

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

1 7 ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Suite de l'examen du projet de loi-cadre, adopté par le Sénat, après engagement de la procédure accélérée, relatif au développement des transports (n° 2740) (*Mme Olga Givernet, rapporteure*)..... 2

Lundi 29 juin 2026
Séance de 21 heures 30

Compte rendu n° 58

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

**Présidence de
Mme Sandrine Le Feur,
Présidente**



La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a poursuivi l'examen du projet de loi-cadre, adopté par le Sénat, après engagement de la procédure accélérée, relatif au développement des transports (n° 2740) (*Mme Olga Givernet, rapporteure*).

Article 5 (suite) : *Montages financiers nécessaires aux investissements dans le réseau ferré national*

Amendement CD238 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). L'argent va donc maintenant couler à flots... mais je n'ai toujours pas compris comment SNCF Réseau allait faire 500 millions de bénéfices et comment les investisseurs privés allaient arriver à foison sans s'en mettre plein les poches et sans que le prix des billets augmente.

L'article 5 permet de créer des filiales pour valoriser le patrimoine immobilier de SNCF Réseau. Cette valorisation ne doit jamais se faire au détriment du service public ferroviaire. Nous voulons donc inscrire dans la loi une garantie claire : lorsqu'une gare est concernée par ces opérations, les usagers ne doivent pas voir leurs conditions d'accès se dégrader – pas de réduction des horaires d'ouverture ni de restriction de l'accès au service ferroviaire.

L'amendement ne demande pas le maintien d'une présence humaine permanente – que vous auriez considéré comme une charge – et ne remet pas en cause les projets immobiliers, mais fixe simplement une ligne rouge : la logique patrimoniale ne doit pas prendre le pas sur la mission de service public. Nos gares ne sont pas de simples actifs immobiliers, mais des portes d'entrée vers le droit à la mobilité, l'emploi, les études et les services publics. Garantir leur accessibilité, c'est protéger les voyageurs et c'est le minimum que nous devons à celles et ceux qui utilisent le train au quotidien.

Mme Olga Givernet, rapporteure. La structure même du dispositif rend sans objet le risque que l'amendement vise à prévenir. La filiale est en effet un véhicule de financement, non un exploitant de gare ou d'une mission de service public. L'apport en jouissance prévu à l'article 5 a une finalité financière – permettre la mobilisation de quasi-fonds propres – et non pas opérationnelle. La loi prévoit expressément que, lorsque les biens apportés relèvent du domaine public, l'apport ne peut être réalisé qu'à condition qu'un contrat d'exploitation en attribue l'exploitation à SNCF Réseau dès la réalisation de l'apport et lui permette d'exercer ses missions. SNCF Réseau peut en outre mettre fin pour motif d'intérêt général au droit de jouissance de la filiale. Cette dernière n'a donc aucun pouvoir de gestion sur les biens, *a fortiori* aucun pouvoir de décider des horaires d'ouverture et des conditions d'accès aux gares. Avis défavorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD644 de Mme Olga Givernet, rapporteure.*

Amendement CD312 de M. Nicolas Bonnet

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Dans un prêt, la rémunération, ce sont les intérêts ; ici, le capital apporté dans les filiales est rémunéré par des dividendes. Toutefois, les conditions qui seront proposées aux actionnaires qui entreront dans les filiales de SNCF Réseau n'ont pas été précisées. L'amendement tend donc à fixer quelques principes en précisant que la rémunération des actionnaires sera proportionnée aux investissements réalisés et aux risques assumés, et que le coût final pour SNCF Réseau sera comparable à celui qu'aurait eu un prêt pour mobiliser la même somme d'argent.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Vous tentez de démontrer qu'un recours à l'emprunt serait préférable, ce qui impliquerait de déroger à la règle d'or qui encadre la dette de SNCF Réseau. Le montage proposé permet d'aller chercher des fonds privés, qui doivent être rémunérés selon un modèle économique à définir, et dont la mobilisation permet de faire face à la pénurie de financement public mobilisable. Nous allons en effet avoir besoin de ces financements.

L'intérêt de la filiale à quasi-fonds propres ne tient pas à ce qu'elle serait moins chère qu'un emprunt direct, puisqu'elle l'est nécessairement plus. Le rendement attendu par l'investisseur privé est estimé par le groupe SNCF à 200 à 250 points de base au-dessus du coût de la dette senior de SNCF Réseau.

J'émet donc un avis défavorable. L'objectif de cet article est d'aller chercher des fonds auprès de partenaires privés pour financer des objets déterminés, dont la modernisation du réseau ferroviaire, afin d'obtenir un choc d'investissement en conservant, je le répète, toutes les garanties de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Vous venez de nous dire que ces filiales allaient coûter plus cher qu'un emprunt, ce qui est inquiétant du point de vue de la bonne gestion. S'il est vraiment plus cher pour le réseau de faire appel à ce mode de financement, mieux vaudrait recourir à de l'argent public, emprunté à moindre taux, comme le font tous les grands pays voisins, où le péage est bien inférieur parce qu'ils ont le courage politique de consacrer de l'argent public à leur réseau sans en faire constamment reposer le financement sur de l'emprunt ou sur des financements privés.

Au-delà de la règle d'or, plus le taux d'emprunt de SNCF Réseau augmente, plus il est vraisemblable que les conditions auxquelles on lui prête seront défavorables, et on peut tout à fait comparer à ces conditions d'emprunt les bénéfices qu'on serait prêt à octroyer aux actionnaires des filiales. Il me semble conforme à l'éthique d'éviter de perdre plus d'argent avec ce mode de financement qu'avec un emprunt classique. Dans le cas contraire, recourons à l'emprunt classique au niveau du budget général, avec un investissement public de l'État dans son réseau, comme cela se fait chez tous nos voisins.

Mme Nathalie Coggia (EPR). Il vous paraît donc éthique de faire peser encore plus de dettes sur les épaules de nos petits-enfants ? Je ne comprends pas ce raisonnement. Dans toute entreprise, lorsqu'on ne peut plus se financer avec de la dette, on doit le faire sur des fonds propres : cela permet de la croissance et de nouveaux projets. Recourir à la dette publique, qui dépasse déjà ce que nos petits-enfants, et peut-être nos arrière-petits-enfants, pourront rembourser, ne me paraît pas être une solution très pertinente.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Il n'y a pas lieu de nous donner des leçons de bonne gestion financière, car la dette s'est énormément accrue depuis neuf ans. Lorsque nous proposons des dépenses, nous proposons, en face, des recettes, comme je l'ai fait en fin d'après-midi en proposant, par exemple, que les gestionnaires de réseau puissent déployer une contribution kilométrique poids lourds, mesure que vous n'avez pas adoptée. C'est également ainsi que nous procédons dans le cadre du PLF (projet de loi de finances). Si vous ne voulez pas des recettes que nous proposons, vous ne pouvez pas nous reprocher de proposer des dépenses. Il n'y a pas là de problème de cohérence.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Il faut distinguer deux aspects. Nous voulons concentrer l'argent public là où personne ne voudra jamais aller, c'est-à-dire dans l'entretien et la régénération du réseau. Nous avons, en revanche, identifié la possibilité de mobiliser des fonds privés s'agissant de la modernisation : en investissant dans la modernisation, on accroît la capacité du réseau, le nombre de trains en circulation, ce qui permet d'augmenter les recettes des péages sans augmenter leur prix. Il est donc sage de diversifier les moyens d'investissement en mobilisant tous les fonds qui peuvent l'être pour accélérer le financement de la régénération et de la modernisation du réseau. La dette grise qui a été accumulée ne concerne pas la modernisation mais si nous n'investissons pas dans celle-ci, nous continuerons à reculer.

D'un côté, donc, la régénération, financée par de la dette publique ; de l'autre, la modernisation, pour laquelle des investisseurs privés manifestent un intérêt – moyennant, en effet, une rémunération qu'il faudra prendre en compte –, avec l'objectif que l'ouverture à la concurrence et la capacité à offrir plus de services augmentent les recettes de SNCF Réseau afin de financer ces investissements.

Nous n'avons donc pas la même vision de la manière d'assurer la croissance dans ce domaine, alors que nous avons tous identifié, pour le ferroviaire, une capacité d'accroissement du nombre de voyageurs et d'extension du marché.

Il faut faire ces investissements dans des délais très courts, sous peine de devoir attendre les prochains exercices budgétaires où nous aurons de l'argent, ce qui ne sera pas pour les années à venir. Laissons-nous donc cette possibilité de moderniser le réseau par la mobilisation de fonds privés sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CD63 de Mme Constance de Pélichy

Mme Constance de Pélichy (LIOT). Cet amendement vise à limiter l'indemnisation due à la filiale en cas de fin anticipée pour motif d'intérêt général à la part non amortie des investissements, hors rémunération des partenaires. Il s'agit notamment d'éviter de devoir indemniser le rendement attendu par les partenaires externes, ce qui pourrait rendre excessivement coûteuse, voire impossible, la reprise pour motif d'intérêt général.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Cet amendement vise à prévenir le risque réel que la reprise pour motif d'intérêt général soit rendue dissuasive, voire prohibitive, par une indemnisation trop large. Il protège ainsi la capacité de SNCF Réseau à reprendre

l'infrastructure pour motif d'intérêt général. Nous avons besoin de souplesse à cet égard et il s'agit là d'une garantie pour la puissance publique. Sagesse.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Je suis favorable à cet excellent amendement.

Par ailleurs, madame la rapporteure, je ne dis pas qu'il ne faut pas investir dans la régénération, mais qu'il faut lever plus de moyens, et non pas choisir, à niveau égal de moyens, entre l'ERTMS (système européen de gestion du trafic ferroviaire) sur certains axes et la régénération et la modernisation sur des axes existants. C'est la raison pour laquelle je vous ai proposé de nouvelles recettes : je n'oppose donc pas les deux. Si vous disposez, à propos des lignes où la mise à niveau ERTMS est envisagée, d'études montrant qu'il existe vraiment un potentiel de voyageurs assurant une augmentation des recettes suffisante, sans augmentation des péages, pour amortir le coût – sur je ne sais combien d'années –, je suis preneur.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD645 de Mme Olga Givernet, rapporteure.*

Amendement CD207 de M. Matthieu Marchio

M. Matthieu Marchio (RN). L'article 5 permet à SNCF Réseau de créer une filiale et de lui apporter, pour des durées pouvant aller jusqu'à soixante-dix ans, c'est-à-dire deux générations, des biens immobiliers du domaine public ferroviaire. Or, selon le texte, les régions, qui sont les autorités organisatrices de la mobilité sur leur territoire et qui financent une large part des trains du quotidien, seront informées une fois que l'apport aura été réalisé, lorsque tout sera ainsi joué. Informer après le fait accompli, ce n'est pas consulter, mais notifier, et ce n'est pas respecter une collectivité.

Cet amendement vise à corriger cela très simplement : lorsque l'apport concerne des biens directement utiles à l'exploitation du réseau sur le territoire d'une région, celle-ci en est informée en amont et peut formuler ses observations dans un délai d'un mois. Ce n'est pas un veto ni un blocage, mais le minimum de respect dû à nos territoires.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Je le répète, l'apport en jouissance a une finalité financière et non opérationnelle. La loi garantit que SNCF Réseau conserve, dès la réalisation de l'apport, l'exploitation des biens et l'exercice de ses missions au moyen d'un contrat d'exploitation. L'opération est donc neutre pour l'organisation des transports régionaux. Elle ne change ni les horaires, ni la consistance du réseau, ni les conditions des services conventionnés. La consultation préalable des régions est donc sans objet réel.

L'information des régions, introduite par le Sénat, est justifiée par le fait que certaines lignes servent à la fois aux circulations à grande vitesse et aux circulations régionales. Le choix d'une information après réalisation est cohérent avec la nature financière de l'opération et avec le fait que l'apport ne modifie pas l'exploitation.

Avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CD156 de Mme Constance de Pélichy

Mme Constance de Pélichy (LIOT). Il vise à remplacer l'information *a posteriori* des régions concernées par l'apport en jouissance de biens immobiliers à la filiale créée par SNCF Réseau par une information préalable, avant la délivrance de l'autorisation de l'État, afin de leur permettre d'anticiper toutes les conséquences de ces transferts.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Avis défavorable, pour les mêmes raisons que précédemment.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Amendements CD239 et CD241 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Il s'agit de deux amendements de protection. La possibilité que donne l'article 5 à SNCF Réseau de créer des filières avec des partenaires privés afin de conduire des opérations de modernisation du réseau ne doit jamais devenir le prétexte d'un dumping social. Les cheminots ne doivent pas être la variable d'ajustement de nouvelles organisations juridiques. Changer de structure ne doit pas se traduire pour eux par une perte de droits, une dégradation des conditions de travail ou une baisse de protection sociale.

L'amendement CD239 vise donc à inscrire clairement dans la loi que la création de ces filiales et les transferts qui pourraient en découler ne pourront entraîner aucune régression des garanties salariales, des droits collectifs, des avantages acquis ou des protections conventionnelles et contractuelles. Moderniser le réseau, oui. Fragiliser celles et ceux qui le font vivre au quotidien, non. La modernisation du ferroviaire ne sera acceptée que si elle s'accompagne d'une garantie forte pour les salariés.

L'amendement CD241, quant à lui, porte surtout sur la sécurité.

Mme Olga Givernet, rapporteure. La protection recherchée est déjà assurée par le droit en vigueur, et ne concerne d'ailleurs pas le dispositif que nous avons sous les yeux. La filiale est, en effet, un véhicule de financement, et non pas un employeur opérationnel. L'amendement que vous proposez me semble ainsi hors sujet.

L'intérêt du montage proposé par le texte par rapport à un partenariat public-privé est précisément que SNCF Réseau conserve la maîtrise d'ouvrage des travaux et, dès la réalisation de l'apport, l'exploitation des biens et l'exercice de ses missions. L'article n'organise donc aucun transfert de personnel vers la filiale : les cheminots demeurent salariés de SNCF Réseau, qui continue d'exercer ses missions.

Je doute, cher collègue, que vous ayez bien compris ce dispositif, destiné à permettre de mobiliser des financements en quasi-fonds propres. Qu'on l'approuve ou non, il est encadré et ne permet pas aux partenaires privés d'entrer dans l'opérationnel des activités. Son objectif est bien de permettre à SNCF Réseau de conserver la maîtrise d'ouvrage, de garder

ses salariés et de continuer d'exercer ses missions. Il s'agit, je le répète, d'un outil de financement. Avis défavorable.

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Vous vivez dans un monde qui n'est pas le monde actuel du ferroviaire. La SNCF est, certes, toujours derrière, mais elle crée des filiales et y met des gens, avec une convention collective qui crée d'énormes écarts de conditions de travail entre la filiale et la maison-mère. Vous savez pertinemment qu'il y a du dumping social. Quand on crée des filiales, ce n'est pas pour faire joli ou parce que le nom « SNCF » ferait peur aux investisseurs. Regardez donc ce qui se passe partout dans le domaine du ferroviaire : aucun réseau ferré ne s'autofinance. Il faudra donc, à un moment ou à un autre, des subventions publiques. Je ne sais pas dans quel monde vous imaginez que les investisseurs arriveront en masse et réussiront à faire un max de bénéfices, comme SNCF Réseau, sans que les usagers paient les pots cassés. C'est lunaire !

*La commission **rejette** successivement les amendements.*

*Elle **adopte** l'article 5 **modifié**.*

Article 6 : *Simplification des transferts de biens entre SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions et régularisation d'affectations de biens entre entités du groupe SNCF*

Amendement de suppression CD267 de M. Bérenger Cernon

Mme Ersilia Soudais (LFI-NFP). Vous aimez beaucoup le terme de simplification et dites ainsi vouloir simplifier la gestion immobilière du groupe public ferroviaire mais, en fait, vous poursuivez une logique de démantèlement au sein de la SNCF. Tout était très simple avant la réforme de 2018 : le patrimoine appartenait à une entreprise publique intégrée, qui s'est retrouvée, avec cette réforme, répartie entre plusieurs entités juridiquement distinctes, complexes et mal ordonnées. Si on voulait véritablement simplifier, il faudrait les réunifier au sein d'un pôle public ferroviaire entier et intégré. C'est ce que nous ferons en 2027 : nous ferons en sorte que la SNCF soit réunifiée, nous interdirons toute fermeture de ligne et nous entamerons le développement de milliers de kilomètres de liaisons.

Mme Olga Givernet, rapporteure. L'article 6 n'organise aucune cession à des intérêts privés extérieurs au groupe SNCF : il ne s'agit que de régularisations internes au groupe public.

Son premier volet simplifie les transferts de biens entre SNCF Réseau et sa filiale SNCF Gares & Connexions, deux entités attributaires de biens de l'État, en les dispensant de la procédure de déclassement du domaine public ferroviaire. Ce volet, dépourvu d'enjeux concurrentiels, n'appelle pas d'objections.

Son deuxième volet institue un cadre temporaire de régularisation des affectations héritées de la réforme de 2018 qui se sont révélées erronées, mais sa conformité au droit de

l'Union européenne peut poser problème si ce dispositif venait à être requalifié en aide d'État. Je vous proposerai en conséquence de supprimer ce volet.

Le troisième volet, ajouté par le Sénat, substitue au rachat par les régions des terrains des centres de maintenance à leur valeur vénale un apport gracieux en jouissance pour une durée maximale de cinquante ans. Je proposerai de revenir sur cette mesure au profit d'un transfert de propriété à la valeur nette comptable. Cette solution allège la charge pesant sur les régions tout en leur assurant la pleine propriété du foncier nécessaire à l'exercice de leurs compétences et en préservant les intérêts financiers de SNCF Voyageurs. Je proposerai également de supprimer la durée de jouissance au profit d'un transfert direct.

Il serait donc dommage de supprimer cet article : il y a un vrai intérêt à faciliter les transferts de biens de SNCF Réseau et de sa filiale SNCF Gares & Connexions, ainsi qu'à disposer d'un cadre de régularisation des affectations des terrains des centres de maintenance aux régions. Avis défavorable.

Mme Ersilia Soudais (LFI-NFP). Vous avouez surtout que le gouvernement cherche à réparer des dysfonctionnements causés par sa réforme de 2018. Immiscer le privé dans nos biens publics aboutit à l'éclatement de nos biens communs et à des services publics beaucoup moins performants.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Il n'est pas question ici de groupes privés, mais de transferts nécessaires entre deux entités de la SNCF. Tout n'était pas parfaitement inventorié, en effet, en 2018 et des ajustements de foncier doivent être opérés entre les deux entités. L'article concerne également les autorités organisatrices régionales, à propos desquelles nous allons examiner certains ajustements à la suite de la modification apportée par le Sénat. Mais, je le répète, aucune entité privée n'est concernée.

*La commission **rejette** l'amendement.*

*Elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD646 de Mme Olga Givernet, rapporteure.*

Amendement CD648 de Mme Olga Givernet

Mme Olga Givernet, rapporteure. Il vise à supprimer le II de l'article 6, qui ouvre un cadre temporaire de régularisation des affectations de biens immobiliers entre les entités du groupe SNCF. Le principe d'une régularisation des affectations héritées de la réforme de 2018 n'est pas contestable – certaines se sont révélées erronées, obsolètes, et nul ne défend le maintien de telles situations. Cependant, le dispositif est, dans sa rédaction actuelle, à la fois trop large et juridiquement risqué.

Il est, d'abord, trop large, et sur deux points. Le premier est le champ des entités bénéficiaires, qui couvre l'ensemble des sociétés du groupe public unifié, donc la SNCF et toutes ses filiales, y compris celles qui interviennent dans des secteurs concurrentiels, sans se limiter aux sociétés issues des trois établissements entre lesquels le foncier avait été réparti. Le second point est sa finalité : en autorisant des transferts opérés en tenant compte des usages actuels des biens, il permet une véritable réallocation du patrimoine, qui excède la simple correction des affectations héritées de la réforme.

Il est, en outre, juridiquement risqué, car il retient une valorisation à la valeur nette comptable, qui ne garantit pas, à elle seule, des conditions conformes à la valeur de marché. Rapporté à un champ d'entités dont certaines sont en concurrence, ce mode de valorisation expose le dispositif à un risque sérieux au regard des règles européennes relatives aux aides d'État.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, l'amendement CD269 de M. Bérenger Cernon **tombe**.*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD653 de Mme Olga Givernet, rapporteure.*

Amendements identiques CD261 de Mme Nathalie Coggia et CD441 de M. Peio Dufau

Mme Nathalie Coggia (EPR). L'amendement CD261 vise à supprimer le transfert gratuit en jouissance aux régions des terrains liés aux centres de maintenance ferroviaire. Nous comprenons l'objectif consistant à permettre aux autorités organisatrices de disposer des installations nécessaires à l'exploitation des services ferroviaires. Toutefois, le mécanisme proposé crée une situation déséquilibrée : SNCF Voyageurs resterait propriétaire des terrains et continuerait donc à supporter les responsabilités afférentes, notamment sur le plan environnemental, tout en étant privée de leur maîtrise pendant une durée pouvant atteindre cinquante ans. Le texte ne définit pas suffisamment la répartition des obligations en matière d'entretien, de travaux, de constructions nouvelles, de restitution des terrains ou d'éventuelles pollutions. Par ailleurs, une mise à disposition gratuite et imposée soulève une difficulté au regard du droit de propriété. Nous proposons donc de conserver le régime actuel, qui prévoit un transfert à la valeur vénale.

M. Peio Dufau (SOC). Je confirme ce qui a été dit. La mesure introduite par le Sénat n'est pas acceptable pour l'entreprise publique. On ne peut pas la déposséder de biens sur lesquels elle doit continuer de payer des traites et ne lui permettre de les récupérer que cinquante ans plus tard. Va pour la mise en concurrence, mais il ne faut pas non plus dépecer l'entreprise SNCF !

Mme Olga Givernet, rapporteure. Je partage le diagnostic des auteurs de ces amendements. Le Sénat a introduit une cession à titre gratuit. Nous avons plusieurs possibilités : une cession à la valeur vénale, que proposent de rétablir ces amendements, ou la formule que je propose dans l'amendement suivant, qui consiste en quelque sorte à couper la poire en deux en retenant la valeur nette comptable, ce qui coûterait moitié moins cher aux régions, autorités organisatrices, sans pour autant imposer à la SNCF une cession complètement gratuite.

Je vous invite donc à vous rallier à mon amendement et à retirer le vôtre. Supprimer le IV ramènerait en effet à une cession à la valeur vénale, charge que Régions de France et l'ART (Autorité de régulation des transports) jugent trop lourde pour les autorités organisatrices lorsqu'elles ont besoin de récupérer le foncier afférent aux centres de maintenance.

M. Nicolas Tryzna (DR). Madame la rapporteure, votre proposition est raisonnable. La maintenance et la gestion sont une vraie question pour les autorités régulatrices – c’est-à-dire pour les régions. Il me semble qu’on est en train de trander quelque peu l’idée de départ. En effet, le patrimoine de la SNCF est un patrimoine d’État et la question est celle de la répartition entre le patrimoine de l’État et celui des régions, lesquelles ont de réels besoins, auxquels votre amendement CD659 me semble répondre bien mieux.

M. Peio Dufau (SOC). Le patrimoine de la SNCF n’est pas du patrimoine d’État, car la SNCF est une société anonyme, qui vit depuis sa création avec une dette que l’État n’a jamais résorbée, issue des déficits cumulés de toutes les entreprises privées fusionnées dans cette société. Par ailleurs, la plus grosse partie de la dette de la SNCF vient de la création des LGV (lignes à grande vitesse) demandées par l’État dans les années 1980, mais jamais financées par lui. Les cheminots et l’état du réseau ont fait les frais de cette dette cumulée liée à l’État et dire que ce patrimoine n’appartient pas à la SNCF est un mensonge.

La SNCF reste une entreprise publique et, si elle fait du bénéfice, elle le reverse à l’État pour le réseau. Demander que les régions payent le prix normal n’a donc rien d’une spoliation : c’est un juste retour des choses, c’est normal. Quand elle achète un terrain, la SNCF ne le paie pas à moitié prix – or elle en achète souvent. Qui a pris la décision d’ouvrir à la concurrence et d’imposer à chaque opérateur d’avoir son atelier d’entretien des rames ? Avez-vous une idée du nombre d’hectares de foncier qu’il faut dégager pour que chaque entreprise ait son atelier d’entretien ? Je vous invite à venir voir ce que Velvet est en train de construire chez nous, dans le nord des Landes. C’est hallucinant. Et tout ça parce qu’on a voulu découper l’entreprise. Maintenant que c’est fait, vous n’allez pas faire payer à la SNCF dix fois le prix. Ça n’a pas de sens.

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). On voit, une nouvelle fois, les limites de l’ouverture à la concurrence, car la question du matériel et des ateliers est centrale dans l’ouverture à la concurrence et l’arrivée de nouveaux concurrents. C’est exactement ce qui est en train de se passer pour l’étoile de Rouen, qui n’a pas d’atelier dédié : les concurrents ne veulent pas d’un atelier partagé avec la SNCF. Vous nous dites qu’il ne faut pas gaspiller l’argent public, or tout cela a été payé par l’argent public, et on en donne la moitié gratos !

Une fois de plus, vous vous efforcez de mettre des rustines pour que l’ouverture à concurrence fonctionne tant bien que mal, mais on sait très bien qu’au bout du compte, cela va coûter plus cher. Vous êtes vraiment en train de dilapider l’entreprise publique et le service public.

M. Nicolas Tryzna (DR). J’adhère pour partie au sentiment qui vient d’être exprimé. Au départ, la SNCF était un service de l’État, dont on a fait une entreprise afin de permettre l’ouverture à la concurrence. C’est la répartition des rôles lors de cette réforme de la SNCF qui soulève de vraies questions.

Pardonnez-moi, mais une vente entre une société publique et une collectivité territoriale n’est pas une opération ordinaire entre des entités privées.

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). La collectivité va donner le terrain à une entreprise privée !

M. Nicolas Tryzna (DR). Mais non, elle va en prendre la gestion ; c’est de cela qu’on parle.

En l'état du texte, les autorités organisatrices des transports – les régions – s'interrogent. C'est pourquoi le schéma proposé dans l'amendement à venir de Mme la rapporteure me semble nettement plus raisonnable. Reporter la décision reviendrait à nier la réalité.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Les cessions de foncier entre collectivités se font généralement selon la valeur vénale. L'objet de cet article est de faciliter les acquisitions par les autorités organisatrices régionales dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. À cet égard, il est important de donner une valeur aux terrains, afin que les régions se les approprient et n'aient pas la tentation de les sous-utiliser.

Au fond, nous avons le choix entre revenir à la valeur vénale et accorder une aide aux collectivités en se fondant sur la valeur nette comptable, qui entraîne pour elles un moindre coût. N'oublions pas que les régions doivent assumer l'ouverture à la concurrence et qu'il s'agit de fonciers étendus.

M. Gérard Leseul (SOC). Pour que les choses soient bien claires, si ces amendements sont adoptés, faute de précision, les cessions se feront selon la valeur du marché – la valeur vénale – et non selon la valeur nette comptable, que vous proposez de retenir, madame la rapporteure, dans votre amendement CD659.

*La commission **adopte** les amendements.*

*En conséquence, l'amendement CD659 de Mme Olga Givernet, rapporteure, **tombe**.*

*La commission **adopte** l'article 6 **modifié**.*

Article 6 bis : *Précisions concernant le transfert du matériel roulant amianté de SNCF Voyageurs aux régions*

Amendement de suppression CD270 de M. Béranger Cernon

M. Béranger Cernon (LFI-NFP). Je suis choqué de cet article qui, au prétexte de faciliter l'ouverture à la concurrence – car il s'agit bien de cela –, prévoit l'utilisation jusqu'à leur fin de vie des matériels contenant de l'amiante. C'est un choix politique qui sera lourd de conséquences !

Pendant des décennies, l'amiante a tué des milliers de travailleuses et de travailleurs. Des cheminots en sont morts et des familles continuent de vivre avec les conséquences de ce scandale sanitaire majeur. Cependant, au lieu de tirer toutes les leçons de cette catastrophe, vous organisez la prolongation de l'utilisation de matériels dont la dangerosité est parfaitement connue. Le message envoyé est absolument terrible : puisque cela coûte moins cher, on reporte le renouvellement du matériel, on ne procédera jamais au désamiantage et on fait peser les risques sur les salariés, qui assureront la maintenance, sur les opérateurs et, plus

largement, sur l'ensemble de la filière ferroviaire, ainsi que sur les usagers en contact avec ces équipements.

Voilà où mène votre logique de concurrence. Plutôt que d'investir dans un service public moderne, sûr et performant, vous adaptez le droit au vieux matériel amianté. Vous agissez même sans l'autorisation de l'Union européenne : bizarrement, dans ce domaine, cela ne semble pas poser de problème de déroger aux règles communautaires !

La santé des travailleuses et des travailleurs ainsi que des usagers ne peut être une variable d'ajustement. L'avenir du ferroviaire passe par l'investissement public et non par la prolongation d'un héritage toxique.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Le règlement Reach (enregistrement, évaluation, autorisation des substances chimiques et restrictions applicables à ces substances) autorise expressément l'utilisation jusqu'à leur fin de vie utile des matériels mis en service avant le 1^{er} janvier 2005. Le présent article ne crée aucune dérogation nouvelle ; nous ne le pourrions d'ailleurs pas s'agissant d'un règlement d'application directe.

L'article prévoit simplement qu'en cas de cession aux régions de matériels roulants, ceux-ci puissent être utilisés jusqu'à leur fin de vie. Nous savons qu'il est difficile de se procurer du matériel roulant. Or nous devons assurer la continuité du service public dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. Au fond, nous ne faisons que lever un obstacle juridique au transfert de propriété de SNCF Voyageurs vers les régions.

En l'état du droit, l'incertitude liée à la notion de mise sur le marché empêche la cession d'environ 200 rames aux régions, alors même que SNCF Voyageurs continue de les exploiter en toute légalité. Cette situation bloque directement le calendrier d'ouverture à la concurrence des services subventionnés.

Je comprends que vous souhaitiez empêcher cette mise en concurrence, mais supprimer cet article nuirait aux régions sans éliminer le moindre gramme d'amiante. Nous bloquerions les transferts sans accélérer le renouvellement du matériel que vous prônez. Avis défavorable.

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Comme votre réponse n'est pas claire, je repose ma question : s'agit-il d'une dérogation aux règles européennes ?

Par ailleurs, je ne vois pas en quoi supprimer cet article nuirait aux régions : elles devraient simplement continuer de travailler avec la SNCF. Pour ma part, j'apprécie cette entreprise publique et ce qu'elle a fait durant toutes ces années. La jeter aux orties sous prétexte d'une ouverture à la concurrence, ce n'est franchement pas très classe !

Mme Ersilia Soudais (LFI-NFP). Vous dites, madame la rapporteure, que cet article est nécessaire parce que nous avons du mal à nous procurer du matériel roulant, mais à quoi sont dues ces difficultés ? Nous payons les pots cassés de la réforme de 2018 et de la fameuse ouverture à la concurrence !

Vous avez fait semblant de ne pas comprendre ce que je disais au sujet de l'immixtion du privé dans le public. L'ouverture à la concurrence a des conséquences à gérer ; c'est de cela que je parlais. On se retrouve face à une fragmentation du système ferroviaire au lieu d'une stratégie de renouvellement accéléré du parc et de prévention stricte des risques industriels. On sacrifie la santé des Français, comme souvent avec vous : comme lors de la loi

Duplomb, comme à cause de l'inaction contre le réchauffement climatique – les épisodes caniculaires le montrent. Tout cela ne fait qu'illustrer l'inefficacité de votre politique.

M. Peio Dufau (SOC). Donner un statut juridique au transfert de matériels amiantés, c'est reculer pour mieux sauter. J'ai personnellement été exposé à l'amiante. Au lieu de désamianter, on a laissé la substance et un opérateur privé l'a libérée, si bien que nous l'avons respirée pendant un temps. L'amiante est un poison mortel, c'est prouvé, des milliers de personnes en sont mortes. Je le répète, attendre n'est pas du tout la bonne solution car, un jour ou l'autre, cela rejaillira et certaines personnes exposées en mourront.

Dans la mesure où cette mesure ne figurait pas dans le texte initial et parce qu'elle suscite des questionnements importants, je suis pour la supprimer. Le matériel amianté est de fait obsolète. Soit il est désamianté et on peut le transférer, soit il ne l'est pas et on doit le désaffecter. Il ne faut pas jouer avec un tel poison.

M. Nicolas Tryzna (DR). L'amiante est une source d'inquiétude par excellence. Nous savons que la substance est dangereuse lorsqu'elle est friable, donc dans l'air. Or j'ose espérer que dans les matériels dont nous parlons, l'amiante est bloqué et sécurisé. Pourriez-vous nous le confirmer, madame la rapporteure, car si l'argument de santé publique est évidemment entendable, il ne tient qu'en cas de réel danger ? Le matériel roulant dont il est ici question sera-t-il bien sans danger pour la population jusqu'à la fin de son exploitation ?

Mme Olga Givernet, rapporteure. L'amiante est captif dans les équipements, mais peut être libéré en cas de dégradation ou de maintenance mal réalisée. Les matériels sans amiante sont préférables. Cela étant, nous connaissons les délais et les coûts du désamiantage qui est impossible économiquement pour ce matériel en fin de vie.

Eu égard au règlement Reach, l'ouverture à la concurrence vient précipiter le renouvellement du parc dès lors qu'on estime que les matériels roulants transférés ne peuvent être exploités jusqu'à leur fin de vie utile. Sans ouverture à la concurrence, la SNCF aurait continué d'utiliser les rames en question.

Le présent article ne change donc pas grand-chose. Introduit par le Sénat, il facilite les transferts de matériels afin d'éviter des surcoûts de désamiantage et de poursuivre leur exploitation jusqu'à leur fin de vie. Nous pouvons supprimer ces dispositions mais il faudra, le cas échéant, en rediscuter avec les sénateurs lors de la CMP (commission mixte paritaire). Je m'en remets à votre décision, mais mon avis est défavorable sur cet amendement.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, l'article 6 bis est **supprimé** et les autres amendements **tombent**.*

Article 7 : Recours aux actes de forme administrative par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions

Amendement de suppression CD273 de M. Béranger Cernon

M. Béranger Cernon (LFI-NFP). De nouveau, derrière une prétendue simplification administrative se cache une nouvelle étape du démantèlement progressif de notre système ferroviaire. En accordant davantage de prérogatives à SNCF Réseau et à sa filiale pour gérer directement les acquisitions foncières, le gouvernement poursuit sa logique de fragmentation engagée avec la réforme de 2018.

Le foncier ferroviaire n'est pas un patrimoine ordinaire. Il constitue un bien stratégique pour le service public, pour l'aménagement du territoire et pour l'avenir du rail. Sa gestion doit donc rester pleinement transparente et soumise à un contrôle démocratique exigeant. Or cet article facilite les opérations immobilières sans apporter la moindre garantie supplémentaire en matière de contrôle parlementaire, de transparence et de dialogue social. Les représentants des salariés sont une nouvelle fois tenus à l'écart, alors que les choix qui seront faits peuvent avoir des conséquences directes sur l'organisation du travail et sur l'avenir des sites ferroviaires.

Nous refusons cette fuite en avant. Plutôt que d'accélérer la logique de filialisation et d'autonomisation des entités de la SNCF, il faudrait, au contraire, renforcer le pilotage public du réseau.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Vous voulez supprimer le rétablissement de la possibilité offerte à SNCF Réseau et à SNCF Gares & Connexions de recourir au nom de l'État aux actes de forme administrative pour les acquisitions d'immeubles, de droits réels immobiliers et de fonds de commerce, au motif que cette disposition accentuerait l'autonomisation des entités issues de la réforme de 2018 et accroîtrait l'opacité des opérations foncières.

L'article représente pourtant une source d'économies pour SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, qui n'auraient pas à s'acquitter des frais liés aux actes notariés.

Vous critiquez l'opacité des opérations et le défaut de contrôle public, mais c'est exactement le contraire que fait cet article : l'acte de forme administrative passe par le préfet quand l'acte notarié, lui, ne fait pas intervenir l'État. L'article ne permettra pas seulement de faciliter la démarche : il renforcera aussi le contrôle.

Il s'agit d'une simplification technique utile, sans aucune dimension sociale ni effet sur l'emploi. Vos critiques étant sans objet, j'émetts un avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CD280 de M. Sylvain Carrière

M. Sylvain Carrière (LFI-NFP). Cet amendement de repli vise à réserver le recours aux actes de forme administrative à SNCF Réseau, en en excluant donc SNCF Gares & Connexions.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Avis défavorable, pour les mêmes raisons que pour l'amendement précédent.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CD276 de M. Béranger Cernon

M. Béranger Cernon (LFI-NFP). Les opérations immobilières ne sont jamais de simples décisions techniques. Déplacer un site, vendre un bâtiment ou réorganiser une implantation sont autant de choix aux conséquences très concrètes sur le fonctionnement du réseau, ainsi que sur le quotidien des agents. Nous proposons donc deux garanties : qu'un véritable plan d'accompagnement soit présenté avant toute décision et qu'un avis favorable majoritaire du comité social et économique (CSE) soit requis avant la conclusion de l'acte. C'est une question de dialogue social, de transparence et de respect des personnels.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Quand une opération immobilière emporte des conséquences sur l'emploi, l'organisation ou les conditions de travail, la consultation du CSE est déjà obligatoire, indépendamment de la forme de l'acte. En revanche, faire dépendre la validité d'un acte authentique d'acquisition immobilière d'un vote du CSE introduirait une cause d'inopposabilité unique dans le droit du travail, étant donné qu'un comité social et économique n'émet des avis que sur la stratégie de l'entreprise. Demande de retrait ou avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

*Elle **adopte** l'article 7 **non modifié**.*

La réunion est suspendue de vingt-deux heures vingt-cinq à vingt-deux heures trente.

Article 8 : *Dérogation aux plans de prévention des risques technologiques (PPRT) pour les projets d'infrastructures ferroviaires faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP)*

Amendements de suppression CD26 de M. Gérard Leseul, CD284 de M. Bérenger Cernon et CD561 de Mme Christine Arrighi

M. Gérard Leseul (SOC). Il n'y a pas lieu de déroger aux PPRT – plans de prévention des risques technologiques – pour les projets ferroviaires faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP), même si des projets tels que celui de l'étoile ferroviaire lyonnaise et du raccordement de Saint-Fons semblent le nécessiter.

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Cet article, qui part peut-être d'une bonne intention – il s'agirait d'accélérer la réalisation de projets ferroviaires –, emprunte une très mauvaise voie. Après la catastrophe d'AZF, notre pays a fait un choix clair : ne plus transiger avec la prévention des risques industriels. Les plans de prévention des risques technologiques ont ainsi été créés pour protéger les populations vivant à proximité des sites Seveso. Il ne s'agit pas d'une contrainte administrative comme une autre, mais d'une garantie de sécurité.

Permettre de déroger aux PPRT pour les projets ferroviaires reconnus d'utilité publique ouvrirait une brèche. Nous refusons cette logique consistant à faire primer une procédure administrative sur un principe essentiel de protection des populations. Nous voulons développer le ferroviaire et construire davantage d'infrastructures, mais jamais au prix d'un affaiblissement des règles de sécurité héritées, je le répète, d'une catastrophe qui a coûté la vie à trente et une personnes.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). En effet, les PPRT ne viennent pas de nulle part, mais de la catastrophe d'AZF, qui a fait trente et un morts et des milliers de blessés.

La dérogation prévue à cet article n'est pas justifiée par une absence de risque, mais simplement par la volonté de ne pas se prendre la tête, pour le dire de façon familière. Le ferroviaire expose au moins les cheminots, voire aussi les voyageurs ; on ne saurait transiger avec leur sécurité.

Si nous étions au lendemain de la catastrophe d'AZF, personne n'oserait proposer un tel assouplissement. N'ayons pas la mémoire trop courte.

Mme Olga Givernet, rapporteure. La dérogation proposée à cet article est strictement encadrée par trois garde-fous qui préservent la fonction protectrice des PPRT. En effet, il ne sera possible ni de porter atteinte à l'économie générale de ces plans, ni d'aggraver les risques existants, ni d'accroître la vulnérabilité des personnes – cette dernière garantie étant décisive. Ainsi la protection des populations à risque demeure-t-elle intacte, tandis que la participation du public est également assurée, puisque l'enquête publique portera aussi bien sur l'utilité publique du projet que sur la dérogation au PPRT.

Cet article répond à un blocage juridique réel qu'aucune autre procédure ne permet de lever. Ce blocage concerne un projet structurant de décarbonation : le raccordement de Saint-Fons, dont vous avez parlé. En effet, l'étude d'impact du texte établit que les conditions de modification ou de révision du PPRT de la vallée de la chimie ne sont pas réunies. Les

risques associés aux installations industrielles sont inchangés, tandis que les délais des procédures sont incompatibles avec le projet. Du raccordement dépendent la modernisation de l'étoile ferroviaire lyonnaise, le service express régional métropolitain (Serm) lyonnais, l'absorption du fret du couloir rhodanien et l'accès à la liaison Lyon-Turin, dont le tunnel doit ouvrir en 2033. Supprimer l'article reviendrait à bloquer un projet destiné au report modal et au développement du fret.

Comme vous le savez, les installations ferroviaires lyonnaises atteignent leurs limites et nous avons besoin de poursuivre les aménagements. La loi « énergie-climat » du 8 novembre 2019 a introduit une dérogation similaire au bénéfice des installations d'énergies renouvelables. Le présent article ne ferait que l'étendre à un autre type d'infrastructures.

Je le redis : le développement de l'étoile ferroviaire lyonnaise est empêché par des procédures administratives, une dérogation est nécessaire et les garde-fous nécessaires sont prévus ; nous pouvons avoir confiance.

Avis défavorable.

Mme Anne Stambach-Terrenoir (LFI-NFP). Il faut absolument arrêter avec cette maladie des dérogations au droit de l'environnement – il y en a dans tous les textes dont notre commission est saisie. Comment peut-on oublier d'où vient le droit de l'environnement ? Cela a été dit, il a été progressivement construit à la suite de catastrophes, au premier rang desquelles celles de Seveso et d'AZF, qui nous ont conduits à changer notre fonctionnement pour nous protéger.

Mais, le temps passant, on ne cesse de régresser. On en vient à se dire que ces normes sont bien pénibles, fatigantes, compliquées, aussi bien administrativement que juridiquement ; soit tout ce que vous avez dit, madame la rapporteure.

Or ces normes nous protègent. Nous le voyons avec les dérogations à la protection des espèces protégées, par exemple. On en accorde notamment aux projets reconnus d'utilité publique, alors même que l'effondrement de la biodiversité est majeur. Et là, on veut carrément déroger au plan de prévention des risques technologiques.

Je suis toulousaine : AZF, même si ça fait vingt-trois ans, je m'en souviens parfaitement. Ce n'est pas possible de tout balayer au simple prétexte que ces normes font perdre du temps. C'est un temps précieux, dont nous avons besoin pour protéger les gens. Quant aux garde-fous dont vous parlez, je ne comprends pas comment la protection des personnes pourra être préservée si nous dérogeons aux plans justement conçus pour l'assurer ; cela ne tient pas debout !

M. Nicolas Tryzna (DR). Nous touchons un vrai sujet de fond : celui de l'équilibre à trouver. Pendant très longtemps, nous avons laissé faire. Puis, au fil des années et des faits divers plus ou moins importants, des faits spécifiques, nous avons créé de la loi, de la norme, de l'obligation, si bien que nous sommes tombés dans l'extrême inverse. Les projets de toute nature sont soumis à une telle quantité de normes, de vérifications, de rapports, d'analyses, d'études d'impact qu'ils prennent entre cinq et vingt ans pour aboutir. Dans ma circonscription, certains projets sont en cours depuis plus de quinze ans. Il va falloir trouver des solutions.

Je suis d'accord pour dire qu'il est problématique d'en arriver à fixer des normes d'exception pour passer outre la norme générale. Mais c'est parce que cette dernière est allée beaucoup trop loin.

*La commission **rejette** les amendements.*

Amendement CD286 de M. Sylvain Carrière

M. Sylvain Carrière (LFI-NFP). Nous voulons garantir le maintien d'un niveau élevé de protection des populations face aux risques technologiques en réaffirmant le cadre strict des PPRT. Ces derniers ont pour objet de réduire l'exposition aux risques industriels majeurs, notamment autour des installations classées Seveso seuil haut, en encadrant strictement l'usage des sols dans les zones à risque. Mais en multipliant les régimes dérogatoires, on affaiblit la cohérence du dispositif de prévention et on risque d'amoindrir le pouvoir protecteur des PPRT.

Le présent amendement vise à réaffirmer le caractère intangible des PPRT en excluant la possibilité de nouvelles dérogations, notamment pour les projets d'infrastructures ferroviaires.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Cet amendement reviendrait à supprimer l'article. Pourquoi ne pas réfléchir aux solutions alternatives permettant au raccordement de Saint-Fons de voir le jour ? En l'espèce, vous ne proposez rien. J'invite donc tous ceux qui ont repoussé les amendements de suppression à également rejeter celui-ci.

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Je trouve un peu facile d'affirmer que si certains travaux, comme ceux relatifs au contournement de Lyon, n'aboutissent pas, c'est à cause des PPRT. Cela fait trente ou quarante ans qu'il n'y a pas de pilote dans l'avion, ni de projection à long terme. À chaque fois, on nous dit qu'il n'y a pas de financement, qu'on ne sait pas comment faire ; les PPRT ne sont donc pas en cause. Prétendre qu'y déroger permettra d'achever le contournement de Lyon, de régler la question du bouchon de Bordeaux ou les problèmes de Lille, c'est se bercer de belles illusions !

Je ne pense pas qu'on puisse parler de « fait divers » à propos d'AZF : c'est une catastrophe, qui a fait trente et un morts. Je trouve déplorable d'affaiblir des règles construites en bonne intelligence à la suite de tels drames.

*La commission **rejette** l'amendement.*

*Elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD680 de Mme Olga Givernet, rapporteure.*

Amendement CD121 de M. Gérard Leseul

M. Gérard Leseul (SOC). Cet amendement vise à ce que les dérogations n'emportent pas de risques supplémentaires pour les travailleuses et travailleurs opérant dans le périmètre du PPRT, que ce soit lors du chantier ou lors de l'exploitation. Une analyse de risque doit être prévue dès la phase de l'enquête publique.

Mme Olga Givernet, rapporteure. La protection des travailleurs intervenant dans une zone à risque est déjà assurée. De fait, la sécurité des salariés et des sous-traitants, au

stade tant du chantier que de l'exploitation, est garantie par le code du travail. Votre amendement est donc sans objet.

Par sa nature même, la dérogation au PPRT ne touche pas au droit du travail. Elle porte exclusivement sur les interdictions et prescriptions d'urbanisme dans les zones de maîtrise de l'urbanisation future. Elle est sans incidence sur les normes sociales applicables aux travailleurs – normes qui relèvent d'un tout autre corps de règles.

Demande de retrait ou avis défavorable.

M. Gérard Leseul (SOC). Je maintiens l'amendement, qui a été travaillé avec les organisations syndicales.

*La commission **rejette** l'amendement.*

*Elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD681 de Mme Olga Givernet, rapporteure.*

*La commission **adopte** l'article 8 **modifié**.*

Article 9 : *Communication d'informations relatives aux voyageurs entre distributeurs de titres de transport ferroviaire et entreprises ferroviaires*

Amendement CD683 de Mme Olga Givernet

Mme Olga Givernet, rapporteure. Cet amendement de coordination et de lisibilité ne modifierait pas sur le fond le droit à la poursuite du voyage introduit par le Sénat, droit auquel je suis particulièrement attachée : il en simplifierait l'architecture concernant les modalités d'information des entreprises ferroviaires concernées par la mise en œuvre de ces dispositions.

Comme vous le savez, le présent article crée une obligation générale. Tous les acteurs de la distribution – entreprises ferroviaires, plateformes, agences, autorités organisatrices – devront transmettre à l'entreprise qui exécute le service les données nécessaires pour permettre aux voyageurs de faire valoir leurs droits en cas de perturbation. Le Sénat a en outre introduit un droit nouveau à la poursuite du voyage en cas de correspondance manquée, en prévoyant une transmission des données spécifique.

Nous nous retrouvons ainsi avec deux obligations parallèles qui ont la même finalité et comprennent les mêmes garanties. Mon amendement tend à unifier ces deux régimes en étendant aux billets combinés l'obligation générale prévue à l'article L. 2151-5 du code des transports et actuellement limitée aux billets directs. En conséquence, l'article L. 2151-7 serait supprimé, car redondant.

Le résultat serait un régime unique et plus lisible de transmission des données, qui couvrirait aussi bien les billets directs que ceux ouvrant droit à la poursuite du voyage et apporterait dans tous les cas les mêmes garanties : une finalité strictement limitée à l'exercice des droits des voyageurs, une durée de conservation des données encadrée et un décret d'application pris après avis de la Cnil, la Commission nationale de l'informatique et des libertés.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Amendements CD162 de Mme Constance de Pélichy et CD399 de M. Timothée Houssin (discussion commune), amendement CD402 de M. Timothée Houssin

Mme Constance de Pélichy (LIOT). Mon amendement vise à limiter l'usage commercial des données transmises à celles nécessaires au service et à l'information des voyageurs, notamment en matière d'assistance, de remboursement et de réacheminement. Il faut tout faire pour éviter que ces données soient revendues uniquement à des fins commerciales.

M. Timothée Houssin (RN). L'amendement CD399 a pour objet d'empêcher que les données communiquées puissent être utilisées à d'autres fins que celles prévues par le présent article. Par l'amendement CD402, nous souhaitons que les données ne puissent pas être conservées au-delà de la durée nécessaire pour atteindre les objectifs définis par le texte.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Je comprends votre inquiétude, mais le principe que vous énoncez dans l'amendement CD399 est pleinement garanti par le RGPD (règlement général sur la protection des données). La limitation des finalités, prévue à l'article 5 1. b) de ce texte, interdit de traiter des données personnelles à des fins incompatibles avec celles, déterminées et légitimes, ayant présidé à leur collecte.

De même, la rédaction de votre amendement CD402 est fidèle au RGPD : elle reprend exactement, dans le champ de l'article 9, le principe de limitation de la conservation.

Je vous invite, mes chers collègues, à ce que nous fassions preuve de sobriété dans nos propositions de rédaction. N'ajoutons pas au texte des dispositions redondantes avec le droit en vigueur et appliquons-nous à nous-mêmes l'impératif de simplification.

Demande de retrait ou avis défavorable.

*La commission **adopte** l'amendement CD162.*

*En conséquence, l'amendement CD399 **tombe**.*

*Elle **rejette** l'amendement CD402.*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD684 de Mme Olga Givernet, rapporteure.*

Amendement CD685 de Mme Olga Givernet

Mme Olga Givernet, rapporteure. Cet amendement vise à sécuriser la rédaction relative au droit à la poursuite du voyage, créé par le Sénat, sans en modifier l'esprit. Il précise le champ d'application de ce droit, qui a un objet précis : protéger le voyageur qui effectue un trajet à correspondance assuré par plusieurs opérateurs lorsque ces segments ont été achetés en une seule transaction commerciale. Les garanties européennes ne s'appliquent pas dans cette situation, que l'ouverture à la concurrence rend de plus en plus fréquente. En effet, ces trajets ne constituent pas un billet direct au sens du règlement de 2021. Le billet direct repose sur un contrat de transport en vertu duquel les correspondances sont assurées par la même entreprise ferroviaire. Le droit que nous proposons d'instituer en introduisant la notion de billet combiné vise les trajets faisant l'objet de contrats distincts, achetés ensemble et incluant des correspondances assurées par des entreprises ferroviaires différentes. Notre amendement vise à éviter toute confusion entre ces deux notions. Il ne retire rien au voyageur : il définit le droit à la poursuite du voyage d'une manière rigoureuse, plus proche de celle établie par le droit européen.

M. Nicolas Tryzna (DR). On ne peut qu'être d'accord sur le principe. Cela étant, dans quelles conditions ce droit s'exercera-t-il ? Sera-t-on amené à surbooker des trains ? Par ailleurs, quelle compensation sera accordée aux opérateurs autres que la SNCF ?

Mme Olga Givernet, rapporteure. L'article 9 prévoit une réserve relative au respect des conditions de sécurité incombant à l'entreprise. Celle-ci ne proposera au voyageur de monter à bord – pas forcément pour occuper une place assise – que si ces conditions sont réunies. Votre préoccupation est donc pleinement prise en compte.

Par ailleurs, je vous proposerai d'encadrer l'aspect financier par mon amendement CD686.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Amendement CD289 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Nous proposons de clarifier le dispositif afin de protéger les transports du quotidien. Le droit à la poursuite du voyage est une avancée pour les usagers, mais il ne peut pas avoir pour conséquence de faire payer aux régions – autorités organisatrices – et, *in fine*, aux contribuables les défaillances commerciales d'opérateurs privés sur le marché de la grande vitesse. Si un voyageur manque une correspondance à la suite d'un retard sur un TGV commercial, il n'est pas normal que ce soit un TER (transport express régional), un Transilien ou un Intercités, conventionnés et financés par de l'argent public, qui supporte automatiquement cette charge. Notre amendement, qui est de bon sens, réserve ce mécanisme aux services à grande vitesse librement organisés, autrement dit à des entreprises qui disposent de l'autonomie commerciale et tarifaire, et qui doivent assumer les conséquences de leurs choix.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Cette préoccupation financière est légitime, mais il faut y répondre par un mécanisme de compensation entre entreprises ferroviaires – que je vous proposerai –, non en amputant le champ du droit à la poursuite du voyage. Or la restriction que vous proposez viderait ce droit de l'essentiel de sa portée en excluant

précisément les trajets où les voyageurs en ont le plus besoin. La très grande majorité des correspondances du quotidien impliquent un service conventionné : un TER en rabattement vers une grande ligne, un Intercités ou un Transilien. C'est là que se concentrent les ruptures de correspondance et les voyageurs laissés à quai. Réserver la garantie à la seule grande vitesse librement organisée reviendrait à n'offrir cette protection que pour une fraction marginale des trajets et à en priver les usagers de la mobilité régionale. Je vous invite à retirer votre amendement au profit de mon amendement CD686 ; à défaut, avis défavorable.

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Si je prends un TGV pour faire Lyon-Paris, que mon train tombe en panne à Dijon et que les prochains trains sont un TER puis un TGV – sachant que le TER arrivera à Paris après le TGV –, qui décidera du train dans lequel je pourrai monter ? Les capacités d'accueil d'un TER n'ont rien à voir avec celles d'un TGV. Même entre deux compagnies, les différences sont notables : un train Trenitalia, par exemple, ne pourra jamais accueillir les passagers d'une rame de TGV en duplex. Si vous autorisez la moitié des usagers à monter dans un train mais que vous laissez les autres à quai pour attendre le suivant, je ne suis pas sûr qu'ils seront très contents. Je parlais de mettre des rustines à propos de l'ouverture à la concurrence : c'est ce qui se passe ici, alors que du temps du monopole de la SNCF, on savait assurer la continuité du voyage.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Ce cas n'entre pas dans le champ de l'article puisqu'il ne s'agit pas d'une correspondance. Le trajet que vous avez pris pour exemple relève d'un seul opérateur, qui a l'obligation d'acheminer son voyageur à destination. Le texte, lui, concerne une rupture de correspondance impliquant deux opérateurs différents pour lesquels il n'existe aujourd'hui aucun droit de poursuite du voyage.

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). La presse va relayer abondamment le fait que le Sénat et l'Assemblée nationale ont voté la continuité du voyage, mais les voyageurs bloqués à Dijon par une panne vont devoir attendre quatre heures le prochain Trenitalia alors qu'un TGV pour Paris part dans l'heure qui suit ?

Mme Olga Givernet, rapporteure. Non, car il ne s'agit pas d'une rupture de correspondance entre deux opérateurs. Dans le cas que vous évoquez, ce sera à la SNCF de veiller à ce que ses voyageurs arrivent à destination d'une manière ou d'une autre : elle devra affréter un nouveau TGV, trouver des places sur un autre train ou mettre un car à disposition ; c'est de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire d'assurer l'acheminement de ses voyageurs et de les indemniser en cas de retard important. Dans le cas d'une rupture de correspondance avec deux entreprises ferroviaires différentes, on peine à déterminer à qui incombe la responsabilité de cet acheminement, et c'est ce que vient résoudre le présent article. Je vous proposerai, par mon amendement suivant, de préciser ses modalités de mise en œuvre s'agissant de la manière dont se poursuivra le voyage et des modalités de compensations financières entre entreprises.

M. Nicolas Tryzna (DR). La disposition dont nous parlons ne concerne que le petit nombre de passagers qui effectuent une correspondance.

Mme Olga Givernet, rapporteure. En effet, elle s'appliquera seulement aux voyageurs qui étaient prévus sur un train d'une autre entreprise ferroviaire. La question est de savoir qui doit assumer la responsabilité : le TER qui arrive en retard, SNCF Voyageurs qui assure le trajet manqué ? Lorsque les trains suivants ont des places libres, cela ne pose pas beaucoup de problèmes mais, quand ils sont complets, il faut déterminer si l'entreprise y fait monter ou non les gens, eu égard aux conditions de sécurité.

Si un autre train d'un autre opérateur est disponible, il serait souhaitable que les voyageurs puissent y monter : c'est ce que propose cet article, dans le cadre du droit à la poursuite du voyage, et je vous propose de définir les responsabilités des entreprises en amont, au moyen d'un conventionnement entre les opérateurs. Cela se fait déjà entre les opérateurs en région Sud, où Transdev conventionne avec la SNCF Voyageurs, Trenitalia et la région pour définir les responsabilités et les compensations, qui peuvent être financières, en cas de correspondance manquée.

Nous avons travaillé avec plusieurs acteurs sur la question. Nous proposons que des discussions se tiennent en amont entre entreprises ferroviaires et autorités organisatrices des mobilités sur d'éventuelles compensations financières. Le texte issu du Sénat exclut, lui, le versement de telles compensations.

M. Vincent Descoeur (DR). Il est tout à fait louable de se préoccuper du bon déroulement du voyage de quelqu'un qui a acquis un titre de transport, et les questions de notre collègue à ce sujet étaient tout à fait pertinentes. Cela étant, j'entends encore le ministre nous dire que le texte soumis à notre examen est une loi-cadre... une loi-cadre qui ne laisse vraiment rien au hasard ! Va-t-on bientôt parler de la restauration de ce malheureux naufragé du rail ?

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CD287 de M. Bérenger Cernon

Mme Ersilia Soudais (LFI-NFP). La question du surbooking, soulevée par le collègue de droite – qui s'est ensuite contredit en ajoutant que cela ne concernerait presque personne –, peut en effet se poser. Selon l'Autorité de régulation des transports, le risque actuel n'est pas le manque de voyageurs mais le manque de capacités pour les accueillir. C'est pourquoi je vous propose d'inscrire dans la loi une obligation de moyens. Plutôt que de faire de grandes déclarations, il va falloir mettre de l'argent sur la table, sinon les grands principes qu'on écrit dans la loi n'aboutiront jamais à rien.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Vous souhaitez que l'on accroisse les capacités des entreprises ferroviaires pour faire face à une éventuelle défaillance du service. D'abord, nous ne sommes pas nécessairement en mesure d'engager de tels moyens. Ensuite, l'obligation que vous proposez d'inscrire dans le texte est dépourvue de portée normative : elle énonce une exigence générale invérifiable. Comment dimensionner les moyens supplémentaires qui devraient être disponibles à toute heure du jour et de la nuit pour pallier la non-qualité que l'on constate sur les réseaux ferrés ? Les retards entraînent des perturbations et des coûts, liés notamment au service après-vente. Je préférerais que l'on réduise ces coûts pour augmenter les dépenses d'investissement, qui, à leur tour, permettraient d'améliorer la qualité.

Le niveau d'effectifs, le volume de matériel roulant et son taux de réserve relèvent des choix d'organisation et d'exploitation propres à chaque entreprise dans un secteur ouvert à la concurrence. Les entreprises s'assurent que leurs processus correspondent à leurs besoins : elles n'anticipent pas un dysfonctionnement, une non-qualité du service. Nous offrons, par nos amendements, des possibilités d'organisation, de définition des processus, mais à aucun

moment je ne vous proposerai de surdimensionner un service – nous n’en avons d’ailleurs pas les moyens. Nous gagnerions plutôt à optimiser les prestations qui sont assurées. Défavorable.

*La commission **rejette** l’amendement.*

Amendement CD686 de Mme Olga Givernet

Mme Olga Givernet, rapporteure. Cet amendement complète le droit à la poursuite du voyage en réglant la question que le Sénat a laissée ouverte : qui paie, et comment. Le Sénat a créé le droit mais a exclu la possibilité d’une compensation financière entre entreprises ferroviaires, de crainte d’alourdir les charges des régions – dans le cas où un TER arrive en retard, par exemple. Ce principe a le mérite de la simplicité mais fait peser la charge sur l’opérateur qui accueille le voyageur, quand bien même le retard serait imputable à un autre, ce qui est source de déséquilibre.

Je vous propose une solution plus souple et plus juste, qui repose sur trois dispositions. D’abord, la priorité doit être donnée à la négociation : ce sont les entreprises ferroviaires qui définissent, par des accords de coopération, les conditions opérationnelles et financières de la garantie. Ces accords peuvent prévoir des compensations entre opérateurs – par exemple, chacun prend en charge des voyageurs pour le compte de l’autre, ou bien celui qui cause le retard en assume le coût – ou, si les acteurs le jugent pertinent, l’absence de compensation. On laisse le secteur s’organiser au plus près du terrain. Comme je vous le disais, des conventions sont en train d’être conclues en région Sud. La rédaction issue du Sénat, qui exclut les compensations financières, mettrait fin à ces négociations, ce qui serait regrettable. Si l’on veut que l’ouverture à la concurrence se déroule dans un cadre apaisé, il faut que les opérateurs puissent se parler ; chacun doit trouver sa place et pouvoir s’organiser avec les autres, *a fortiori* dans un contexte où le ferroviaire est un marché en expansion.

Ensuite, nous proposons d’instituer un filet réglementaire : à défaut d’accord, un décret, pris après consultation de l’ART, fixera les conditions applicables, notamment les délais de négociation et les conditions financières par défaut. Le droit du voyageur ne dépendra donc jamais de la bonne volonté des opérateurs : il sera garanti, accord ou pas. Je souhaite tout de même que ce décret offre des conditions moins favorables afin d’inciter les entreprises ferroviaires et l’autorité organisatrice à conventionner.

Enfin, il serait prévu un règlement des différends : en cas de litige entre opérateurs ou autorités organisatrices sur l’application de ce droit, et après tentative de règlement amiable, l’ART pourra être saisie.

Cet amendement vise à sécuriser le dispositif et à s’assurer que le secteur concurrentiel soit plus coopératif. Il témoigne de notre volonté d’offrir un service de qualité, de garantir le droit du voyageur et de produire un choc d’offre sur les lignes en permettant aux entreprises de s’organiser de manière complètement transparente pour les voyageurs. Soit on fait porter la complexité sur le voyageur, qui se retrouve à quai sans savoir dans quel train il peut monter et à quelles conditions, soit, si l’on veut éviter cette situation catastrophique, on fait travailler les entreprises ferroviaires ensemble. Avec Peio Dufau, nous nous sommes rendus en Suisse, qui abrite de nombreux opérateurs ferroviaires et gestionnaires d’infrastructures. Ceux-ci nous ont dit qu’ils se sont remonté les manches, qu’ils ont discuté, négocié, ce qui a permis de faire prévaloir, *in fine*, le droit du voyageur.

M. Peio Dufau (SOC). Voici ce que j'ai vu en tant que cheminot. En gare de Saint-Jean-de-Luz, le matin, il pouvait n'y avoir aucun train pendant une heure et demie puis, au cours de la demi-heure suivante, un TER, un Intercités et un TGV étaient présents en gare. En effet, bien qu'il s'agisse de trois filiales de la même entreprise, elles se positionnaient toutes sur le créneau le plus porteur économiquement, ce qui ne correspond pas nécessairement à l'intérêt des voyageurs. Lors de notre déplacement en Suisse, nous avons constaté les bienfaits de l'État stratège. C'est ce pilotage qui nous manque dans le texte, tant pour assurer l'interopérabilité que pour pallier les ruptures de correspondance et proposer une offre cadencée, cohérente, quel que soit l'opérateur. L'État stratège doit définir les règles, et les opérateurs, y compris ceux du secteur privé, comme nous l'avons vu en Suisse, doivent s'y conformer.

Or ce n'est pas la direction que nous prenons. L'ouverture à la concurrence à la française se traduit par deux phénomènes. D'une part, on met en opposition des opérateurs sur le TER, ce qui est en train de tirer les prix vers le bas : vous verrez que l'offre ne suivra pas ; peut-être même la sécurité en pâtira-t-elle. D'autre part, dans le cadre des SLO (services librement organisés), tout le monde voudra mettre son train sur les créneaux porteurs – Trenitalia, SNCF, Velvet... On ne trouvera donc aucun train aux horaires moins rentables.

On fait face à un problème global, qui concerne aussi la coordination et l'entretien du réseau, la vente des billets, les correspondances, la commande du matériel roulant, etc. Ce travail était autrefois assuré par la SNCF ; l'État n'était pas capable de le mener parce qu'il n'en avait objectivement pas les compétences. Depuis que l'on a ouvert le secteur à la concurrence, personne ne s'est demandé qui allait le faire. Il nous faut impérativement une structure publique qui donne des ordres aux opérateurs ferroviaires. À défaut, nous courons à la ruine.

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Je trouve que l'on va bien vite en besogne étant donné que des directives européennes devraient être adoptées d'ici quelque temps, notamment sur la continuité du voyage. Pourquoi s'accorder sur un mécanisme que l'Union européenne n'actera très certainement pas ? Nous sommes déjà les champions de la transposition qui ne ressemble à rien ; si l'on doit se revoir dans un an ou deux pour constater qu'on a fait n'importe quoi et qu'il faut revoir les règles du jeu, on ne s'en sortira pas. Je ne vois pas l'intérêt d'aller aussi loin en instituant de telles règles financières.

M. Nicolas Tryzna (DR). Certes, des directives européennes seront adoptées un jour, mais on ne va pas attendre qu'elles arrivent en laissant bloqués les voyageurs en correspondance. Madame la rapporteure, votre solution me paraît raisonnable et assez opérante.

Madame Soudais, ce n'est pas parce qu'il n'y a que dix personnes en correspondance qu'il ne faut pas leur trouver un train et que l'on ne s'expose pas au risque de surbooking.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Dans le projet de règlement envisagé par la Commission européenne, l'entreprise ferroviaire responsable du retard paye, ce qui signifie que, dans le cas où un TER est en retard, la charge pèsera sur la région. Ce n'est pas du tout l'objectif que nous visons par le conventionnement : il s'agit plutôt de faire prendre conscience qu'un billet de TER, d'un coût de quelques euros, ne devrait pas compenser une place manquée en TGV lorsque le retard du premier train a empêché le voyageur de monter dans le second. Je vous propose que l'on répartisse les responsabilités.

Monsieur Dufau, s'agissant de la concentration des trains à certaines heures, plusieurs trains en SLO pourraient en effet circuler sur les lignes à grande vitesse à une demi-heure d'intervalle mais le TER constitue un service conventionné : à ce titre, la région est décisionnaire, et elle fait en sorte, normalement, d'offrir un service élargi. Certes, un règlement européen sur le sujet a été présenté par la Commission européenne mais nous pouvons être force de proposition en défendant l'idée que ce n'est pas nécessairement l'entreprise responsable qui doit payer mais qu'un conventionnement peut être conclu entre les entreprises ferroviaires et les autorités organisatrices. Le législateur européen pourrait ensuite s'inspirer de cette disposition.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, les amendements CD400 de M. Bérenger Cernon, CD412 de M. Timothée Houssin, CD 57 et CD150 de Mme Constance de Pélichy **tombent**.*

*Suivant l'avis de la rapporteure, la commission **rejette** l'amendement CD247 de M. Matthieu Marchio.*

Amendement CD687 de Mme Olga Givernet

Mme Olga Givernet, rapporteure. Cet amendement vise à étendre aux titulaires d'un billet combiné le bénéfice de l'ensemble des droits garantis par le règlement européen relatif aux droits des voyageurs ferroviaires de 2021, en matière d'assistance, de remboursement, d'indemnisation et de traitement des plaintes. Les voyageurs en correspondance ne disposent pas de ces garanties, réservées aux billets directs, c'est-à-dire aux titres relevant d'un contrat de transport unique. Cette différence de traitement a un effet anticoncurrentiel puisque les nouveaux entrants, qui n'opèrent pas assez de lignes pour proposer des billets directs, ne peuvent offrir ces garanties, ce qui incite les voyageurs à privilégier l'opérateur qui assure l'ensemble du trajet. L'amendement précise que la mise en œuvre de ces droits est assurée par des accords de coopération entre entreprises ferroviaires qui en définissent les conditions opérationnelles et financières. Un décret, pris après consultation de l'ART, fixera les conditions applicables à défaut d'accord.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Amendement CD688 de Mme Olga Givernet

Mme Olga Givernet, rapporteure. Cet amendement a pour objet d'instituer des moyens de contrôle et de sanction sans lesquels le droit à la poursuite du voyage resterait théorique. Je vous propose de confier la mission de vérification du respect des règles et de sanction des manquements à la DGCCRF (direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes), déjà chargée de veiller au respect des droits des voyageurs ferroviaires garantis par le règlement européen de 2021. Je vous propose également que les manquements puissent faire l'objet d'une amende administrative pouvant aller jusqu'à 15 000 euros pour une personne morale, comme c'est le cas s'agissant des droits des voyageurs ferroviaires.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** l'article 9 **modifié**.*

Article 9 bis : *Réforme du cadre juridique relatif aux services numériques multimodaux*

Amendement de suppression CD290 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Cet article obéit à une logique que nous contestons depuis le début de l'examen de ce texte, celle d'une ouverture toujours plus grande à la concurrence, cette fois dans la distribution des titres de transport. Sous couvert de faciliter l'accès au service, il impose aux autorités organisatrices de la mobilité et aux opérateurs publics d'ouvrir davantage leur réseau à des intermédiaires commerciaux privés. Or la vente de titres de transport n'est pas une activité anodine : elle fait partie intégrante du service, permet de garantir une politique tarifaire cohérente, une relation directe avec les usagers et la maîtrise des données de mobilité.

Cet article ouvre plus que jamais la voie à une captation de la valeur créée par le service public au bénéfice d'acteurs privés, dont l'objectif est avant tout commercial. Il instaure un droit d'accès automatique à la distribution et va totalement déséquilibrer un système qui l'est déjà en partie du fait de l'ouverture à la concurrence. C'est la question du financement de notre système ferroviaire qui est en jeu, car SNCF Connect participe directement à sa solidité économique. La SNCF estime, dans un document interne, que l'ouverture à la concurrence de sa plateforme de réservation pourrait lui faire perdre 320 millions en deux ans. Comment peut-on demander 500 millions d'efforts supplémentaires à la SNCF et, dans le même temps, lui faire perdre des centaines de millions ? Vous savez pertinemment que Trenitalia, notamment, a besoin de ce service pour remplir ses trains ; ils perdent énormément d'argent, ont un taux de remplissage d'environ 45 % et savent que la seule manière d'améliorer cette situation est d'être présent sur SNCF Connect.

Je constate, non sans effroi, que vous n'avez jamais osé aller aussi loin lors de l'ouverture à la concurrence des autres services publics – je ne parle pas du privé, où cela n'existerait pas même en rêve : imagine-t-on acheter une Peugeot chez Renault, ou un billet Vueling sur le site d'Air France ? Vous êtes en train de forcer, une nouvelle fois, la réussite des concurrents au détriment de l'entreprise publique. Vous dépecez l'entreprise historique ; vous êtes en train de casser tout ce qui fonctionnait. Si vous voulez remplir les trains du privé, vous n'avez qu'à en faire la pub et à les utiliser – je ne vois pas beaucoup d'entre vous qui le fassiez.

On a entendu l'argument selon lequel cet article permettrait de renforcer SNCF Connect. C'est assez paradoxal puisque, depuis le début, vous dites qu'il faut davantage de concurrence. Nous ne comprenons pas le but de l'article, si ce n'est, une fois de plus, d'offrir au privé la faculté d'utiliser la puissance publique en vendant ses billets sur cette plateforme

et de lui permettre de faire un jour, peut-être, des bénéfices, alors qu'il accuse des pertes de plusieurs centaines de millions d'euros. La SNCF, elle, réalise plus de 1,5 milliard d'euros de bénéfices, ce dont nous devrions être fiers au lieu de lui taper dessus.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Je rappelle que l'article 9 *bis* a été introduit par le Sénat à la suite d'une mission d'information sur la billettique dans les transports. Il réforme le régime des services numériques multimodaux (SNM) issu de la loi d'orientation des mobilités (LOM). La suppression de cet article nous empêcherait d'avoir un débat de fond, en particulier sur l'ouverture des droits sur SNCF Connect, qui est la question la plus délicate et la plus structurante. La question est de savoir si une plateforme dominante comme SNCF Connect doit être tenue d'ouvrir la commercialisation à l'ensemble des offres concurrentes et, le cas échéant, à quelles conditions. L'article 9 *bis* nous permet de soulever cette question et d'y apporter une réponse équilibrée. Je vous invite à ce que nous débattions des amendements. Défavorable.

M. Nicolas Tryzna (DR). Comme vient de le dire Mme la rapporteure, nous sommes au cœur de l'un des sujets importants du texte. SNCF Connect est-il un outil de société privée à capital public ou un outil mis en œuvre par et pour le public pour servir aux utilisateurs ?

À l'heure actuelle, 95 % des gens qui achètent un billet de train utilisent SNCF Connect, pour la simple et bonne raison que c'est ce vers quoi on est dirigé si on entre les mots « prendre un billet de train » dans le moteur de recherche de Google. Au demeurant, SNCF Connect a d'abord été pensé comme une agence de voyages, donnant accès non seulement à des billets de train mais aussi à des services tels que ceux proposés par Blablacar.

Lors de l'ouverture à la concurrence, dont on peut débattre mais qui est un fait, les premières négociations ont porté sur la question de savoir si Trenitalia serait incluse dans le logiciel. Des conventions d'attribution assorties d'une participation payante de Trenitalia ont été envisagées, avant que SNCF Connect ne dise : « Oh là ! C'est trop dangereux, je me retire ! » Voilà le débat.

Le vrai sujet est le suivant : nous avons un outil utilisé par la majorité des usagers, financé en grande partie par les collectivités territoriales, qui ont mis de l'argent au départ et en gèrent une partie dans le cadre des transports conventionnés, lesquels relèvent des régions.

Cet outil utilisé et utile, il ne s'agit pas de l'offrir aux autres opérateurs. Il est quasiment étatique. L'objectif est de développer l'usage du train en permettant à plus de gens de l'emprunter. En pratique, lorsqu'une personne achète sur internet un billet de train, que celui-ci soit opéré par la SNCF, par Transitalia, par Velvet ou par n'importe quel autre opérateur, l'objectif est atteint.

La question de savoir si SNCF Connect doit s'ouvrir à tout le monde en 2027 ou en 2030 mérite un débat – Mme la rapporteure a raison sur ce point. En revanche, ce qui est sûr, c'est que, si on dit « ce n'est pas grave, on le laisse à la SNCF », il ne faudra pas s'étonner que la SNCF ne se développe pas assez – ce qui est malheureusement le cas aujourd'hui.

L'ouverture à la concurrence est un fait. D'autres opérateurs arrivent. Certains sont étrangers, d'autres, comme Velvet – ne l'oublions pas –, sont français. La date d'ouverture est un vrai débat ; écarter sans préalable la question en disant que SNCF Connect n'est pas un sujet me semble à tout le moins peu responsable, notamment pour les habitants de ce pays.

M. Peio Dufau (SOC). C'est un point vraiment essentiel pour les voyageurs, pour la SNCF et pour nous, législateur. Si toutes ces questions se posent, c'est faute d'un État stratège.

Contrairement à ce que disait notre collègue, toutes les régions travaillent au développement d'un logiciel pour vendre leurs billets de TER.

M. Nicolas Tryzna (DR). Elles n'en ont pas aujourd'hui.

M. Peio Dufau (SOC). Mais elles y travaillent. Nous en sommes arrivés à une logique dans laquelle les régions cherchent à créer leur propre logiciel indépendamment les unes des autres. Elles ne se sont même pas mises ensemble pour réfléchir à une démarche commune, parce que tout le monde veut une billettique captive. C'est lunaire.

Dans le cadre de la mission d'information sur le rôle du transport ferroviaire dans le désenclavement des territoires, nous avons entendu, Olga Givernet, Bérenger Cernon et moi, les concurrents de la SNCF dire : « On ne veut pas entrer dans SNCF Connect, parce qu'on ne veut pas que la SNCF récupère les données de nos clients. » Un an plus tard, il faut bien constater qu'ils ont complètement changé d'avis.

Il y a dix ans, SNCF Connect était la risée de tout le monde. À son arrivée sur le marché, tout le monde a dit « c'est vraiment un outil de merde ». Ils ont mis l'argent pour le développer, les moyens humains nécessaires pour que ça fonctionne, fait un travail marketing énorme pour que l'outil soit reconnu, et SNCF Connect est devenu la référence.

Tout le monde dit que ça a été fait grâce à de l'argent public. Ce n'est pas le cas. L'argent gagné par la SNCF est gagné par les cheminots et reversé à l'État. Je sais à peu près de quoi je parle : je fais partie de la SNCF.

Quoi qu'il en soit, la question est de savoir quelle est la meilleure solution. Les responsables de la SNCF disent qu'on ne peut pas les déposséder de l'outil qu'ils ont ainsi construit et marketé pour permettre à leurs concurrents de vendre leurs produits ; cela se comprend. En Italie, Trenitalia, l'opérateur historique, refuse de vendre les billets de la SNCF. Il est bon de le rappeler.

Que faire ? Je n'ai pas la réponse. J'en ai parlé avec Olga Givernet. J'en ai parlé avec Jean Castex, à qui j'ai dit que nous sommes contre l'ouverture de SNCF Connect mais qu'il faut trouver une solution : les gens veulent voyager.

Est-ce qu'on laisse tout à des entreprises privées comme Apple et Google, qui vendront des billets en prélevant un pourcentage ? Ils attireront encore plus de monde. Trainline prélève d'ores et déjà un pourcentage du prix du billet, mais c'est invisible en France.

La solution que je propose est la suivante : demander à la SNCF qu'on lui rachète un clone de SNCF Connect. On laisse SNCF Connect à la SNCF : c'est à eux. On récupère un clone, on le fait porter par une structure publique et on l'ouvre à tous les trains. Il ne bénéficierait pas du marketing de la SNCF. La SNCF serait dédommée pour son travail de développement. Et cette solution est satisfaisante pour les voyageurs.

Se contenter de dire « on ouvre SNCF Connect à tout le monde », c'est tuer la SNCF. Je ne dis pas ça parce que je suis cheminot. Je le dis parce qu'un clone de SNCF Connect peut servir à toutes les régions et fonctionner plus globalement.

Quoi qu'il en soit, nous prenons, avec ce problème, la mesure du manque d'État stratège. Selon moi, tant que nous n'y aurons pas remédié, nous n'irons pas au bout du sujet. C'est malheureux, mais c'est la réalité.

Ma proposition ne prend pas la forme d'un amendement, elle m'est simplement venue au fil des auditions et des discussions. En tout cas, je ne pense pas que la solution proposée par le texte, même reportée de deux ans, est satisfaisante.

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). L'ouverture à la concurrence a commencé en 2020, nous sommes mi-2026 et nous nous posons la question de la billettique. Il aurait peut-être fallu se la poser avant d'ouvrir à la concurrence, plutôt qu'une fois qu'on a les deux pieds dedans.

Deuxièmement, ce n'est pas parce que nous demandons la suppression de l'article 9 *bis* que nous refusons tout débat sur la SNCF. Nous disons qu'entrer dans l'engrenage de la vente de billets du privé par SNCF Connect est une bêtise, qui aura des conséquences lourdes.

L'application a coûté plus de 200 millions. Le privé s'en servirait alors qu'elle ne lui aurait pas coûté un rond. Où est la concurrence libre et non faussée ? Par ailleurs, comme l'a rappelé M. Dufau, il n'y a pas de réciprocité : Trenitalia n'a pas d'obligation de vendre des billets SNCF et ne le veut pas. On est loin de l'équité.

Troisièmement, des discussions sur la réciprocité sont en cours à l'échelon de l'Union européenne. Je ne vois pas pourquoi nous, en France, devrions nous précipiter alors qu'ailleurs on attend la transposition des directives européennes, d'autant que celle-ci pourrait changer à nouveau les règles du jeu.

Enfin, il y a la question de la souveraineté nationale. Ce que nous sommes en train de faire, c'est donner les clés du camion au privé en disant « débrouillez-vous avec ça, on vous donne le meilleur des outils, remplissez vos trains », sans se poser davantage de questions.

Derrière tout cela, il y a un énorme enjeu économique. Je n'ai entendu personne s'inquiéter de cette histoire de 320 millions de pertes en deux ans. J'aimerais bien que vous me disiez comment la SNCF doit faire 2 milliards de bénéfices tout en accusant des pertes pendant les deux premières années. Ses pertes se creuseront forcément à mesure que les entreprises privées se développeront et squatteront la plateforme SNCF Connect. Comment réussira-t-elle à faire 2 milliards de bénéfices sans se mettre dans le rouge, sans augmenter ses prix, sans fermer les petites lignes, sans fermer les gares intermédiaires ? C'est tout bonnement impossible. L'équation est insoluble.

Quant au privé, notamment Velvet, qui a fait un lobbying extraordinaire à ce sujet auprès des députés, les mêmes vous expliquent qu'il ne faut surtout pas changer les règles du jeu, notamment celles du SLO, et surtout pas faire bouger le prix des péages. C'est toujours « je prends ce qui m'intéresse ».

Avant tout, il faut ne pas perdre de vue les 2 milliards qu'on demande à la SNCF. Elle ne pourra pas les faire et, si elle ne les fait pas, vous savez pertinemment que tout le

réseau ferré paiera les pots cassés. Le privé n'est pas là pour faire joli ou pour combler les trous. Il est là pour faire du bénéfice.

M. Nicolas Tryzna (DR). J'avoue être assez impressionné d'entendre La France insoumise dire qu'il faut défendre la souveraineté nationale. Tout arrive ! Toutefois, vous dites aussi que vous vous en fichez de Velvet. C'est une société dont j'ai appris l'existence la semaine dernière, je n'ai donc aucune proximité avec elle. Mais c'est une société française qui a levé 1 milliard pour participer à l'ouverture à la concurrence et ouvrir des lignes en France. Ce n'est pas tout à fait sans intérêt.

Certes, s'il n'était question que d'opérateurs espagnols et italiens, on pourrait penser qu'il faut une réciprocité. Quand on a un opérateur français qui a levé 1 milliard, la question mérite d'être posée. Il est curieux de s'en désintéresser.

Certains ont dit que la SNCF était rentable. J'ai vérifié les chiffres : de 2020 à 2022, SNCF Réseau – qui, certes, ne se confond pas avec la SNCF – a été abondé à hauteur de 35 milliards par l'État. Il y avait un retard à combler ; il est normal que l'État l'ait fait. Mais le problème reste entier : la SNCF était de fait une société d'État qui, à l'ouverture à la concurrence, s'est scindée et on a du mal à y retrouver ses petits. Qu'est-ce qui relève de la dette d'État ? Qu'est-ce qui relève du fonctionnement ? Qu'est-ce qui relève des bénéfices ? On ne peut pas compter d'un côté et ne pas compter de l'autre.

Au fond, notre débat consiste à attribuer à la SNCF ce qui va bien et au retard de l'État ce qui ne va pas. Ce qui me gêne, c'est que, dans un cas comme dans l'autre, la cause est la même, dès lors que la SNCF était une entreprise d'État. Les bénéfices comme les déficits de cette société sont ceux de l'État.

Je regrette la mauvaise répartition initiale, cause des problèmes actuels.

Chacun est libre de refuser le principe de la mise en concurrence, mais le fait est qu'elle a commencé en 2020. La seule question qui vaille, à mes yeux, est la suivante : comment faire pour augmenter le nombre d'usagers du train ? Un trajet en train entre Paris et Bordeaux coûte environ 240 euros ; si d'autres opérateurs permettent de faire baisser ce prix, c'est intéressant, non pour nous, mais pour les habitants, qui profiteront de transports de surcroît décarbonés.

M. Peio Dufau (SOC). Je rappelle que la SNCF fonctionne selon un système de péréquation, dont nous avons peu parlé. Nous allons mettre en difficulté la SNCF sur les trajets les plus rémunérateurs, tels que Lyon-Bordeaux, sur lequel Trenitalia et la SNCF gagnent pas mal d'argent. Les concurrents se concentreront sur ces tronçons.

Or nous sommes députés de tous les territoires. Et si la SNCF assure la desserte par le TGV de territoires où ce n'est pas rentable, c'est parce qu'elle gagne de l'argent ailleurs. Si le concurrent vient gratter des parts de marché uniquement là où il y a de l'argent à gagner, que ferons-nous ? C'est le nœud du problème.

Sur ce point, je suis d'accord avec Bérenger Cernon. Tous les opérateurs que nous avons auditionnés ont dit : « De la desserte du territoire assortie d'une baisse du prix des sillons, OK, mais ne changez pas les règles vers le haut. » Autrement dit, ils sont prêts à payer moins. S'ils ne font pas de desserte du territoire et n'assurent que des trajets du type Lyon-Paris, il faut peut-être augmenter le prix des sillons concernés, pour assurer une péréquation,

qui pour l'instant repose sur la seule SNCF. Mais les opérateurs n'en voudront pas, ce qui provoquera un déclin, petit à petit, de tronçons tels que Dax-Lourdes-Tarbes par dizaines, car les TGV ne seront pas remplis et le sillon coûte cher. La SNCF ne publie pas ses chiffres à ce sujet pour ne pas être attaquée.

Il faut éviter de trop faciliter la tâche au privé. Il ne s'agit pas de l'entraver, mais de ne pas lui donner les outils de la SNCF pour qu'il capitalise sur son savoir-faire. C'est ce dont nous devons être garants.

Mme Nathalie Coggia (EPR). Compte tenu du paquet européen en discussion, la question ne se pose pas : la SNCF devra, à un moment ou à un autre, distribuer les billets d'opérateurs concurrents.

La question est de savoir quand – c'est l'objet de plusieurs amendements. Notre groupe soutient le calendrier qui évite d'exposer la SNCF à une situation de concurrence déloyale de la part de ses grands compétiteurs, les opérateurs historiques européens.

S'il est compréhensible que nos opérateurs émergents s'inquiètent d'un report de l'intégration de leurs billets à la plateforme SNCF Connect, il faut laisser le temps à la SNCF de s'adapter et il faut que nous attendions de savoir quelles modalités seront exigées à l'échelon européen. Il ne faudrait pas que SNCF Connect intègre les offres des concurrents d'une manière différente de celle retenue à l'échelon européen, ce qui l'obligerait à investir deux fois dans une transformation assez importante.

Nous voterons contre l'amendement.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendements CD689 de Mme Olga Givernet et CD408 de M. Timothée Houssin (discussion commune)

Mme Olga Givernet, rapporteure. Chers collègues, je vous remercie de nous permettre de continuer à débattre de l'article 9 bis.

Le texte issu du Sénat introduit deux restrictions qui, additionnées, privent en partie le cadre des services numériques multimodaux (SNM) de sa finalité. La première, qui figure à l'alinéa 4, permet à une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) de soustraire certains de ses produits tarifaires à la distribution sur les plateformes tierces. L'obligation d'exhaustivité ne porterait plus que sur les services que l'AOM autorise à vendre. La seconde, qui figure à l'alinéa 14, exclut purement et simplement du périmètre de la vente de droit les abonnements de plus d'une semaine et les produits de facturation différés, soit, en pratique, les titres de voyageurs réguliers, ceux du quotidien.

Le cadre des SNM a été conçu pour offrir à l'utilisateur une chaîne d'achat unifiée du premier au dernier kilomètre. Ces deux restrictions en contredisent l'objet. Elles fragmentent l'offre et complexifient le parcours, à rebours du report modal que nous recherchons. Je propose de les supprimer pour que tous les titres de transport demeurent distribuables par les SNM.

M. Timothée Houssin (RN). Nous proposons de supprimer l’alinéa 4, introduit par le Sénat, qui soumet la commercialisation des SNM à une autorisation de l’AOM compétente. Cette restriction est susceptible de limiter la capacité des plateformes à proposer aux voyageurs une vision exhaustive des solutions de transport disponibles sur un itinéraire donné.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Dans la mesure où je propose de supprimer l’alinéa 4, comme vous, mais aussi l’alinéa 14, je vous invite à retirer votre amendement au profit du mien.

*La commission **adopte** l’amendement CD689.*

*En conséquence, l’amendement CD408 **tombe**.*

Amendement CD690 de Mme Olga Givernet

Mme Olga Givernet, rapporteure. Il vise à compléter l’ouverture aux plateformes numériques de la distribution des SLO en levant trois obstacles qui en compromettent l’effectivité.

Le premier est un critère géographique peu opérant. Le droit d’accès des plateformes à la distribution de ces services est ouvert aux seuls trajets internes à une région ou inférieurs à 100 kilomètres au sein de deux régions limitrophes. Ce critère prive en pratique le droit de toute portée.

Le Sénat a eu raison de remédier au problème, mais il l’a fait en introduisant un second obstacle : il a ouvert aux AOM et aux syndicats mixtes l’accès aux plateformes publiques à condition qu’ils offrent les mêmes garanties qu’une agence de voyages. Or ces garanties relèvent du régime d’immatriculation des opérateurs de voyage au registre d’Atout France, prévue par le code du tourisme. Elles incluent notamment une garantie financière affectée au remboursement des voyageurs en cas de faillite et une assurance de responsabilité civile professionnelle. Ce dispositif est conçu pour des opérateurs commerciaux vendant des forfaits touristiques ; l’imposer à une AOM ou à un syndicat mixte est inadapté et, en pratique, hors de portée, ce qui prive la mesure de tout effet utile pour les acteurs publics. Cela revient, en substance, à offrir une possibilité tout en l’assortissant de critères qui empêchent sa réalisation.

Mon amendement substitue au critère géographique un critère clair tenant à la qualité du distributeur et supprime pour les acteurs publics cette exigence inadaptée.

Quant au troisième obstacle, le report de l’entrée en vigueur à la fin de l’année 2027, que rien ne justifie techniquement, je le supprime au profit d’une application immédiate.

*La commission **adopte** l’amendement.*

*Suivant l’avis de la rapporteure, elle **rejette** l’amendement CD419 de M. Timothée Houssin.*

Amendement CD691 de Mme Olga Givernet

Mme Olga Givernet, rapporteure. L'article 9 *bis* ouvre aux opérateurs de SLO le droit d'être distribués par les plateformes. Concrètement, une plateforme telle que SNCF Connect, qui distribue les TGV Inoui ou Ouigo, serait tenue de commercialiser aussi les services des concurrents.

C'est une avancée majeure pour la visibilité de l'offre et pour la concurrence, mais elle comporte une faille : le texte issu du Sénat ne reconnaît ce droit qu'aux opérateurs proposant une liaison « identique ou similaire » à une liaison déjà commercialisée par la plateforme.

Cette rédaction exclut deux situations essentielles. Premièrement, les liaisons sans équivalent au catalogue, telle qu'une liaison internationale opérée par une entreprise ferroviaire concurrente et desservant notre territoire : l'opérateur, faute de trajet « identique ou similaire » vendu par la plateforme, n'aurait aucun droit à y être distribué, de sorte que le trajet ne serait pas proposé aux voyageurs. Deuxièmement, les liaisons nouvelles ou rouvertes qui ne sont pas opérées par SNCF Voyageurs et dont rien ne garantit qu'elles satisferaient à ce critère. Or l'absence de distribution sur les grandes plateformes a, par le passé, contribué à faire disparaître certains services.

Mon amendement comble cette faille par une rédaction simple prévoyant que le droit à être distribué bénéficie à tout gestionnaire d'un SLO desservant le territoire national. Cela permet de supprimer toute dépendance au catalogue existant : tout opérateur qui le souhaite accède à la distribution par la plateforme de façon effective et sans discrimination.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Amendement CD396 de M. Timothée Houssin

M. Timothée Houssin (RN). Il vise à compléter les principes encadrant les conditions dans lesquelles un fournisseur de SNM assure la commercialisation des produits tarifaires des SLO. Le texte prévoit des conditions « raisonnables, équitables, transparentes et proportionnées ». Ces exigences n'interdisent pas, à elles seules, qu'un fournisseur applique des conditions différentes selon les opérateurs, dès lors que chacune d'elles pourrait être regardée comme satisfaisant individuellement à ces critères.

L'ajout du principe de non-discrimination vise à garantir que des opérateurs placés dans une situation comparable bénéficient de conditions commerciales identiques, notamment en matière de rémunération, de modalités d'accès aux interfaces techniques et de délais de mise en œuvre. Cette précision répond aux préoccupations exprimées lors des auditions par plusieurs acteurs de la distribution numérique de titres de transport, qui ont rappelé l'importance de prévenir toute différence de traitement injustifiée entre opérateurs dans un contexte d'ouverture progressive du marché ferroviaire.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Le principe de non-discrimination est garanti par le critère d'équité et par le droit commun de la concurrence. L'amendement est satisfait.

Exiger que les conditions soient équitables assure l'absence de différence de traitement injustifiée entre opérateurs placés dans une situation comparable. Une discrimination dépourvue de raison objective ne saurait être tenue pour équitable.

Au surplus, le droit commun de la concurrence prohibe les pratiques discriminatoires d'un acteur en position de force. L'obligation de transparence des critères de sélection imposée aux SNM offre une garantie supplémentaire.

Demande de retrait ou avis défavorable.

*L'amendement est **retiré**.*

Amendement CD384 de M. Matthieu Marchio

M. Matthieu Marchio (RN). L'article 9 bis impose à une plateforme de vente multimodale de commercialiser aussi les produits des opérateurs concurrents. Il s'agit de créer un guichet unique au service du voyageur.

Mais la rédaction du Sénat introduit une étrangeté. Cette obligation ne s'applique pas aux plateformes dont le propriétaire ne vend que ses propres trains. Autrement dit, la plateforme d'un nouvel entrant proposant uniquement ses services échappe à l'obligation, tandis que la plateforme adossée à l'opérateur national doit, elle, vendre les billets de ses concurrents. Où est la logique ? Où est l'équité ?

Cette différence de traitement n'est justifiée par aucun motif d'intérêt général. Elle place un acteur en situation défavorable sans contrepartie. La concurrence loyale exclut le « deux poids, deux mesures ». La même règle doit s'appliquer à tout le monde. Le présent amendement vise à supprimer cette exclusion pour que l'obligation s'applique à toutes les plateformes, sans exception.

Mme Olga Givernet, rapporteure. L'exclusion que votre amendement vise à supprimer est précisément ce qui distingue une plateforme de distribution multi-offres d'un simple canal de vente propre. L'obligation de référencer les concurrents a un objet clair : empêcher qu'une plateforme agrégeant plusieurs offres et captant à ce titre une part substantielle des achats n'en exclue certains opérateurs.

Elle vise les plateformes qui se présentent aux voyageurs comme des distributeurs de l'offre ferroviaire et non comme un site de vente d'un transporteur. Un opérateur qui ne commercialise que ses propres trains sur son propre site n'est pas un distributeur tiers, mais un vendeur direct. Le soumettre à cette obligation reviendrait à obliger chaque entreprise ferroviaire à vendre sur son site les billets de ses concurrents. En l'occurrence, nous visons SNCF Connect, qui est un distributeur multi-offres.

Avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CD420 de M. Timothée Houssin

M. Timothée Houssin (RN). L'article 9 *bis* introduit un mécanisme selon lequel un fournisseur de SNM proposant une offre sur un axe pourrait être contraint de commercialiser l'ensemble des offres concurrentes sur cet axe. Pour conserver sa liberté de choix, un SNM pourrait être tenté de réduire son offre et de supprimer certains modes de transport de son application, ce qui constituerait un recul pour le consommateur. Afin de sortir de l'impasse, le présent amendement propose une solution mieux proportionnée consistant à introduire une distinction claire selon le mode de transport concerné, en limitant l'obligation de commercialisation au mode de transport distribué par la plateforme.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Votre amendement permettrait à SNCF Connect de s'affranchir de l'obligation de vendre les offres de ses concurrents ferroviaires. Tel qu'il est rédigé, l'article 9 *bis* prévoit une exclusion qui ne bénéficie qu'au SNM opérateur de l'ensemble des services qu'il vend, tous modes confondus. Or SNCF Connect ne se limite pas à ses propres trains. Elle distribue notamment les autocars, qu'elle n'opère pas. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendements identiques CD692 de Mme Olga Givernet et CD413 de M. Timothée Houssin

Mme Olga Givernet, rapporteure. Il s'agit de supprimer l'alinéa 10, qui permet à une AOM de décider unilatéralement de ne pas rémunérer la plateforme qui distribue ses titres si elle estime que l'apport économique de cette plateforme est « nul ou négligeable ». Elle pourrait donc imposer à un distributeur tiers de commercialiser ses produits gratuitement, à sa seule appréciation.

Cette disposition présente deux difficultés. La première tient à son déséquilibre. La distribution par une plateforme représente toujours un coût, induit notamment par son développement, sa maintenance, le service client et l'interface de vente. Permettre à l'AOM de décréter unilatéralement que ce service ne mérite aucune rémunération revient à faire peser sur le distributeur une charge sans contrepartie.

De surcroît, le critère retenu – un gain « nul ou négligeable » – est par nature subjectif, donc source d'incertitude et de contentieux. Plusieurs plateformes ont indiqué que, si cette disposition entre en vigueur, elles n'auront plus qu'à fermer boutique.

La seconde difficulté est que cette disposition est contre-productive. Un distributeur qui sait qu'on peut lui imposer une distribution gratuite sera dissuadé de commercialiser ses produits. Au bout du compte, l'usager y perd en matière de visibilité de l'offre.

La rémunération de la distribution doit relever de la liberté contractuelle. C'est aux parties – la plateforme et le gestionnaire du service – de convenir librement de l'existence et du niveau d'une commission, dans le cadre de conditions « raisonnables, équitables, transparentes et proportionnées ». C'est l'équilibre normal d'une relation commerciale, même avec une AOM régionale.

M. Timothée Houssin (RN). On ne voit pas bien comment définir un gain « nul ou négligeable », ce qui risque d'induire des litiges. Nous souhaitons donc supprimer l'alinéa 10.

*La commission **adopte** les amendements.*

*En conséquence, l'amendement CD292 de M. Bérenger Cernon **tombe**.*

Amendement CD442 de M. Peio Dufau

M. Peio Dufau (SOC). Il s'agit d'empêcher les outils de type *wallet* fournis par les géants américains du numérique de vendre des titres de transport de manière totalement libéralisée, ce qui renforcerait encore leur visibilité déjà excessive.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Cet amendement résulte d'une préoccupation légitime de souveraineté. Toutefois, la suppression pure et simple de l'alinéa 12 priverait les voyageurs d'une fonctionnalité utile sans résoudre l'enjeu de fond. Exclure la technologie des *wallets* tels qu'Apple Pay et Google Pay, techniquement, priverait les voyageurs de la possibilité de valider leurs titres de transport et de les acheter avec leur téléphone.

Le souci de souveraineté mérite l'attention de la commission. Les solutions de dématérialisation intégrées aux systèmes d'exploitation mobiles sont opérées par un très petit nombre de grands acteurs internationaux en position de contrôleurs d'accès. Leur reconnaître une faculté de vente directe de titres de la mobilité du quotidien, même encadrée, peut alimenter une dépendance croissante des services publics de transport à ces plateformes et, à terme, soulever la question de la distribution et des données. Mais la suppression de l'alinéa 12 priverait les voyageurs d'une fonctionnalité utile. La dérogation vise le cas où la dématérialisation d'un titre exige techniquement un stockage intégré au terminal.

Lors de notre déplacement en Suisse, nous avons vu à l'œuvre des solutions intégrées aux téléphones permettant de se passer de validation. Si notre volonté de souveraineté est battue en brèche par l'offre proposée par les *wallets*, elle ne l'est pas nécessairement par les offres complètement dématérialisées. Plus de validation, plus de portiques, plus de distributeurs : l'application est détectée lors de l'entrée dans les transports en commun, qu'il s'agisse du train ou du bus, et on paie à l'issue.

J'aimerais que, pour une fois, nous soyons un peu en avance de phase dans la modernité – de telles solutions sont proposées en Occitanie et en Normandie – et que nous démontrions que nous sommes, nous aussi, capables de proposer des solutions compétitives, voire meilleures que la concurrence. J'en ai parlé au ministre, qui a manifesté son intérêt pour un travail à ce sujet.

Techniquement, la solution offerte par les *wallets* est intéressante. Le problème est qu'elle concurrence directement les solutions de vente par billettique. Sagesse.

M. Nicolas Tryzna (DR). Votre propos est plein de sagesse, en effet. Il serait intéressant de travailler à un outil de souveraineté, qui nous fait défaut.

En Île-de-France, l'outil de type *wallet* permet à quelque 1,2 million de personnes d'obtenir un billet. Il y a une demande très nette, notamment en Île-de-France, de maintenir cet outil, au moins temporairement. À défaut, à partir de la fin août, des centaines de milliers

de personnes qui utilisent leur iPhone – car c’est de cela que nous parlons – pour prendre leur billet ne pourront plus le faire. Nous avons créé un usage, tant mieux ; il pourrait être caduc dans quelques semaines. En attendant l’outil souverain, restons-en au *statu quo*, ce qui implique de rejeter l’amendement.

*La commission **rejette** l’amendement.*



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du lundi 29 juin 2026 à 21 h 30

Présents. - M. Benoît Blanchard, M. Nicolas Bonnet, M. Jean-Michel Brard, M. Sylvain Carrière, Mme Danièle Carteron, M. Bérenger Cernon, Mme Pauline Cestrières, Mme Nathalie Coggia, M. Vincent Descoeur, M. Peio Dufau, M. Aurélien Dutremble, M. Auguste Evrard, Mme Sylvie Ferrer, M. Jean-Marie Fiévet, Mme Olga Givernet, M. Timothée Houssin, M. Sébastien Humbert, Mme Chantal Jourdan, Mme Sandrine Le Feu, M. Gérard Leseul, M. Eric Liégeon, Mme Marie-Philippe Lubet, M. David Magnier, M. Matthieu Marchio, M. Pierre Meurin, Mme Constance de Pélichy, Mme Marie Pochon, M. Xavier Roseren, M. Fabrice Roussel, Mme Ersilia Soudais, Mme Anne Stambach-Terrenoir, M. Vincent Thiébaud, M. Nicolas Tryzna

Excusés. - M. Elie Califer, M. Julien Guibert, M. Benoît Larrouquis, M. Raphaël Schellenberger, M. Olivier Serva