoup question des jeux Olympiques. J'y vois une hypocrisie : si la mise en concurrence n'est pas bonne pour les jeux, alors elle n'est pas bonne tout court ! Ou alors, pour paraphraser l'ancien ministre des transports, le temps des visiteurs, la qualité, le confort seraient « précieux » pendant les jeux Olympiques, mais pas le reste du temps ? Faisons simple : reportons la privatisation, si possible aux calendes grecques !

M. Hubert Wulfranc (GDR-NUPES). Le lanceur d'alerte Stéphane Peu a posé les données du problème. Il l'a fait dans un souci de responsabilité, mais sa proposition est en même temps très politique s'agissant d'un événement majeur, qui fera vivre la France et en donnera une image pendant une séquence déterminante. C'est un texte de compromis responsable – presque social-démocrate ! – qui dépasse notre opposition fondamentale à l'ouverture à la concurrence.

Nous tablons sur des engagements majeurs en matière de développement durable pour la politique des transports, sur le fondement d'une charte sociale qui engage les partenaires. Tout accroc à cette charte risque de donner lieu à une crise sociale majeure et à des tensions dont il faut mesurer les incidences sur cette séquence des jeux Olympiques. L'enjeu d'un trafic augmenté de 15 % par rapport à la normale impose de suivre les conclusions du rapporteur et de reporter l'ouverture à la concurrence de quatre ans.

M. Benjamin Saint-Huile (LIOT). Cette proposition met en lumière une problématique que chacun perçoit en Île-de-France. Sans revenir sur les arguments qui s'échangent pour démontrer que l'ouverture à la concurrence est soit la cause, soit la solution des difficultés que connaît la RATP, le groupe LIOT considère simplement que le temps n'en est pas venu. Le calendrier prévu ne permettra pas une ouverture à la concurrence sereine, et les jeux Olympiques font planer l'ombre de difficultés supplémentaires pour les transports. Aucun parlementaire ne peut envisager que la France présente un tel visage.

Il faut donc trouver des solutions de compromis. Bien que favorable au renvoi de l'ouverture à la concurrence à plus tard, j'ai considéré que le compromis issu des amendements offrait une position de sagesse qui, sans être unanime, permettra à notre pays d'assumer ses responsabilités, aux usagers de disposer du service de qualité auquel ils ont droit et aux travailleurs d'être respectés. En effet, l'ouverture est source d'anxiété : il faut donc participer à la réassurance. C'est pourquoi le groupe LIOT est favorable à un report de deux ans et votera les amendements en ce sens.

M. Stéphane Peu, rapporteur. Il n'y a dans la proposition de loi aucun esprit de polémique ou de chantage syndical. Tous souhaitent gérer cette période exceptionnelle pour notre pays de façon responsable, des plus hauts responsables de l'État à n'importe quel Francilien ou conducteur de bus. Nous avons cependant entendu les inquiétudes, tant celles des salariés que celles qui ont trait à l'organisation et à la logistique.

Dans Paris intra-muros et la petite couronne, le réseau de la RATP est un système multimodal, où tout est interconnecté – on prend le bus, puis le métro, le tramway et éventuellement le RER, avec un même opérateur. Si certains éléments seulement de ce système complexe sont mis en concurrence, de nombreuses difficultés surgissent, qu'il convient d'anticiper au mieux.

Pour le réseau Optile en moyenne et grande couronne, l'intermodalité existait mais était moins prégnante. On a tout de même su reporter son ouverture à la concurrence de quatre ans, afin de s'assurer que les conditions soient réunies pour la réussir. Il serait d'ailleurs utile d'évaluer cette première mise en concurrence avant d'ouvrir le réseau de Paris et de la petite couronne, pour ne pas reproduire certaines difficultés. Le retour du réseau de bus du plateau de Saclay, géré par Transdev, dans le giron de la RATP, notamment, a été difficile.

Cette proposition de loi constitue un compromis, loin de ma position sur le sujet. Elle est issue d'une réflexion conjointe, après avoir entendu aussi bien les responsables d'IdFM ou de la RATP que les syndicats et les collectivités. Nous convergions vers l'idée qu'il est raisonnable et responsable de se donner un délai supplémentaire.

M. le président Jean-Marc Zulesi. Monsieur le ministre délégué, après votre réponse, nous suspendrons la réunion afin que nos collègues puissent participer à un vote dans l'hémicycle.

M. Clément Beaune, ministre délégué. La question des jeux Olympiques et Paralympiques est centrale : chacun veut les réussir, ce qui représente un défi supplémentaire pour l'ouverture à la concurrence. Mais plus largement, c'est pour le service public et ses agents qu'il faut réussir cette transformation. C'est un grand défi opérationnel pour un réseau de transport très intégré, différent de celui de la grande couronne.

Une ouverture à la concurrence bien organisée, faite par étapes dans un cadre qui donne plus de souplesse, peut être une chance pour le service public. Mais elle ne peut être réalisée de manière précipitée, ou du moins conjointement à un événement aussi important que les jeux Olympiques et Paralympiques, sachant que toutes les questions pour réussir cette étape n'ont peut-être pas été résolues.

Reporter l'ouverture de deux ans est un compromis intéressant. Il s'agit de combiner les exigences d'un service public qui fonctionne et d'une mise en concurrence encadrée, qui apporte des pratiques complémentaires utiles, tout en relevant par une organisation souple les défis relatifs à la sécurité, à l'information des voyageurs et à la coïncidence avec les jeux Olympiques.

Le règlement européen prévoit un délai ; chaque pays a négocié avec la Commission européenne une date d'ouverture à la concurrence de ses différents services et lignes. La France a fait le choix de plusieurs dates. Cet équilibre, issu d'un texte de 2009, a été agréé lors d'une longue négociation en 2013, sous une autre majorité. Ouvrir une nouvelle négociation pour décaler le délai de trois, quatre ou cinq ans serait très lourd alors qu'un report de deux ans permettrait de conserver le cadre actuel.

Article unique (article L. 1241-6 du code des transports et article 1^{er} de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France) : *Report de l'ouverture à la concurrence du réseau de bus parisien*

Amendements de suppression CD4 de M. Robin Reda et CD15 de M. Antoine Vermorel-Marques.

M. Robin Reda (RE). Je défends cet amendement de suppression dans un réflexe quasi pavlovien, en tant qu'élu francilien et usager des transports en commun, frappé par l'idée que la mise en concurrence des réseaux de transport puisse être reportée. Je mesure le travail transpartisan qu'a mené le rapporteur mais sa proposition procède d'un prisme idéologique qui n'est pas celui de la majorité.

Partout en France, le principe de la délégation de service public, catalyseur de la qualité de service, fonctionne pour les transports en commun. On voit mal pourquoi l'Île-de-France y échapperait par nature.

Par ailleurs, considérer que l'attribution des lots entraînerait automatiquement une réaction sociale relève du pessimisme. On peut faire confiance aux agents de la RATP, et aux éventuelles conventions de transfert pour respecter le personnel. On peut aussi imaginer que la RATP succède à la RATP, comme c'est le cas pour plusieurs lignes de la SNCF.

Les usagers des transports franciliens ont droit à de meilleurs transports et à un dialogue compétitif plus équilibré entre l'autorité organisatrice de la mobilité et les opérateurs. C'est pourquoi je propose de rester fidèle à notre ambition réformatrice et aux attentes des usagers, en maintenant le calendrier initial.

M. Antoine Vermorel-Marques (LR). Que des députés de la majorité se rappellent les fondements du parti présidentiel, cela change des cosignataires de cette proposition de loi communiste !

Au-delà de la question des jeux Olympiques, un des arguments invoqués en faveur du texte touche aux élections municipales et présidentielles. Mais alors, sachant que depuis 1958 nous avons connu cinquante-huit années de scrutin, nous aurions dû n'avoir que sept années utiles pour réformer le système des transports en France ? Cela nous surprend, et c'est pourquoi, en lien avec notre collègue de la majorité, nous avons déposé cet amendement de suppression.

M. Stéphane Peu, rapporteur. Si j'avais rédigé cette proposition de loi avec un prisme idéologique, elle aurait clairement visé à empêcher la mise en concurrence et à conserver le monopole d'une entreprise publique sur les transports franciliens. Elle est au contraire un texte de réalité, corroboré par tous les acteurs de la politique du transport en Île-de-France, des salariés aux responsables d'entreprises, soucieux que les choses se passent au mieux.

L'Île-de-France n'est pas la seule région qui échappe à la mise en concurrence. Comme le règlement européen le permet, plusieurs régions ont fait le choix d'une régie publique non concurrentielle, à laquelle les autorités organisatrices de la mobilité confient, par délégation, les transports de leur métropole ou région. On pourrait d'ailleurs reprocher à IdFM de n'avoir pas étudié la possibilité de faire évoluer la RATP vers une régie publique régionale

qui aurait conservé la gestion des transports, avec un statut différent. Une comparaison aurait été intéressante, mais cette absence de réflexion montre justement qu'un autre prisme idéologique l'a emporté.

Avis défavorable.

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je défends une position d'équilibre, avec un report de deux ans et une progressivité, dans le cadre de la responsabilité de la région et d'Île-de-France Mobilités. Les enjeux méritent que l'on se pose la question du calendrier, même s'ils ne sont pas uniquement liés aux jeux Olympiques et Paralympiques.

Il ne faut pas confondre la délégation de service public qu'a évoquée M. Reda et la possibilité de régies uniques mentionnées par M. le rapporteur.

La délégation de service public signifie que l'on remet régulièrement en jeu les contrats signés pour une durée limitée entre autorités organisatrices et opérateurs de transport. C'est une des réformes bénéfiques que propose le cadre européen. Elle vaut, dans un cadre public, pour l'immense majorité des métropoles et de plus en plus de régions de France. Pour des raisons historiques bien connues, en Île-de-France, la RATP n'a pas mis régulièrement en jeu les contrats.

Puis se pose la question d'avoir un ou plusieurs opérateurs dans un périmètre donné. Chaque autorité organisatrice y répond, en fonction de la taille de sa métropole – le vaste territoire de l'Île-de-France justifie le choix d'IdFM de l'avoir découpé en lots. En pratique, quand bien même vous voudriez ouvrir le marché à plusieurs opérateurs, il n'y en a que trois en France, tous rattachés de près ou de loin à la sphère publique. Peut-être seront-ils plus nombreux demain.

Je vous propose donc de retirer ces deux amendements au profit des suivants, qui témoignent d'un esprit de compromis et de responsabilité.

M. Hubert Wulfranc (GDR-NUPES). Comme à chaque fois que l'opposition présente une proposition de loi, nous avons eu les arguments du « porte-flingue » de la majorité.

Quant au député du groupe Les Républicains, il a fait allusion à la dimension démocratique de la proposition de loi, c'est-à-dire à la possibilité que laisse le report à quatre ans d'entamer un débat à l'occasion d'échéances électorales. C'est un élément majeur, dans un contexte où le recours à la consultation des populations est d'actualité – au-delà d'un référendum sur la trottinette.

La problématique est sérieuse, le ministre délégué le reconnaît. Stéphane Peu y répond en invoquant un principe de réalité, qui guide la démarche de notre groupe, celle d'une gauche responsable, capable d'un dépassement idéologique. Ne pas ouvrir droit à cette discussion serait sous-estimer notre contribution et celle de Stéphane Peu pour résoudre un problème patent, qui engage jusqu'à la crédibilité du pays.

Nous voterons contre les amendements de suppression.

M. Julien Bayou (Écolo-NUPES). Tout a été dit sur le fond, mais la question de la forme et du travail parlementaire se pose. Nous discutons à nouveau d'amendements déposés par Les Républicains et En marche pour supprimer l'article unique d'une proposition de loi de

l'opposition. Nous avons subi le même traitement lors de la niche parlementaire écologiste. J'y vois une absence complète de volonté de coconstruction. Au-delà des slogans sur la nouvelle méthode, il n'y a que passage en force. Vous sabrez systématiquement et fermez tout débat, y compris, et c'est nouveau, lorsque le ministre vous appelle à des positions de compromis. Je suis curieux de la suite.

M. Robin Reda (RE). « Défourailler le premier. C'est un peu sommaire, mais ça peut être efficace. » La preuve, cela vous a fait réagir. Je range donc le flingue, pour dire trois choses.

D'abord, la concurrence est déjà une réalité en France, et elle fonctionne. S'agissant de l'enjeu du dialogue social ensuite, un temps est nécessaire pour rassurer et accompagner les personnels, la transition et les matériels. Enfin, il y a la question fondamentale de l'alignement avec les acteurs du terrain, qui sont *in fine* les responsables de ce qui fonctionne ou non.

Il faut trouver un compromis, un juste milieu entre un projet politique, un prisme idéologique et le pragmatisme de terrain dont nous sommes tous dépositaires, avec les élus locaux. Je retire donc mon amendement de suppression au profit des amendements de compromis qui suivront.

M. Bruno Millienne (Dem). Je félicite M. Reda d'avoir maîtrisé son réflexe pavlovien et retiré son amendement, qui n'était d'ailleurs pas un amendement du groupe Renaissance, monsieur Bayou.

Si M. Reda avait maintenu son amendement, j'aurais évoqué le fait que, outre l'attribution des douze lots, le sort du centre de régulation, qui fonctionne pour l'heure très bien, n'a pas encore été réglé. Je n'ose imaginer le bazar qui résulterait de la présence de douze opérateurs, un par lot !

M. Antoine Vermorel-Marques (LR). Nous avons entendu les propos du ministre délégué. C'est non par un réflexe pavlovien mais par conviction, et surtout par esprit de conciliation, que nous retirons notre amendement au profit de l'amendement CD16.

Les amendements sont retirés.

Amendements CD7, CD8, CD5, CD9, CD6 et CD10 de M. Jérôme Guedj, amendements identiques CD11 de M. Henri Alfandari, CD12 de Mme Aude Luquet et CD13 de M. Pierre Cazeneuve, et amendements CD16 de M. Antoine Vermorel-Marques et CD14 de Mme Fatiha Keloua Hachi (discussion commune).

Mme Fatiha Keloua Hachi (SOC). L'amendement CD7 vise à revoir le calendrier de mise en concurrence de l'exploitation des services réguliers de transport routier et par tramway, en reportant la fin du monopole « au plus tôt le 31 décembre 2035 ».

De la même façon, le CD8 reporte la fin du monopole « au plus tôt le 31 décembre 2030 » pour le service régulier des transports routiers et du tramway.

L'amendement CD5 fait de même pour les seuls transports routiers, et précise que la fin de monopole des services réguliers de transport par tramway et de transport guidé interviendra « au plus tôt » à la date initialement prévue.

Enfin, l'amendement CD9 reporte l'échéance de mise en concurrence de l'exploitation des seuls services réguliers de transport routier « au plus tôt le 31 décembre 2030 ». Le CD6 reporte cette échéance « au plus tôt le 31 décembre 2028 » et fait des dates prévues pour les autres modes de transport les échéances les plus proches, plutôt que les plus tardives, pour y mettre fin. L'amendement CD10 reporte seulement l'échéance de fin de monopole d'exploitation des bus « au plus tôt le 31 décembre 2028 ».

M. Henri Alfandari (HOR). L'amendement CD11 vise à reporter de deux ans à partir du 1^{er} janvier 2025 la date limite d'ouverture à la concurrence.

Mme Aude Luquet (Dem). Nous voulons nous aussi donner à Île-de-France Mobilités la flexibilité nécessaire pour aménager le calendrier d'ouverture à la concurrence sur une durée maximale de deux ans à partir de la date initialement prévue.

M. Pierre Cazeneuve (RE). Il n'aura échappé à personne que nous cherchons un compromis, y compris au sein du groupe Renaissance. Avec le rapporteur, nous partageons l'essentiel, à savoir l'idée que la date d'ouverture à la concurrence initialement prévue n'est applicable par personne, ni IdFM, ni la RATP, ni les utilisateurs. S'y ajoute le fait que l'échéance serait concomitante avec l'organisation des jeux Olympiques, événement sur lequel la RATP devra focaliser toute son énergie le moment venu.

Les trois groupes de la majorité ont déposé des amendements identiques. Considérant qu'un report de quatre ans reviendrait à renvoyer l'ouverture à la concurrence aux calendes grecques, nous proposons de couper la poire en deux, en le réduisant à deux ans – avec, je l'espère, le soutien du Gouvernement. Nous voulons aussi redonner à chacun la responsabilité qui lui incombe, en précisant que c'est à la présidente de la région, qui préside aussi l'autorité organisatrice des transports, qu'il reviendra de piloter l'ouverture à la concurrence. J'espère que cette disposition sera de nature à satisfaire Antoine Vermorel-Marques.

M. Antoine Vermorel-Marques (LR). Non, car, contrairement à vous, je ne me retrouve pas dans cette proposition de loi qui, comme l'a indiqué M. le rapporteur, vise en réalité à empêcher à moyen et long terme l'ouverture à la concurrence des transports en Île-de-France. En revanche, nous sommes d'accord pour jouer sur certains paramètres, notamment en laissant à la région, dans un souci de décentralisation de la décision, la possibilité d'étager la mise en concurrence entre le 31 décembre 2024 et le 31 décembre 2026. Tel est le sens de l'amendement CD16.

Mme Fatiha Keloua Hachi (SOC). L'ouverture à la concurrence n'est nullement une obligation, les textes européens laissant le choix entre une gestion en régie directe et une délégation de service public impliquant de passer des appels d'offres. En conséquence, l'amendement CD14 vise à subordonner l'ouverture à la concurrence à un avis conforme des collectivités membres d'Île-de-France Mobilités.

M. Stéphane Peu, rapporteur. Les amendements CD5 à CD10 ont été déposés par le groupe Socialistes à l'issue d'un travail commun avec le groupe communiste du conseil régional d'Île-de-France, ce dont je me félicite. J'en comprends la logique : dès lors qu'on est hostile, sur le principe, à l'ouverture à la concurrence, on souhaite reporter aussi tardivement

que possible sa mise en œuvre, et cela non seulement pour les bus, mais aussi pour les autres modes de transport. Si je suis d'accord sur le fond, ce n'est cependant pas l'esprit de la proposition de loi qui, au-delà de la question des transports en Île-de-France, permet aussi de tester la volonté de compromis si souvent affichée par le Gouvernement et par la majorité mais rarement vérifiée. Je ne peux néanmoins pas me déclarer défavorable à ces amendements et m'en remettrai à la sagesse de la commission.

Je reconnais que, par rapport aux amendements de suppression présentés précédemment, les amendements identiques ouvrent une voie de compromis. Néanmoins, j'ai le sentiment d'avoir parcouru déjà beaucoup, beaucoup de chemin dans cette voie en proposant quatre ans et je ne voudrais pas qu'au sortir de cette proposition de loi, il ne reste qu'une seule des trois syllabes du compromis, si vous me permettez de le dire avec humour.

Le vrai problème est que lors des auditions, tout le monde, de la direction de la RATP à la Mairie de Paris en passant par les salariés, a déclaré redouter le délai fixé ; seule IdFM veut le tenir, « quoi qu'il en coûte », nonobstant les conséquences, y compris sur les jeux Olympiques. Je crains que lui laisser les mains libres ne revienne à vider de sa substance la proposition de loi. C'est pourquoi je donne un avis défavorable aux amendements identiques, ainsi qu'aux amendements CD16 et CD14.

M. Clément Beaune, ministre délégué. Étant déjà réticent à un report de quatre ans, je ne puis qu'être défavorable aux amendements CD5 à CD10.

Je suis, dans un esprit de concorde, de compromis et de responsabilité, favorable à un report, mais d'une durée qui doit être encadrée – y compris pour des raisons sociales, car il n'est pas bon de vivre avec une épée de Damoclès au-dessus de la tête. Si cette durée est par nature discutable, le délai intermédiaire proposé par les auteurs des amendements identiques me semble opérant, tout en tenant compte des difficultés réelles liées à cette transformation – M. Millienne a évoqué le centre de contrôle, il y a aussi les questions de sécurité, la régulation du trafic, l'information des voyageurs – dans une période où l'ensemble du monde des transports sera accaparé par un événement international.

L'amendement CD16 est dans le même esprit mais se distingue en ce qu'il porte sur l'attribution des lots, et non sur la mise en service. Je suggère, monsieur Vermorel-Marques, que vous le retiriez au profit des amendements identiques.

L'amendement CD14 traite quant à lui de la question beaucoup plus large de la répartition des compétences en matière de transport en Île-de-France, puisqu'il instaurerait une sorte de droit de veto au sein d'IdFM. Le Gouvernement ne veut pas ouvrir ce débat ce soir. Avis défavorable.

*La commission **rejette** successivement les amendements CD7, CD8, CD5, CD9, CD6 et CD10.*

*Elle **adopte** les amendements identiques CD11, CD12 et CD13, et l'article unique est **ainsi rédigé**.*

*En conséquence, les amendements CD16 et CD14 **tombent**, de même que l'amendement CD1 de M. Aurélien Saintoul.*

Après l'article unique

Amendement CD2 de M. Bastien Lachaud.

M. Aurélien Saintoul (LFI-NUPES). L'ouverture à la concurrence du réseau de transports géré par la RATP est prévue par les textes européens et inscrite dans le droit français : d'après le code des transports, elle doit avoir lieu en 2024 pour les bus, en 2029 pour les tramways et en 2039 pour les métros et RER. Nous souhaitons supprimer ces mentions.

L'ouverture à la concurrence et la privatisation ont été les priorités d'Emmanuel Macron dans le secteur des transports, conformément à la vision d'une Europe libérale qui brade notre patrimoine national et s'attaque aux emplois et aux conditions de travail des personnels tout en continuant à dégrader le niveau de service rendu aux usagers. Le transport est appréhendé sous l'angle de la rentabilité à court terme, au mépris du service public. La même erreur a déjà été commise à plusieurs reprises, avec la privatisation d'EDF, de la SNCF, de France Télécom, de La Poste. Vous proposez de tuer le dernier Epic (établissement public industriel et commercial) de France, alors même qu'on revient sur la privatisation d'EDF !

Savez-vous quel est le point commun entre Sidney, Florence, Alger, Hong Kong et Mumbai ? La RATP ! Elle est un fleuron français qui s'exporte, la cinquième plus grande entreprise de transports publics au monde. Vous faites semblant de ne pas reconnaître son savoir-faire.

Nous sommes contre l'ouverture du réseau de transports à la concurrence : n'importe qui sait que les transports publics sont un monopole naturel et que la concurrence ne peut fonctionner.

M. Stéphane Peu, rapporteur. On peut appeler cela un amendement d'appel, et je comprends fort bien que, dans le cadre d'un débat parlementaire, on dépose des amendements qui ne sont pas directement opérants mais permettent d'exposer un point de vue général.

Pour ma part, je ne suis pas certain que le fait que la RATP exporte ses savoir-faire partout soit une bonne chose. Si IdFM avait examiné la possibilité que la RATP devienne une régie publique régionale capable de répondre à une délégation de service public, peut-être aurions-nous pu conserver un monopole public, dans un cadre différent de l'actuel. De mon point de vue, il aurait été bien préférable que la RATP s'exporte moins mais conserve son monopole public en Île-de-France. Je regrette que ce ne se soit pas passé ainsi – mais peut-être n'est-il pas trop tard.

Je ne peux appeler à voter contre l'amendement, mais j'en demande le retrait. À défaut, je m'en remettraï à la sagesse de la commission.

M. Clément Beaune, ministre délégué. M. le rapporteur a parfaitement indiqué les tenants et les aboutissants du débat.

Je suis toutefois surpris par votre argument concernant la stratégie de la RATP à l'international, monsieur Saintoul. Quoi qu'on pense de celle-ci, ce qu'ont en commun Sydney, Mumbai, Londres et les autres, c'est précisément l'ouverture à la concurrence, et ceci dans un cadre de service public ! C'est cela qui a permis à la RATP d'exporter son savoir-faire.

Quant à savoir s'il s'agit de son cœur de métier, c'est une autre question – le président Jean Castex a d'ailleurs ouvert une discussion sur le sujet. Mais les exemples que vous avez cités devraient être de nature à vous rassurer concernant l'équilibre que nous avons trouvé.

M. Aurélien Saintoul (LFI-NUPES). Serais-je Florentin ou Indien que j'aurais le même avis sur l'ouverture à la concurrence ! Ce constat n'était pas un argument en sa faveur, mais pour la reconnaissance du savoir-faire de la RATP.

M. André Chassaigne (GDR-NUPES). Je voterai pour l'amendement, mais je voudrais ajouter une remarque politique.

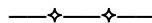
Nous avons intérêt à ne pas présenter le droit européen de la concurrence comme complètement fermé. Il ne doit pas nous empêcher d'engager des débats et de mener des combats pour faire reculer son application. À plusieurs reprises dans cette assemblée, alors qu'on nous l'opposait, nous avons réussi à faire bouger les lignes. Prenez l'étiquetage des denrées alimentaires : dans un premier temps, on nous a dit qu'il portait atteinte au droit européen de la concurrence, avant qu'il ne soit expérimenté, puis généralisé. Les Allemands ont pour leur part réussi à résister en partie à son application pour ce qui concerne le chemin de fer.

Je condamne l'ouverture des marchés à la concurrence au niveau européen, et je considère que nous devons nous efforcer de la freiner autant que nous le pouvons. Soyons plus ouverts que ceux qui la promeuvent sur un fondement purement idéologique.

Réjouissons-nous aussi que certains orateurs reconnaissent que les fondations de La République en marche sont l'ouverture des marchés et le libéralisme à tous crins : d'habitude, alors qu'ils ont la queue du renard qui sort de la gueule, ils nient l'avoir croqué !

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte l'ensemble de la proposition de loi modifiée.



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a ensuite examiné la proposition de loi pour la revitalisation pérenne des lignes ferroviaires de dessertes fines du territoire (n° 998) (*M. Hubert Wulfranc, rapporteur*).

M. le président Jean-Marc Zulesi. Mes chers collègues, nous examinons la proposition de loi visant à une revitalisation pérenne des lignes ferroviaires de dessertes fines du territoire.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Faisons un arrêt sur image. Les lignes ferroviaires de dessertes fines du territoire représentent 40 % du réseau national. Dans de nombreuses régions, elles constituent même la majorité de l'armature du territoire. Il s'agit d'un patrimoine majeur, dont le rapport du préfet Philizot « Devenir des lignes de desserte fine du territoire » a montré qu'il était particulièrement dégradé. Un risque de fermeture pèse sur 40 % d'entre elles – conformément d'ailleurs à la trajectoire engagée depuis fort longtemps.

Mettons maintenant cet état des lieux en regard avec plusieurs enjeux majeurs pour notre pays, soulignés notamment par la loi d'orientation des mobilités (LOM) et par la loi « climat et résilience » : premièrement, la décarbonation des transports terrestres et la nécessité de remettre le transport ferroviaire au centre des priorités et de le redynamiser ; deuxièmement, le rééquilibrage de l'aménagement du territoire et la nécessité de revitaliser les territoires ruraux et périurbains ; troisièmement, la redynamisation économique et sociale de bassins de vie devant participer à la croissance nationale.

L'avenir des lignes de dessertes fines du territoire est encadré, certaines étant versées au réseau national, d'autres soumises à la négociation de contrats de plan État-région, d'autres encore placées sous la seule responsabilité des régions. Le financement associé est insuffisant, l'effort de l'État n'étant pas à la hauteur de la revitalisation souhaitée. Parmi les tronçons dont héritent les régions, la circulation est suspendue sur près de 3 800 kilomètres ; 2 000 kilomètres de voies sont fermées, mais maintenues dans le domaine public ferroviaire avec, en général, des conventions d'occupation temporaire en faveur de tiers ; enfin, 134 kilomètres font l'objet de projets de réouverture. Le potentiel de relance est donc considérable.

Dans ce cadre ont émergé des revendications, portées notamment par la Convergence nationale rail, par des collectifs citoyens, par des industriels et par des élus locaux en faveur d'une politique volontariste de réouverture des lignes suspendues. Pour cela, il faut inscrire le ferroviaire dans le temps long et, en premier lieu, éviter tout déclassement de ligne, ultime étape avant le retrait opérationnel.

Tel est l'objet du moratoire instauré par l'article 1^{er}. Sur la base des auditions que nous avons menées et des amendements que vous avez déposés, je proposerai d'en réduire la durée à dix ans à compter du 1^{er} janvier 2024 et de cibler plus particulièrement les lignes suspendues, quelle que soit la date à laquelle la circulation a été interrompue. Cela fait un réservoir de 3 765 kilomètres exactement.

L'article 2 prévoit une participation paritaire entre l'État et la région – sans pour autant exclure d'autres financeurs, comme je propose de le préciser dans un autre amendement – pour l'ensemble des études à engager en vue de rouvrir les lignes à la circulation, qu'il s'agisse de transport de voyageurs ou de fret, de manière que la volonté politique qui nous rassemble puisse se concrétiser.

L'article 3 transmet cette commande de politique de relance aux opérateurs SNCF réseau et SNCF voyageurs ; son évaluation sera réalisée au moyen d'un débat annuel au Parlement.

Enfin, je proposerai un amendement de réécriture de l'article 4, après avoir été éclairé sur les fonctions du Haut Comité du système de transport ferroviaire, en vue de

soumettre toute fermeture de ligne de dessertes fines du territoire à un avis conforme de l'autorité organisatrice de la mobilité régionale, et d'elle seule.

M. le président Jean-Marc Zulesi. Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

Mme Pascale Boyer (RE). En France, les transports représentent la part la plus importante des émissions de gaz à effet de serre : plus de 30 %, avec plus de neuf ménages sur dix qui possèdent un véhicule individuel. Il est donc indispensable de décarboner nos moyens de locomotion.

Le transport ferroviaire est un des principaux outils à notre disposition pour atteindre les objectifs inscrits dans la stratégie nationale bas-carbone. C'est pourquoi le groupe Renaissance soutient son déploiement, notamment à travers la revitalisation des lignes de desserte fine du territoire, classées UIC 7 à 9 dans les catégories de l'Union internationale des chemins de fer, qui représentent près de 40 % du réseau ferré national.

Ces lignes sont indispensables, car elles assurent l'interconnexion des divers bassins de vie. En 2020, le gouvernement a lancé un plan de remise à niveau des petites lignes ferroviaires afin de pérenniser le service public. Ce plan prévoit 7 milliards d'euros d'investissements pendant dix ans et un changement de gouvernance, avec la mise en œuvre de protocoles d'accords régionaux intégrés dans les contrats de plan État-région, afin que les régions puissent assurer tout ou partie des missions de gestion, voire obtenir la propriété de certaines lignes.

Pour régénérer les lignes, l'État a aussi dégagé 65 millions dans le cadre du plan de relance entre 2021 et 2022, ce qui a permis de mobiliser plus de 200 millions d'euros pour des opérations au profit de 600 kilomètres de voies ferrées.

Le 24 février 2023, notre collègue David Valence a remis à la Première ministre le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), dont il est le président. Je tiens à saluer l'excellent travail effectué par cet organisme pour assurer la mobilité au quotidien de nos concitoyens et la décarbonation de nos transports. Le même jour, la Première ministre a annoncé un investissement de 100 milliards d'ici à 2040 pour une nouvelle donne ferroviaire. En outre, d'ici à la fin du quinquennat, 1 milliard d'euros par an seront consacrés à la régénération du réseau et 500 millions à sa modernisation.

Le groupe Renaissance proposera des amendements à la proposition de loi en vue d'améliorer le réseau ferroviaire, dans la droite ligne du rapport du COI et des annonces du Gouvernement.

Mme Edwige Diaz (RN). Cette proposition de loi visant à protéger notre réseau ferroviaire en instaurant un moratoire sur tout déclassement ou déferrement de voies ferrées de SNCF Réseau est d'utilité publique. Alors que s'est abattue sur les Français l'idéologie anti-automobilistes des gouvernements successifs, abandonnant nos compatriotes face à l'augmentation du prix des carburants et instaurant les très excluantes zones à faibles émissions (ZFE), il est indispensable de sanctuariser le train, mode de transport largement emprunté par nos concitoyens.

Les facteurs d'inquiétude se sont multipliés ces dernières années : la longue absence d'investissements et le délaissement des petites lignes ont contribué à alimenter le sentiment

légitime d'abandon des habitants de nos villes et de nos villages. En effet, 40 % du réseau de proximité est menacé, faute de régénération, d'après le très sérieux rapport du préfet Philizot, et pas une région française n'est épargnée. L'article 3 de la proposition de loi, qui sera soutenu par le groupe Rassemblement national, pourra résoudre ce problème en intégrant au contrat entre l'État et la SNCF l'objectif de relance des plus petites lignes ferroviaires.

De même, l'article 4, qui dote les régions d'une forme de droit de veto en cas de projet de fermeture de ligne, redonnerait leur mot à dire aux collectivités territoriales.

Les députés du groupe Rassemblement national voteront en faveur de cette proposition de loi et chercheront à l'améliorer en participant au travail de cette commission, qui débouchera, nous l'espérons, sur un texte transpartisan pour la séance publique.

J'en profite pour remercier M. le rapporteur ainsi que les administrateurs de l'Assemblée nationale pour avoir conduit dans des délais particulièrement courts des auditions très utiles pour le travail des parlementaires.

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NUPES). Dans leur dernier rapport, les experts du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat affirment que l'utilisation accrue des systèmes ferroviaires pourrait offrir des possibilités de réduction des émissions de carbone. Le constat est simple : lorsque les voyageurs ou les marchandises prennent le train plutôt que la voiture, le camion ou le bus, ils réduisent leur empreinte carbone. Il faut dire que les transports représentent le premier secteur responsable des émissions de gaz à effet de serre. Avec le train, nous disposons d'un formidable outil pour atténuer au maximum les effets du changement climatique. C'est donc en toute logique que 95,9 % des membres de la Convention citoyenne pour le climat ont considéré qu'il fallait créer les conditions d'un retour massif à l'usage du train, au-delà des lignes à grande vitesse.

Malheureusement, la France a un train de retard : force est de constater qu'en dehors des grandes lignes et des zones urbaines, accéder au train n'est pas à la portée de toutes et tous, notamment dans les territoires ruraux à faible ou moyenne densité. Les lignes du quotidien souffrent d'un sous-investissement chronique, les trajets se rallongent et les lignes disparaissent. Quant au fret, l'ouverture à la concurrence en 2006 l'a éteint à petit feu.

La proposition de loi a pour vocation principale de protéger les petites lignes qui sont amenées à disparaître. Ce premier pas, essentiel, est indispensable pour redonner vie aux dessertes fines. Avec nos amendements, nous proposerons d'aller plus loin en facilitant le report modal et en valorisant les petites lignes.

Le réchauffement climatique nous presse, nous devons être ambitieux et, à tout le moins, faire aboutir ce texte.

M. Jean-Pierre Taite (LR). Cette proposition de loi ne peut susciter que de la bienveillance : les élus ruraux savent ce que signifie une fermeture de ligne pour les territoires où la voiture est une obligation et l'offre de transport inexistante. Entre ma circonscription de la Loire et le Puy-de-Dôme de mon collègue Chassaing, il n'y a plus aucun train depuis 2016 sur le tronçon entre Thiers et Boën-sur-Lignon, situé sur l'axe reliant Clermont-Ferrand à Saint-Étienne. Les acteurs de ce territoire se mobilisent, notamment l'association Le Train 634269, qui rassemble citoyens et élus.

L'article 1^{er} propose un moratoire de vingt ans, que l'un des amendements du rapporteur vise à ramener à dix ans, sur les déclassements, fermetures et transferts de lignes de SNCF Réseau. Mais il faut faire preuve de bon sens : pourquoi garder une ligne si une alternative en car est plus souple et moins chère ? Pourquoi garder des voies inutilisées qui coûtent 2 000 euros par an et par kilomètre rien que pour chasser les mauvaises herbes, quand nos besoins de financement pour d'autres lignes, comme celle entre Boën-sur-Lignon et Thiers, sont si importants ?

La LOM a confié aux régions le rôle d'autorité organisatrice des mobilités. Leur intérêt est de développer le potentiel des lignes, non de les fermer. Comme elles sont les mieux placées pour décider, nous proposons de supprimer l'article 1^{er}, dont les inconvénients excèdent les avantages.

Nous soutenons en revanche le reste du texte et proposons même que toute fermeture soit conditionnée par une étude de trafic indépendante, soumise à enquête publique. L'enjeu est de sauver des lignes existantes dans le cadre du plan de 100 milliards d'euros présenté par la Première ministre.

Dans le monde rural ou ailleurs, une ligne ne ferme pas à cause d'un manque de trafic mais de trains. Il faut renforcer l'offre, même pendant les heures creuses. Des économies devront être trouvées en révisant les référentiels de voies pour y faire circuler des trains plus légers.

Les petites lignes sont indispensables au maillage des territoires : le débat sur cette proposition de loi constitue un premier signal, passons ensemble à la vitesse supérieure.

M. Mickaël Cosson (Dem). Le groupe Démocrate considère cette proposition de loi avec intérêt, ses membres étant partisans de la relance des petites lignes ferroviaires pour assurer un maillage équilibré du territoire. Au-delà de l'outil puissant au service de la transition écologique, bénéficier d'une gare près de chez soi, de lignes locales et d'une liaison directe vers Paris demeure indispensable à l'attractivité d'un territoire.

Le réseau étant vieillissant, nous avons fait de sa modernisation l'une de nos priorités depuis 2017 : je pense notamment aux 600 millions d'euros du plan de relance et aux annonces récentes de la Première ministre sur une enveloppe de 100 milliards pour le transport ferroviaire, utilisée en particulier pour lancer des RER métropolitains.

Ces investissements doivent également participer à la restauration et à l'entretien des lignes, dont la moyenne d'âge s'élève à quarante ans. Nous soutenons donc l'objectif poursuivi par le texte et avancerons des propositions pour le faire évoluer.

S'agissant du moratoire de vingt ans, nous ne considérons pas opportun de bloquer les projets locaux utiles au développement des territoires. Empêcher la cession de voies ferrées inutilisées depuis des décennies pour certaines d'entre elles entraverait l'émergence de nouveaux projets. En outre, un moratoire freinerait le rythme des innovations qui se déploient dans le pays. Nous proposerons plutôt un moratoire de dix ans, applicable uniquement pour les voies en circulation depuis 2017 : il nous semble plus pertinent de protéger les lignes actuelles que de faire obstacle à la reconversion d'emprises foncières inutilisées depuis des années. Celles-ci doivent être considérées comme des sources de développement de mobilité plutôt que des friches SNCF, à l'heure où l'objectif de zéro artificialisation nette est dans tous les esprits. De la même manière, nous ne considérons pas que la réouverture de lignes fermées

ou déclassées soit systématiquement la solution ; nous ne souhaitons pas porter atteinte à la libre administration des collectivités locales, et encore moins créer des déséquilibres financiers.

La puissance publique doit se positionner comme partenaire des collectivités et leur apporter le soutien technique, administratif et financier dont elles ont besoin en favorisant la transformation des voies ferrées en alternatives de mobilité décarbonées, telles que le train léger à hydrogène, le tram-train, le train automatisé et les voies douces, en adéquation avec les besoins territoriaux de nos concitoyens.

Mme Chantal Jourdan (SOC). Cette proposition de loi est le signe que le développement du transport ferroviaire reprend enfin toute sa place dans le débat public. Les citoyens sont au rendez-vous car ils sont de plus en plus nombreux à utiliser le train ou à le rechercher comme première solution de mobilité. Malheureusement, de nombreuses lignes qui structuraient les déplacements et l'activité dans notre pays ont disparu. Par ailleurs, les mal nommées petites lignes existent encore mais ne sont pas fonctionnelles, ou peu usitées.

Nous saluons cette proposition de loi du groupe Gauche démocrate et républicaine, qui s'appuie sur les derniers rapports produits sur la question ferroviaire et qui propose un cadre pour protéger. L'instauration d'un moratoire sur toutes les opérations de déclassement, de déferrement et de cession d'emprises foncières des lignes ferroviaires appartenant à SNCF Réseau nous semble nécessaire. Seront ainsi protégées des lignes classées UIC 7 à 9, dont l'état est préoccupant et qui sont peu ou plus utilisées.

Ce moratoire doit être l'occasion de penser la restauration d'un maillage du territoire répondant aux besoins des usagers comme à l'enjeu du changement climatique. Il doit s'accompagner de la nécessaire relocalisation des activités et d'un réaménagement équilibré du territoire.

Nous avons déposé quelques amendements portant sur l'augmentation du nombre de gares et de guichets, la planification de travaux et d'aménagements permettant la croissance de la fréquentation, le renforcement du fret, et l'élaboration de cartographies régionales pour l'électrification des voies ou d'autres solutions décarbonées.

Mme Anne-Cécile Violland (HOR). Environ 40 % du réseau ferré national est constitué de petites lignes, dont 85 % ne sont pas électrifiées. La proposition de loi se situe à la croisée des enjeux de mobilité et de transition énergétique et écologique, auxquels le groupe Horizons et apparentés est particulièrement sensible. Monsieur le rapporteur, nous tenons à vous remercier de placer ces questions au cœur des débats de notre commission, dans la ligne de l'engagement fort du Gouvernement pour relancer le ferroviaire. En effet, la Première ministre a annoncé le 24 février un investissement de l'État de 100 milliards d'ici à 2040 pour réussir une nouvelle donne ferroviaire.

Compte tenu de la demande de la société, de la pertinence environnementale et économique de ce mode de transport et de l'augmentation du prix des carburants, les pays européens relancent le ferroviaire depuis plusieurs années. C'est dans ce contexte que s'inscrit cette proposition de loi. Il faut anticiper la transition écologique en prévoyant les infrastructures de demain et nous assurer de la cohérence entre le travail législatif et les projets de territoire – il s'agit avant tout de s'adapter. Or le texte ne suit pas tant une logique d'adaptation aux enjeux de mobilité et de transition écologique que de statu quo.

Nous défendrons une série d'amendements visant à préciser les mesures du texte dans un souci de cohérence territoriale, tout en gardant comme ligne de conduite la poursuite de nos objectifs de relance ferroviaire et de transition écologique. Ainsi, le moratoire prévu à l'article 1^{er} sur toute opération de déclassement, de déferrement ou de cession foncière d'emprise de voie ferrée pourrait entrer en contradiction avec des projets portés par les collectivités locales. Nous ne pouvons pas adopter des textes qui empêcheraient les collectivités de déployer des politiques de transport fondées sur les singularités locales et les besoins spécifiques des populations, comme le remplacement d'une ligne ferroviaire par un tram.

Nous partageons bien évidemment l'esprit général de la proposition de loi et nous soutiendrons plusieurs amendements visant à la rendre encore plus opérationnelle.

M. Charles Fournier (Écolo-NUPES). Cette proposition de loi bienvenue traite d'un sujet majeur. Nous sortons du modèle du tout-TGV, qui a dégradé le réseau secondaire et toutes les mal nommées petites lignes, qui desservent finement les territoires. Tous les chiffres sont connus sur le vieillissement du réseau, la part qu'il représente et les 22 % de lignes qui fonctionnent avec des restrictions.

Pourtant, le ferroviaire est l'allié du climat : il représente 11 % du transport de passagers et 9 % de celui de marchandises, mais à peine 0,3 % des émissions de gaz à effet de serre, dans un secteur qui en pèse 30 %. La stratégie nationale bas-carbone fixe d'ailleurs pour le transport de voyageurs une augmentation de la part modale du train de 27 % en 2030 : la route est longue, et il faudra mobiliser beaucoup de moyens pour atteindre cette cible. Or le contrat de performance de SNCF Réseau pour la décennie 2021-2030 manque d'ambition, puisqu'il prévoit deux fois moins d'investissements qu'en Allemagne, quatre fois moins qu'au Danemark, cinq fois moins qu'en Autriche et six fois moins qu'en Suisse. On évoque un plan de 100 milliards d'euros, mais nous n'en sommes qu'au stade de l'annonce. Attendons de voir la concrétisation : quelle part de cette enveloppe sera-t-elle affectée à la régénérescence du réseau, à la création de nouvelles lignes, aux réseaux métropolitains ?

La proposition de loi est intéressante. Un moratoire ramené de vingt à dix ans nous semble pertinent, des objectifs et une réflexion sur le rôle du Haut Comité du système de transport ferroviaire aussi. Ce sont des éléments importants, mais qui n'aboutiront que si nous élaborons une planification des moyens à la hauteur de l'enjeu.

M. André Chassaigne (GDR-NUPES). Le travail qu'a fait le rapporteur et les auditions qu'il a conduites montrent qu'il est indispensable que les lignes suspendues puissent fonctionner à nouveau et ne soient pas déclassées. C'est la priorité des priorités. Quand David l'auvergnat a avalé Goliath le rhônalpin, en 2016, la liaison directe entre Saint-Étienne, l'une des trois métropoles de la région Auvergne-Rhône-Alpes, et Clermont-Ferrand, a disparu. La même année ! Et cela à cause de la fermeture d'un tronçon de 47 kilomètres. C'est une aberration.

Je partage totalement les arguments défendant la nécessaire revalorisation du rail. Il faut d'ailleurs arrêter de remplacer le rail par la route : actuellement, c'est une douzaine de bus qui assure la liaison entre Clermont-Ferrand et Saint-Étienne, voilà la réalité !

Et outre les questions environnementales, il y a celle de l'aménagement du territoire. La proposition de loi d'Hubert Wulfranc donnera lieu non seulement à un moratoire de dix

ans sur le déclassement des lignes suspendues, mais aussi à une réflexion beaucoup plus large, sur les lignes de rabattement ou le développement des territoires par exemple.

M. Guy Bricout (LIOT). Le groupe Libertés, indépendants, outre-mer et territoires ne peut qu'être favorable à tous les dispositifs relançant concrètement les lignes ferroviaires de desserte fine du territoire. C'est d'autant plus important que celles-ci, qui ne représentent pas moins d'un tiers du réseau national, soit 12 000 kilomètres, ont souffert de la priorité donnée au tout-TGV durant des décennies. À cette période d'abandon a hélas succédé celle des attermoissements. Que dire des rapports et autres contrats qui se sont succédé, préconisant tout et son contraire ? Pour n'en citer que quelques-uns, le rapport Spinetta a promis en 2018 un enterrement de première classe pour de nombreuses petites lignes ; en avril 2022, l'État et SNCF Réseau ont signé un contrat de performance lamentable ; et un peu moins d'un an plus tard, la Première ministre a annoncé un plan de 100 milliards d'euros pour le ferroviaire, sans qu'on sache quelle part bénéficiera aux petites lignes.

Pourtant, ces si mal nommées petites lignes sont essentielles à nos territoires et à notre pays en général, du fait de leur interaction avec le reste du réseau ; elles sont essentielles au développement économique et durable. Il faut en finir avec le tout-voiture, notamment dans les territoires les plus reculés : c'est mauvais pour la planète et terrible pour le portefeuille de nos concitoyens. Dans notre société post-covid, nos concitoyens aspirent à retourner dans les territoires et ont besoin d'un redéploiement des dessertes fines pour rester reliés avec les plus grandes villes où se trouvent le travail, les services publics et les loisirs.

Cette proposition de loi est d'autant plus la bienvenue qu'au-delà des effets d'annonce gouvernementaux, de nombreuses interrogations demeurent. Ainsi, nous ne disposons d'aucune donnée pertinente sur le nombre exact de lignes de desserte fine rénovées. Nous sommes maintenus dans une véritable nébuleuse.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Je vous répondrai en me basant non pas sur la proposition de loi initiale, mais sur les modifications que j'ai évoquées, qui tiennent compte des auditions que nous avons menées et de vos propres amendements.

Je discerne une large adhésion des groupes à la perspective que soulève ce texte, même si sa portée reste modeste.

Nous nous trouvons dans une phase de transition en termes de responsabilité, puisque des transferts de gestion voire de propriété aux régions sont attendus. Malgré les engagements du Gouvernement, qu'a rappelés Mme Boyer, nous restons, pour reprendre l'expression de M. Bricout, dans une relative nébuleuse quant aux engagements financiers : or la réussite de toute ambition dépend des sous que l'on y consacre. Des éclaircissements restent donc nécessaires sur ce point, comme nous l'a d'ailleurs fait remarquer le représentant de Régions de France que nous avons auditionné.

Resserrons la proposition de loi autour des 3 750 kilomètres de voies suspendues : il s'agit d'un enjeu majeur qui devrait nous rassembler. Nous devrions au moins nous accorder le temps de l'étude sur ce sujet, quelles qu'en soient les conclusions. Faut-il garder ces lignes, et pourquoi ? Devons-nous chercher des alternatives, rester dans le même type de schéma de desserte ferroviaire ? Il faut y réfléchir. C'est pourquoi je ne retiendrai pas la proposition de limiter le moratoire aux voies en circulation depuis 2017 : comme l'ont expliqué nos collègues Taite et Chassaing, c'est en 2016 qu'ont été fermés 50 kilomètres de ligne qui créent une coupure majeure entre deux métropoles, Clermont-Ferrand et Saint-Étienne !

À vous écouter, j'ai le sentiment que toutes les conditions sont réunies pour coconstruire un texte. Il ne faut ni rejeter entièrement le moratoire, ni prévoir une durée excessive. Je comprends la proposition du groupe La France insoumise visant à ce que le moratoire perdure tant que la part modale de fret ferroviaire est inférieure à 25 % du transport de marchandises dans l'ensemble du pays, mais j'en demanderai le retrait car le moratoire ne doit servir qu'à donner du temps au temps – celui de la consultation des élus locaux et celui de l'étude.

Article 1^{er} (*article L. 2111-20 du code des transports*): *Moratoire sur le déclassement, le déferrement et la cession d'emprises de voies ferrées appartenant à SNCF Réseau*

Amendements de suppression CD5 de M. David Valence et CD21 de M. Jean-Pierre Taite.

M. David Valence (RE). Le premier objectif de mon amendement est le retour au réalisme, qui n'est pas l'ennemi de l'ambition en matière ferroviaire. Je salue la bonne foi et l'engagement du rapporteur, qui a le mérite de mettre la lumière sur des lignes qui ont été abandonnées depuis des décennies, tous gouvernements confondus, même ceux dont le ministre chargé des transports était communiste. Le niveau d'investissements publics dans ces lignes est reparti à la hausse ces dernières années, à la faveur des accords conclus entre huit régions et l'État.

On pourrait élargir le débat ouvert par le rapporteur sur les lignes de desserte fine de voyageurs aux lignes capillaires du fret, qui constituent également un sujet important car ce réseau irrigue les magistrales de transport de marchandises. La situation est la suivante : les contraintes sur l'investissement font que nous devons donner la priorité aux lignes actuellement ouvertes à la circulation, sans fermer la porte à de potentielles réouvertures de lignes là où les régions le décideront, en accord avec l'État : c'est ce que prévoient les pactes entre l'État et les régions, même si certaines d'entre elles n'ont pas souhaité les signer, ce que l'on peut regretter. D'aucuns pensent sans doute que c'est à l'État d'investir à 100 % dans ces lignes pour les rouvrir, mais celui-ci a déjà largement accru son effort en faveur du ferroviaire depuis quelques années. Nous sommes sortis de l'hypocrisie pour entrer dans le réalisme et le volontarisme.

Une mesure générale et nationale de moratoire ne tenant pas compte des volontés régionales briderait des projets locaux – par exemple des réseaux express de cars, des voies vertes ou des itinéraires cyclables, qui empruntent parfois des lignes où plus aucun train ne circule mais qui ne sont pas encore déclassées. Le bon sens commande de ne pas bloquer ces projets. Avec mes collègues du groupe Renaissance, je soutiendrai un moratoire sur les lignes où des trains circulent ou ont circulé après 2017. En revanche, décider d'un moratoire sur toutes les lignes où la circulation est suspendue n'est pas raisonnable et revient à confondre romantisme ferroviaire et volontarisme ferroviaire.

M. Jean-Pierre Taite (LR). Je suis complètement d'accord avec David Valence : il faut laisser la main aux régions sur le sujet, d'où notre volonté de supprimer cet article.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. J'ai déposé un amendement, qui sera examiné juste après ceux-ci, qui vise à réduire de moitié la durée du moratoire.

Vous jugez cette proposition de moratoire « uniforme et aveugle », selon les termes de l'exposé sommaire de l'amendement de M. Valence. Justement, nous avons été dans l'aveuglement, et nous le sommes encore un peu, quant à la situation réelle de ces lignes ferroviaires. L'un des mandataires de Régions de France nous a ainsi confié que son association n'avait même pas reçu les conclusions détaillées du rapport Philizot, alors que des négociations se tenaient entre l'État et les régions. Celles-ci sont censées être éclairées sur la consistance du réseau – il s'agit d'un sujet technique majeur pour une autorité d'organisation des transports – et sur les enjeux financiers qui en découlent – le président du Conseil d'orientation des infrastructures, qui n'est autre que M. Valence, a clairement indiqué que l'on n'apercevait que le début des conséquences financières de la redynamisation des petites lignes.

L'aveuglement a trop longtemps été du côté de ceux qui occupent actuellement des responsabilités. Les régions souhaitent une clarification technique et financière sur l'avenir des petites lignes de desserte fine du territoire, qui leur sont confiées par les deuxième et troisième volets des contrats unissant l'État aux régions, signés sous les auspices de l'ancien ministre Jean-Baptiste Djebbari – certaines régions ont d'ailleurs refusé de les signer, notamment à cause de la question du financement du ferroviaire.

J'émet un avis défavorable à ces amendements de suppression de l'article, afin de pouvoir débattre de l'amendement suivant.

M. David Valence (RE). Je vais retirer mon amendement de suppression pour permettre la discussion sur la protection des petites lignes, dont personne ne pourra me suspecter de ne pas être un défenseur. Mais je tenais à rappeler chacun d'entre nous à la réalité et à la responsabilité : il faut discuter de ce que nous pourrions réellement faire pour notre réseau ferroviaire dans les années qui viennent, la priorité étant de maintenir ouvertes les petites lignes qui le sont actuellement.

M. André Chassaigne (GDR-NUPES). Nous attendons, monsieur Valence, les preuves des prétendues baisses de crédits alloués au chemin de fer lorsque des communistes siégeaient au gouvernement, car je ne peux imaginer que vous lanciez de vaines polémiques.

Vous parlez de laisser la main aux régions, mais c'est SNCF Réseau qui prend la décision ! La proposition d'Hubert Wulfranc ne concerne dorénavant que les voies suspendues, soit beaucoup moins que les lignes visées initialement par l'article 1^{er} en termes de kilométrage. Il faut entrer dans la discussion, et je vous remercie d'avoir retiré votre amendement.

Les amendements sont retirés.

Amendement CD62 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Nous en arrivons à cette réécriture de l'article que je vous propose après avoir mené des auditions et entendu les sensibilités respectives qui se sont exprimées au sujet de la durée et du cadre du moratoire.

Dans sa rédaction initiale, l'article 1^{er} visait non seulement les lignes suspendues, mais aussi les lignes déclassées et non déferées, ainsi que les cessions foncières d'emprises déferées. En effet, les chiffres communiqués dans le cadre des auditions indiquent que le plus gros potentiel pour la relance des lignes de desserte fine du territoire se trouve dans la catégorie des lignes suspendues.

On compte 447 kilomètres de lignes fermées et déclassées et 2 014 kilomètres de lignes fermées mais maintenues dans le domaine public ferroviaire. Il y a 3 765 kilomètres de lignes suspendues sur lesquelles aucun train n'a circulé depuis une date antérieure à 2012 et 512 kilomètres de lignes qui étaient en activité en 2012 et qui ont été suspendues depuis lors. Sur ce total, seuls 134 kilomètres font l'objet de projets de réouverture dans le cadre de transferts de lignes aux régions.

Nous proposons donc de concentrer les efforts sur les lignes suspendues. Toutefois, l'amendement vise à ce que l'ensemble des lignes suspendues soient incluses dans le moratoire, et non seulement celles dont l'activité s'est arrêtée depuis 2017, comme certains le proposent.

L'amendement ramène aussi de vingt à dix ans la durée du moratoire, ce qui permettra d'accélérer la dynamique de réflexion sur l'avenir des lignes et de donner plus rapidement des réponses à tous ceux qui se mobilisent localement en faveur de leur réouverture.

M. Vincent Descoeur (LR). Lors de la discussion générale, a été évoquée l'idée de réaliser des études afin de s'assurer notamment que le moratoire ne viendrait pas contrarier des projets de collectivités territoriales. Votre amendement prévoit que ce moratoire débute à partir du 1^{er} janvier 2024. Concerne-t-il des lignes dont l'exploitation est suspendue depuis trois ans ?

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. La définition d'une ligne de desserte fine du territoire suspendue est très précise : il s'agit d'une ligne où il n'y a plus de circulation pendant cinq ans au moins.

Une ligne de ce type peut être ensuite fermée, à la suite d'une procédure lourde qui comprend une proposition de SNCF Réseau, un avis simple des régions concernées et une autorisation de fermeture par l'État.

La remise en circulation de ces lignes suspendues, qu'il s'agisse de trains de voyageurs ou de marchandises, relève d'une procédure simple – sous réserve d'un certain nombre de travaux d'entretien et de remise aux normes. Il faut aussi que cela corresponde à un besoin.

Mon amendement a pour objet de resserrer le dispositif sur le stock de lignes actuellement suspendues, soit environ 3 750 kilomètres. Cela représente un potentiel considérable de remise en fonctionnement, sous réserve de l'étude prévue par l'article 2, qui sera réalisée préalablement à la remise en service et qui n'exclut pas de trouver une alternative. Nos collègues de la majorité proposeront quant à eux de limiter le moratoire aux lignes suspendues depuis le 1^{er} janvier 2017, mais c'est trop limité.

M. David Valence (RE). J'appelle à rejeter cet amendement.

Le moratoire sur les cessions foncières que vous proposez a pour effet paradoxal de protéger davantage les lignes sur lesquelles plus aucun train ne circule que les petites lignes ferroviaires encore circulées. Les amendements de nos collègues de la majorité me semblent plus logiques, car ils ont pour objet de protéger prioritairement les lignes circulées classées UIC 7 à 9 et celles qui ont été suspendues depuis le 1^{er} janvier 2017.

La rédaction assez extensive que vous proposez risque de bloquer nombre de projets, alors qu'une ligne suspendue depuis plus de cinq ans est tout de même profondément dégradée. Il peut s'agir d'aménager un réseau de car express ou une voie verte, mais aussi tout simplement du réaménagement d'une gare ou de la création d'une voie de service dans le cadre d'un projet multimodal. Il n'est pas souhaitable de tout geler.

La date du 1^{er} janvier 2017 correspond à celle de l'entrée en vigueur du contrat pluriannuel de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau en 2017. Avec ce contrat, préparé par des gouvernements socialistes, l'État avait tout simplement demandé à SNCF Réseau de ne plus investir dans les petites lignes ferroviaires.

Il ne faut pas protéger de manière excessive une catégorie de lignes qui ne présentent pas nécessairement d'intérêt pour les collectivités. En tout état de cause, si nous décidons d'instaurer un moratoire, il convient de protéger les lignes circulées au moins autant que celles qui ne le sont plus.

M. Vincent Thiébaud (HOR). Il faut en effet rejeter cet amendement totalement contre-productif. On se focalise sur le transport ferroviaire, mais des petites lignes qui ont été désertées ou déclassées depuis un certain nombre d'années peuvent être récupérées par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), qu'il s'agisse d'intercommunalités ou de régions. Elles peuvent servir à des projets alternatifs comme des lignes de bus, qui rendent service tout en étant beaucoup moins chères. Avec cet amendement, on risque de se priver de solutions de mobilité imaginées par les collectivités territoriales là où le train n'est plus forcément opportun.

M. Vincent Descoeur (LR). Parmi les 3 750 kilomètres de voies ferrées cités par le rapporteur, certaines lignes peuvent-elles avoir été suspendues depuis plusieurs dizaines d'années ?

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Monsieur Valence, la proposition de moratoire n'a pas de conséquences financières et ne remet pas en question les efforts nécessaires en faveur des petites lignes de desserte fine du territoire actuellement circulées. C'est une disposition pour ainsi dire administrative, dont personne ne souffrira.

Les lignes sont suspendues pour l'utilisation courante, mais certaines sont utilisées pour d'autres fins. Des autorisations peuvent être délivrées pour y faire fonctionner des trains touristiques ou du vélo-rail par exemple.

J'entends dire que le moratoire empêcherait les AOM de faire émerger des solutions alternatives, comme des trains légers ou des solutions non ferroviaires. L'article 2 prévoit précisément de se donner le temps de les analyser. Chacun sait que les études en matière ferroviaire sont particulièrement lourdes tant du point de vue financier que technique, qu'il s'agisse de trouver une alternative viable ou de transformer en voie verte. Cette dernière solution est *a priori* la plus simple pour les voies fermées – qui appartiennent toujours à SNCF Réseau – et elle passe par la conclusion de conventions avec des tiers.

Ce moratoire ne coûtera donc rien et permettra d'étudier aussi bien les conditions d'une réouverture au fret ou aux voyageurs que des solutions alternatives.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD53 de Mme Anne-Cécile Violland, amendements identiques CD39 de M. Mickaël Cosson, CD43 de Mme Pascale Boyer et CD54 de Mme Anne-Cécile Violland (discussion commune).

Mme Anne-Cécile Violland (HOR). Je remercie M. Valence pour l'appréciation qu'il a portée sur cette série d'amendements. Il s'agit de ramener la durée du moratoire à dix ans et de le restreindre aux voies en circulation depuis 2017.

L'amendement CD53 prévoit qu'il est possible d'y déroger pour des projets de transport cohérents avec les objectifs climatiques, notamment en matière de neutralité carbone.

L'amendement CD54 prévoit pour sa part une dérogation pour permettre la réalisation de projets de transport. Il s'agit de ne pas bloquer des projets susceptibles d'être développés par les collectivités territoriales pour mieux répondre aux besoins des populations, notamment grâce à des alternatives au ferroviaire.

M. Mickaël Cosson (Dem). Mon amendement a pour objet de restreindre le moratoire à une durée de dix ans et vise les lignes en exploitation au 1^{er} janvier 2017 ou dont l'exploitation a été interrompue après cette date.

Mme Pascale Boyer (RE). L'amendement CD43 est identique. Ainsi, aucune ligne qui fonctionnait au 1^{er} janvier 2017 ou qui a cessé de fonctionner depuis lors ne sera fermée pendant une durée de dix ans.

L'amendement CD62 du rapporteur risquait, lui, de bloquer des opérations d'aménagement utiles à l'économie locale et de priver le système ferroviaire de ressources liées à la valorisation du foncier.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Ces amendements reviennent à entériner ce qui est déjà prévu, c'est-à-dire à rouvrir 150 kilomètres de lignes suspendues. Je ne peux pas approuver ce statu quo. Avis défavorable.

La commission adopte l'amendement CD53.

En conséquence, les amendements identiques tombent, ainsi que tous les suivants se rapportant à l'alinéa 2.

Amendement CD13 de M. Sylvain Carrière.

M. Sylvain Carrière (LFI-NUPES). En 1980, plus de 25 % du transport de marchandises sur le territoire national s'effectuaient en train. Cette part a été ramenée à 9 %. Et pourtant les transports représentent 32 % des émissions de gaz à effet de serre en France. à

l'heure de la mise en place des ZFE et de la dévitalisation de notre patrimoine commun, il est nécessaire de rendre sa grandeur d'antan au fret ferroviaire.

Beaucoup des camions qui circulent sur les autoroutes et sur les routes nationales se contentent de transiter par la France, sans même s'y arrêter. Ils contribuent non seulement à la saturation du réseau mais aussi à la pollution. Il est donc urgent d'engager un changement de paradigme.

Sur 27 % des petites lignes, il ne passe que du fret. Les laisser à l'abandon revient à condamner les entreprises rurales qui en dépendent.

En outre, la classification de l'UIC valorisant le fret, une augmentation de la part du fret aidera à faire passer certaines lignes dans le groupe 6. Dans le cadre de la politique d'entretien actuelle, cela contribuera au maintien de ces lignes vitales.

Cet amendement apporte donc une garantie supplémentaire pour renforcer la proposition de moratoire du rapporteur.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Dans une recherche de consensus qui n'a malheureusement pas abouti, j'ai indiqué tout à l'heure que je ne soutiendrais pas cet amendement. Demande de retrait.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD2 de M. Jorys Bovet.

M. Jorys Bovet (RN). Cet amendement tend à obliger SNCF Réseau à continuer d'entretenir, durant le moratoire, les abords des lignes fermées ou en fin d'exploitation, afin de les maintenir en état d'exploitation. Il est navrant de constater que cela n'est pas toujours le cas. Or la croissance de la végétation, notamment des arbres, peut endommager les voies. Il convient également de lutter contre le risque d'incendie.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Je ne vois pas ce qui me conduirait à être défavorable à cet amendement.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD45 de Mme Christine Loir.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Je comprends l'intention de cet amendement, qui prévoit une consultation citoyenne avant la fermeture d'une gare. Mais l'amendement CD24 de nos collègues du groupe Socialistes et apparentés prévoit d'inclure la question du maintien des gares et des guichets dans les études prévues. Je vous demande de retirer le vôtre au profit du CD24, qui sera discuté lors de l'examen de l'article 2.

M. Pierre Meurin (RN). Une fois n'est pas coutume, nous allons suivre la demande de retrait du rapporteur, que je remercie pour sa bienveillance à l'égard de notre travail et dont salue l'intelligence de la situation : il a su tenir compte des auditions pour revoir sa position.

Nous regrettons que son amendement CD62 n'ait pas été adopté, car il témoignait d'une véritable ouverture d'esprit et d'un attachement très sincère, que nous partageons, aux petites lignes. Cette proposition était déjà un bon signal politique, et le travail effectué par le rapporteur au cours des auditions en fait un texte très sérieux.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'article 1^{er} modifié.

Après l'article 1^{er}

Amendement CD12 de M. Daniel Grenon.

M. Daniel Grenon (RN). En pratique, la dépose de la voie intervient le plus souvent dès la fermeture d'une ligne et avant son déclassement. Or une ligne fermée continue d'appartenir au domaine public tant qu'elle n'est pas déclassée. Autoriser la dépose de la voie parfois des années avant un déclassement qui n'arrivera peut-être jamais est contraire au principe d'inaliénabilité du domaine public.

Cet amendement a été suggéré par la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT).

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Lors de leur audition, les représentants de la FNAUT ont formulé plusieurs observations pouvant se traduire par des amendements.

J'ai bien entendu leur préoccupation. Toutefois, le principe d'inaliénabilité du domaine public défini par l'article L. 3111-1 du code général de la propriété des personnes publiques se rapporte à l'interdiction de céder des terrains. Il vaudrait mieux compléter les dispositions du même code qui encadrent les autorisations temporaires d'occupation du domaine public.

Je vous propose de retirer cet amendement et d'en déposer un autre tenant compte de cette remarque lors de la séance publique.

L'amendement est retiré.

Amendement CD46 de M. Vincent Thiébaud.

M. Vincent Thiébaud (HOR). La situation des petites lignes ferroviaires est la conséquence d'une politique qui a favorisé pendant des années le tout-TGV.

Les lignes à grande vitesse (LGV) sont faites pour des trains pouvant rouler à 400 ou 500 kilomètres par heure. Plus on va vite, plus les contraintes techniques sont importantes,

de même que les coûts pour l'État et les collectivités territoriales, tant de construction que de maintenance, et les tarifs. Or certains projets de LGV portent sur des distances peu importantes,

Il serait pertinent d'étudier des alternatives à ces projets et d'envisager des lignes qui permettent de rouler entre 200 et 250 kilomètres par heure, comme il en existe chez certains de nos voisins européens, notamment en Allemagne, en Italie et en Espagne. Dans le cas de la ligne Bordeaux-Toulouse, qui comprend trois arrêts, à Auch, Montauban et Agen, on peut s'interroger sur la pertinence d'une LGV car les trains n'atteindront une très grande vitesse que sur des tronçons limités. Réduire la vitesse augmenterait le temps de trajet, mais il faut considérer en contrepartie l'économie qui pourrait être réalisée et qui permettrait de financer l'exploitation des petites lignes.

Cet amendement n'est pas du tout contre le TGV, mais vise à trouver d'autres solutions d'aménagement du territoire.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. D'autres amendements montrent que la préoccupation quant au rapport qualité-prix de certains projets est partagée par d'autres groupes politiques, notamment Socialistes et LFI-NUPES. Avis de sagesse.

La commission adopte l'amendement.

Amendement CD34 de M. Jean-Pierre Taite.

M. Jean-Pierre Taite (LR). Les lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic, aussi appelées lignes de desserte fine du territoire ou petites lignes, représentent 9 000 kilomètres de voie ferrée sur les 28 000 du réseau ferroviaire national.

Elles sont classées en trois catégories. La première catégorie comprend environ 1 500 kilomètres de réseau structurant qui doivent être repris dans le budget de régénération de SNCF Réseau à partir de 2024. La deuxième catégorie, soit 6 000 kilomètres de lignes, fait l'objet d'un cofinancement à travers les contrats de plan État-région. Le financement des 1 500 kilomètres de lignes d'intérêt local relevant de la troisième catégorie est assumé par les régions.

Dans un amendement au projet de loi de finances pour 2023, le sénateur Philippe Tabarot avait proposé d'abonder de 300 millions l'action 07 *Infrastructures et mobilité vertes* du programme *Écologie* afin de soutenir la régénération des lignes de desserte fine du territoire. Cela aurait permis de compléter l'enveloppe de 620 millions prévue pour 2021 et 2022 – à comparer aux 700 millions préconisés par le rapport Philizot afin de sauvegarder ce patrimoine.

L'amendement a donc pour objet de rappeler à l'État ses devoirs en matière de financement.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Cette préoccupation sur les financements nous est commune, et nos collègues socialistes ont également déposé un amendement à ce sujet. Comme il s'agit d'un amendement strictement d'ordre financier, je vous invite à le déposer à l'occasion du prochain projet de loi de finances. Demande de retrait.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD14 de Mme Sylvie Ferrer.

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NUPES). Cet amendement demande au Gouvernement un rapport sur l'impact environnemental des fermetures, passées et potentielles, des petites lignes – causées notamment par le sous-investissement et l'absence de modernisation du réseau.

Ces fermetures sont susceptibles d'avoir des conséquences environnementales car elles peuvent par exemple conduire à un report vers la voiture individuelle, ce qui augmente les émissions de gaz à effet de serre. Elles peuvent également avoir un effet sur la biodiversité si de nouvelles lignes ferroviaires ou de nouvelles routes sont construites, ce qui risque de contribuer à l'artificialisation des sols.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Il faut en effet évaluer ces conséquences. Je ne vois aucune raison de m'opposer à cet amendement.

M. Pierre Meurin (RN). Notre groupe votera pour cet amendement, qui a le mérite de mettre en exergue une vision des mobilités qui a obligé les Français à utiliser davantage la voiture individuelle tout en excluant les plus modestes d'entre eux des centres-villes. Cette mauvaise stratégie qui a conduit à fermer des petites lignes depuis des années amène désormais à mettre en place des ZFE. Le rapport demandé par cet amendement permettra d'étudier les responsabilités des stratégies gouvernementales menées ces dernières années.

La commission rejette l'amendement.

Article 2 : *Financement d'études visant à relancer l'exploitation des petites lignes dans le cadre des contrats de plan État-région*

Amendement CD63 de M. Hubert Wulfranc, amendements identiques CD40 de M. Mickaël Cosson, CD44 de Mme Pascale Boyer et CD48 de Mme Anne-Cécile Violland (discussion commune).

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Faisant suite aux auditions, mon amendement assouplit le cadre contractuel de financement des études initialement prévu par l'article 2. Le financement pourrait se faire par un mécanisme distinct du contrat de plan État-région, de manière à s'adapter à chaque situation locale. De plus, un délai de dix-huit mois est prévu afin de laisser du temps pour la concertation.

Par ailleurs, par cohérence avec la modification de l'article 1^{er} proposée par l'amendement CD62, il est proposé de cibler les études sur les lignes suspendues.

L'amendement maintient le principe selon lequel l'ensemble des études doivent être financées, et pas seulement les études d'opportunité – qui constituent la première étape dans

le processus de relance d'une ligne. Les études peuvent coûter plusieurs dizaines, voire centaines de milliers d'euros. Cette proposition constitue donc une aide majeure à la décision pour les régions confrontées à une décision de fermeture définitive de lignes de desserte fine du territoire.

M. Mickaël Cosson (Dem). Les amendements identiques proposent d'élargir encore l'utilisation des emprises de ces lignes pour pouvoir y développer, avec le concours des collectivités, tous types de projets de mobilité innovants, adaptés aux besoins et aux caractéristiques des territoires traversés.

Mme Pascale Boyer (RE). Il s'agit de mener des études relatives au déploiement de projets de mobilité innovants et adaptés aux territoires concernés sur les lignes non circulées depuis le 1^{er} janvier 2017.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Comme sur l'article 1^{er}, il y a des différences majeures entre nos deux propositions. Vous voulez limiter les études aux lignes non circulées depuis 2017 : c'est un point de désaccord de fond entre nous. Par ailleurs, vous proposez de ne financer que les études d'opportunité, alors que je propose, pour ma part, de financer tous les types d'études. J'émet donc un avis défavorable sur vos amendements.

La commission rejette l'amendement CD63.

Elle adopte les amendements identiques et l'article 2 est ainsi rédigé.

En conséquence, les autres amendements tombent.

Après l'article 2

Amendement CD36 de M. Christophe Barthès.

M. Pierre Meurin (RN). Nous proposons d'inscrire dans la loi un usage de fait.

La relance de l'exploitation de lignes ferroviaires s'appuie souvent sur des études menées soit par des personnes publiques, par exemple des collectivités territoriales, soit par des personnes privées. Avec cet amendement, nous souhaitons apporter un éclairage sur les moyens mis en œuvre pour la relance du ferroviaire, mais aussi inscrire dans la loi la possibilité de recourir au privé ou au public. Cet amendement ne consacre pas la légitimité de ces études, mais permet seulement leur utilisation dans la mise au point d'un plan d'exploitation ferroviaire plus pertinent.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Rien ne s'oppose à ce que ces études soient réalisées par des prestataires publics ou privés. La précision que vous proposez d'ajouter ne me paraît donc pas nécessaire et je vous invite à retirer votre amendement.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CDI de M. Jorys Bovet.

M. Jorys Bovet (RN). Nous proposons que les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires publient un rapport annuel, donnant un aperçu global des investissements réalisés dans l'ensemble du réseau ferré.

Ce rapport est attendu par les autorités organisatrices de mobilité, en particulier par les régions, qui subventionnent les gestionnaires d'infrastructures mais qui n'ont que très peu de retours sur la manière dont ces subventions sont utilisées.

Enfin, cet amendement permettra de faire la transparence sur l'utilisation des fonds publics et engagera la responsabilité des gestionnaires quant à l'état des infrastructures ferroviaires, puisque l'Autorité de régulation des transports recevra également ce rapport.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Conformément à l'article L. 2111-10 du code des transports, SNCF Réseau publie déjà un rapport d'activité annuel, qui rend compte de la mise en œuvre du contrat décennal conclu par SNCF Réseau avec l'État. Il porte notamment sur les objectifs de performance, les indicateurs de suivi de l'état du réseau, les orientations en matière d'exploitation et la trajectoire financière de SNCF Réseau.

Votre amendement me paraissant satisfait, j'allais vous inviter à le retirer mais, comme je suis sensible à votre souci de transparence, je vais finalement m'en remettre à la sagesse de notre commission.

M. David Valence (RE). Il importe évidemment que SNCF Réseau rende des comptes à ceux qui financent ses investissements. Toutefois, je ne suis pas certain que la systématisation d'un rapport permettra de nouer une relation contractuelle féconde. Il me paraîtrait souhaitable de retravailler cet amendement, avant de l'adopter.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD56 de M. Antoine Villedieu.

Mme Edwige Diaz (RN). Nous demandons que, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remette au Parlement un rapport sur l'investissement dans la réouverture des lignes dont la fermeture est inférieure à dix ans.

Contre l'avis du rapporteur, la commission rejette l'amendement.

Article 3 (articles L. 2111-10 du code des transports) : *Inclusion de la relance des petites lignes dans les contrats conclus par l'État avec SNCF Réseau et SNCF Voyageurs*

Amendements identiques CD41 de M. Mickaël Cosson, CD49 de Mme Anne-Cécile Violland et CD51 de Mme Pascale Boyer.

M. Mickaël Cosson (Dem). Nous proposons de supprimer la référence aux lignes non circulées, tout en conservant la mention des petites lignes.

Mme Anne-Cécile Violland (HOR). L'article 3, dans sa rédaction actuelle, vise la réouverture de l'ensemble des lignes ferroviaires non circulées, ce qui semble difficilement accessible. Nous proposons donc de ne conserver que la mention des petites lignes, sans faire référence aux lignes non circulées, dans les attendus du contrat de performance de SNCF Réseau.

Mme Pascale Boyer (RE). Nous souhaitons que toutes les petites lignes, même les moins fréquentées, soient préservées et qu'elles continuent à exister.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Pour toutes les raisons qui nous divisent, j'émettrai un avis défavorable sur ces amendements.

La commission adopte les amendements et l'article 3 est ainsi rédigé.

En conséquence, les amendements CD33 de M. Hubert Wulfranc, rapporteur, et CD25 de M. Stéphane Delautrette tombent.

Après l'article 3

Amendement CD9 de M. Daniel Grenon.

M. Daniel Grenon (RN). L'article L. 1231-5 du code des transports prévoyant que « les autorités organisatrices consultent le comité des partenaires au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité », il est logique que le comité soit consulté sur les projets de fermeture de sections de lignes qui se trouvent dans son ressort territorial.

Cet amendement est suggéré par la FNAUT.

Contre l'avis du rapporteur, la commission rejette l'amendement.

Article 4 (articles L. 2100-3 et L. 2111-21 du code des transports) : *Renforcement des compétences du Haut Comité du système de transport ferroviaire*

Amendements CD64 de M. Hubert Wulfranc et amendements identiques CD42 de M. Mickaël Cosson, CD50 de Mme Anne-Cécile Violland et CD52 de Mme Pascale Boyer (discussion commune).

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Je propose de faire évoluer la rédaction de l'article 4 qui prévoyait, à l'origine, que les régions et le Haut Comité du système de transport ferroviaire rendent un avis conforme sur toute demande de fermeture, de déclassement ou de cession d'emprise foncière d'une ligne ferroviaire. Pour tenir compte de nos auditions et de vos amendements, je propose de charger les seules régions de cet avis conforme.

Cet amendement esquisse également un renforcement du rôle du Haut Comité, en lui permettant de demander au Gouvernement un rapport sur la relance des lignes de dessertes fines du territoire.

M. Mickaël Cosson (Dem). L'objet de notre amendement est que le Haut Comité du système de transport ferroviaire puisse demander un rapport sur la relance des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national, qui serait examiné dans l'une de ses commissions spécialisées, afin de rendre un avis ou d'adresser des recommandations en la matière au ministre chargé des transports.

Mme Pascale Boyer (RE). Le Haut Comité réunit toutes les parties prenantes du transport ferroviaire ; quatre parlementaires y siègent et le ministre des transports le préside. Ses modalités de fonctionnement ne nous semblent pas adaptées à la gestion de décisions relatives à la fermeture, au déclassement ou à la cession d'emprise foncière de ligne ferroviaire. Son intervention risquerait de compliquer la prise de décision.

En revanche, nous sommes favorables à ce que le Haut Comité puisse solliciter un rapport sur la revitalisation des petites lignes.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Il faut sauver le soldat Ryan, en l'occurrence l'article 4 ! Je vous propose de voter mon amendement, qui est préférable et qui couvre les trois autres, sur lesquels j'émetts donc un avis défavorable.

M. le président Jean-Marc Zulesi. Le Haut Comité du système de transport ferroviaire n'a pas siégé depuis très longtemps.

M. Vincent Thiébaud (HOR). Est-ce que ce ne sont pas déjà les régions qui décident de la fermeture de lignes ?

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Non, c'est SNCF Réseau.

M. Vincent Thiébaud (HOR). Mais SNCF Réseau a bien une délégation de service public au titre des régions ?

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Je parle sous le contrôle du président Valence : l'initiative de la proposition de fermeture émane de SNCF Réseau, avec l'accord de l'État et, à la fin, les régions ne donnent qu'un avis simple.

M. David Valence (RE). En pratique, quand une ligne ferroviaire a été mal entretenue pendant des décennies et que des trains continuent d'y circuler, il est très rare que SNCF Réseau en propose la fermeture. Le plus souvent, elle propose à la région d'instaurer des ralentissements. Et parfois, elle en demande tellement qu'il faut une heure et demie pour

faire un trajet qui ne devrait prendre que vingt minutes, ce qui ne présente plus vraiment d'intérêt pour la région.

Factuellement, il est donc vrai que ce ne sont pas les régions qui prennent la décision de fermer une ligne, mais elles sont toujours associées à cette décision. Il est vrai que c'est souvent une décision qu'elles subissent, en raison de la dégradation des infrastructures, mais on ne peut pas dire qu'on passe outre leur avis. Il est bien pris en compte.

Mme Anne-Cécile Violland (HOR). Face à la fréquence des réunions du Haut Comité du système de transport ferroviaire, j'ai deux propositions à faire : la première, c'est qu'il soit auditionné par notre commission ; la deuxième, c'est de supprimer purement et simplement l'article 4.

M. le président Jean-Marc Zulesi. Nous formulerons une demande pour que cette instance se réunisse le plus tôt possible et peut-être qu'elle vienne devant notre commission.

La commission rejette l'amendement CD64.

Elle adopte les amendements identiques et l'article 4 est ainsi rédigé.

En conséquence, les amendements CD27 de M. Stéphane Delautrette, CD32 de M. Hubert Wulfranc, rapporteur, CD29 de M. Stéphane Delautrette et CD28 de M. Gérard Leseul tombent.

Après l'article 4

Amendement CD18 de M. Sylvain Carrière.

M. Sylvain Carrière (LFI-NUPES). Dans le prolongement de l'amendement que nous avons voté tout à l'heure au sujet du fret ferroviaire, nous voulons que le ferroutage retrouve son niveau des années 1980, lorsqu'il représentait 25 % des échanges de marchandises en France.

Pour ce faire, il est nécessaire de dynamiser les petites lignes, ce qui délesterait les petits et moyens axes routiers, et de faire en sorte que les gares puissent accueillir des cargaisons. Nous demandons que le plan mobilité facilite l'intermodalité entre le transport routier et le transport ferroviaire, afin de limiter l'usage des camions à l'acheminement sur les dix derniers kilomètres.

C'est une manière de favoriser la bifurcation écologique, qui est absolument nécessaire, et de favoriser une activité qui n'est pas délocalisable puisque cette mesure s'appuierait sur des entreprises de transport routier situées à proximité immédiate de ces gares, et non sur des compagnies de transport d'autres pays européens.

Contre l'avis du rapporteur, la commission rejette l'amendement.

Amendement CD10 de M. Daniel Grenon.

M. Daniel Grenon (RN). Actuellement, de nombreuses voies vertes ou autres aménagements irréversibles sont installés sur des lignes du réseau ferré national qui n'ont pas fait l'objet d'un déclassement. Dès la décision de fermeture, SNCF Réseau conclut avec les départements des conventions d'occupation temporaire du domaine public ou des contrats de transfert de gestion. Ces occupations durables doivent être soumises à l'avis conforme des régions concernées. En outre, ces conventions et contrats ne font actuellement l'objet d'aucune mesure de publicité obligatoire.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Sagesse.

M. David Valence (RE). Si l'on fait généralement le choix de conventions d'occupation temporaire, c'est pour permettre, éventuellement, la réutilisation d'une partie des emprises à des fins ferroviaires. De mon point de vue, ceux qui défendent le train ne devraient donc pas voter cet amendement. Les matériels légers ouvrent de nouvelles perspectives.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD11 de M. Daniel Grenon.

M. Daniel Grenon (RN). La loi du 30 décembre 1982 prévoyait la consultation « de la région, des départements, et des communes concernées ». La consultation de la région n'est pas suffisante, d'autant qu'une ligne peut concerner plusieurs régions limitrophes. Ces consultations peuvent rester légères, en incluant essentiellement les communes « têtes de ligne » et celles ayant bénéficié de la desserte avant la désaffectation de la ligne. Par ailleurs, la consultation des fédérations nationales d'usagers était autrefois obligatoire.

La plupart des procédures de déclassement du domaine public intègrent une enquête publique, même quand les enjeux sont modestes, comme la suppression d'un passage à niveau. Une telle enquête est prévue pour la simple aliénation d'un chemin rural. Le nombre d'enquêtes de déclassement serait inférieur à une dizaine par an, sur un total d'environ 5 000.

Enfin, les décisions de déclassement reposent sur des évaluations de potentiel de trafic. Ces évaluations ne peuvent être réalisées par SNCF Réseau, d'autant qu'elle le fait le plus souvent après la décision de déclassement ; elles doivent être confiées à un ou des experts indépendants. Cet amendement est suggéré par la FNAUT.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Je reste convaincu que l'échelon prioritaire reste la région. Je vous invite donc à retirer votre amendement.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD17 de Mme Sylvie Ferrer.

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NUPES). Par cet amendement, nous demandons l'élaboration d'un plan complet pour les lignes ferroviaires à grande vitesse.

La construction des LGV ne doit pas se faire au détriment de la rénovation des lignes classiques et des petites lignes ferroviaires de desserte fine du territoire. Les LGV bénéficient généralement aux grandes métropoles, pour des gains de temps parfois très limités, et alors que les investissements dans les transports du quotidien ne sont pas suffisants.

Par exemple, pour la LGV reliant Bordeaux à Toulouse, le gain de temps est d'une heure, pour un coût estimé de 14,3 milliards. Par ailleurs, les citoyens des départements majoritairement ruraux par lesquels passe cette LGV sont mis à contribution, alors même qu'ils l'utiliseront très peu pour leurs déplacements de tous les jours.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Dans la logique de l'avis favorable donné sur un sujet approchant au groupe Horizons, avis favorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD19 de M. Sylvain Carrière.

M. Sylvain Carrière (LFI-NUPES). Le transport routier est la première source d'émissions de gaz à effet de serre, notamment d'oxydes d'azote, en France. Pourtant, depuis 2000, le transport routier de marchandises a augmenté de 16 % et le fret ferroviaire a diminué de 43 %. Avec la fermeture des voies ferrées pour cause de déclassement, l'écart va continuer de croître.

Il est donc nécessaire de faire un point d'étape, mais aussi de développer un plan massif d'investissement dans le feroutage. Cela permettra non seulement d'améliorer la qualité de l'air que respirent nos concitoyens, mais aussi de rouvrir un marché laissé jusqu'ici aux entreprises privées, qui n'apporte que peu de bénéfices directs aux Français. Cela nous garantirait, enfin, d'atteindre les objectifs relatifs à la part modale du fret ferroviaire fixés par la LOM.

À l'heure du changement climatique, la planification écologique est nécessaire. Nous avons un objectif ; il ne nous manque que les moyens d'action et un agenda rigoureux. Le transport combiné rail-route doit être remis sur la table et suivre une planification nationale, qui doit être engagée au plus vite.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Comme je l'ai déjà dit, toutes les questions relatives aux investissements devront être examinées dans le cadre de l'examen du prochain projet de loi de finances. Je vous invite à retirer votre amendement.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD3 de M. Jorys Bovet.

M. Jorys Bovet (RN). Nous proposons que, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remette au Parlement un rapport

localisant les petites lignes ferroviaires sur lesquelles il serait possible de mettre en service les innovations en matière de mobilité durable, telles que les navettes autonomes, les bus-rails ou les voitures-rails.

Il serait intéressant d'avoir un état des lieux des travaux de recherche, de l'avancement des projets et des moyens financiers nécessaires sur cette thématique absolument essentielle, qui permettrait de rouvrir ou de sauver certaines petites lignes.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Nous disposerons déjà de plusieurs rapports, qui me paraissent suffisants. Sur tous les amendements suivants consistant en une demande de rapport, je formulerai donc une demande de retrait.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD58 de M. Nicolas Dragon.

Mme Edwige Diaz (RN). Nous demandons au Gouvernement un rapport permettant d'évaluer toutes les conséquences économiques et sociales sur les communes impactées dans un rayon de vingt kilomètres à la suite de la fermeture d'une gare ou d'un arrêt.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Demande de retrait.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD59 de Mme Edwige Diaz.

Mme Edwige Diaz (RN). Nous demandons au Gouvernement un rapport sur la fixation des prix des péages ferroviaires et leur impact sur le nombre de trains en circulation. La France est l'un des pays européens où le droit de péage est le plus élevé. À titre de comparaison, il est de 8 euros du kilomètre sur une voie classique et de 1,45 euro en Suède. La SNCF paye une redevance, qui ne cesse d'augmenter depuis des années, et qui est répercutée sur le prix du billet : elle représente entre 35 et 40 % du prix du billet de train et 15 % du prix du billet de TER.

Au cours des prochaines années, SNCF Réseau va augmenter ces droits de péage pour faire face à l'inflation ; cette hausse devrait atteindre 8 % l'année prochaine. Il serait utile de disposer d'un rapport analysant l'impact du prix des péages sur l'exploitation des trains.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Demande de retrait.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD60 de Mme Edwige Diaz.

Mme Edwige Diaz (RN). Nous demandons au Gouvernement un rapport sur l'innovation des systèmes de sécurité ferroviaire au niveau des passages à niveau. Chaque

jour, 16 millions de véhicules traversent les 15 000 passages à niveau de notre territoire. Il est essentiel d'assurer une complète sécurité, sachant qu'en 2021, vingt-quatre personnes sont décédées du fait d'une collision avec un train sur un passage à niveau.

La réouverture des petites lignes ferroviaires ne peut pas se faire sans un effort de sécurisation des passages à niveau, par exemple grâce à des caméras intelligentes.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Demande de retrait.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD61 de Mme Edwige Diaz.

Mme Edwige Diaz (RN). Nous demandons au Gouvernement un rapport sur les innovations dans le secteur ferroviaire, dont notamment les trains autonomes, les technologies de trains connectés et les différentes motorisations.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Demande de retrait.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD4 de M. Jorys Bovet.

M. Jorys Bovet (RN). Nous demandons que les gestionnaires d'infrastructures remettent aux autorités régionales des cartes détaillées de l'état des petites lignes ferroviaires, afin de les aider à se projeter dans l'élaboration de projets ferroviaires. Ces cartes pourront contenir des informations précieuses pour les années à venir, par exemple sur les projets de fermeture ou d'ouverture de ligne ou sur l'état et le niveau de vétusté des voies. C'est une attente des autorités régionales.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Demande de retrait.

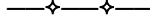
La commission rejette l'amendement.

Article 5 : Gage financier

La commission adopte l'article 5 non modifié.

Elle adopte l'ensemble de la proposition de loi modifiée.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. Il ne reste plus grand-chose de cette proposition de loi qui, de surcroît, ne pourra certainement pas être examinée en séance publique. Je vous invite donc à la faire vivre. Reprenez-la, enrichissez-la ! Croissez et multipliez !



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Présents. - M. Damien Adam, M. Henri Alfandari, M. Emmanuel Blairy, M. Jean-Yves Bony, M. Jorys Bovet, Mme Pascale Boyer, M. Guy Bricout, M. Jean-Louis Bricout, M. Anthony Brosse, M. Stéphane Buchou, M. Sylvain Carrière, M. Pierre Cazeneuve, M. André Chassaigne, M. Mickaël Cosson, Mme Annick Cousin, Mme Christine Decodts, M. Stéphane Delautrette, M. Vincent Descoeur, Mme Sylvie Ferrer, M. Daniel Grenon, M. Yannick Haury, Mme Laurence Heydel Grillere, Mme Chantal Jourdan, Mme Fatiha Keloua Hachi, Mme Florence Lasserre, M. Jean-François Lovisolo, Mme Aude Luquet, M. Denis Masségli, Mme Manon Meunier, M. Pierre Meurin, Mme Laure Miller, M. Bruno Millienne, M. Nicolas Pacquot, M. Patrice Perrot, M. Stéphane Peu, Mme Marie Pochon, M. Nicolas Ray, M. Benjamin Saint-Huile, Mme Anne Stambach-Terreoir, M. Jean-Pierre Taite, M. Vincent Thiébaud, M. Nicolas Thierry, M. David Valence, M. Pierre Vatin, M. Antoine Vermorel-Marques, M. Antoine Villedieu, Mme Anne-Cécile Violland, M. Hubert Wulfranc, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. - Mme Nathalie Bassire, Mme Nathalie Da Conceicao Carvalho, Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, Mme Christelle Petex-Levet

Assistaient également à la réunion. - M. Julien Bayou, M. Dino Cinieri, Mme Edwige Diaz, M. Charles Fournier, M. Jean-Luc Fugit