

# COMPTE RENDU ANALYTIQUE OFFICIEL

**Lundi 2 novembre 2009**

TRANSPORTS FERROVIAIRES (Conclusions de la CMP)  
LA POSTE (Procédure accélérée)

## SOMMAIRE

<b>RAPPELS AU RÈGLEMENT .....</b>	<b>1</b>
<b>DÉPÔT DE RAPPORTS .....</b>	<b>1</b>
<b>ORGANISATION ET RÉGULATION DES TRANSPORTS FERROVIAIRES ET GUIDÉS (Conclusions de la CMP).....</b>	<b>1</b>
<i>Discussion générale</i>	1
<i>Discussion du texte élaboré par la CMP</i>	8
Article premier	9
Article 2	13
<b>HOMMAGE À UNE DÉLÉGATION DE MAIRES MALIENS .....</b>	<b>14</b>
<b>ORGANISATION ET RÉGULATION DES TRANSPORTS FERROVIAIRES ET GUIDÉS (Conclusions de la CMP – Suite).....</b>	<b>14</b>
<i>Discussion des articles (Suite)</i>	14
Article 2 bis A	14
Article 2 bis (nouveau)	20
Article 3 A	21
Article 3	21
Article 4	23
Article 5	23
Article 8	24
Article 9	24
Article 14	25
Article 23 <i>quinquies</i> (nouveau)	26
Article 26	27
<i>Vote sur l'ensemble</i>	28
<b>LA POSTE (Procédure accélérée) .....</b>	<b>30</b>
<i>Rappels au Règlement</i>	30
<i>Discussion générale</i>	31

## SÉANCE du lundi 2 novembre 2009

14<sup>e</sup> séance de la session ordinaire 2009-2010

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-CLAUDE GAUDIN,  
VICE-PRÉSIDENT

SECRÉTAIRES :  
MME MONIQUE CERISIER-BEN GUIGA,  
MME SYLVIE DESMARESCAUX.

*La séance est ouverte à 16 heures.*

*Le procès-verbal de la précédente séance, constitué par le compte rendu analytique, est adopté sous les réserves d'usage.*

### Rappels au Règlement

**M. Guy Fischer.** – Depuis la révision constitutionnelle, pourtant censée renforcer les droits du Parlement, le recours à la procédure accélérée s'est banalisé : une seule lecture dans chaque assemblée, réunion d'une commission mixte paritaire dans la plus grande discrétion, adoption de ses conclusions sans droit d'amendement. En supprimant ainsi la navette entre les deux assemblées, on empêche l'une de se saisir pleinement d'un texte modifié par l'autre. Cette banalisation est dangereuse pour la démocratie. Les amendements défendus en CMP n'en sont pas sur le plan constitutionnel, puisqu'ils ne sont pas publics...

Le texte relatif aux transports ferroviaires illustre l'absurdité de cette procédure. L'Assemblée Nationale a ajouté plus de quinze articles au texte adopté par le Sénat. Des dispositions majeures concernant le Stif ou le fret ferroviaire n'auront pas été examinées par le Sénat, déni de démocratie évident pour l'assemblée censée représenter les collectivités locales ! Sur un tel sujet, on ne peut se contenter des débats feutrés, souvent expéditifs, d'une CMP.

Sur La Poste, les amendements de M. Hérisson visant prétendument à garantir le caractère public de l'entreprise ne sont qu'écran de fumée, et le Sénat ne sera pas saisi du texte modifié par la majorité de l'Assemblée ! Je demande solennellement, monsieur le Président, que notre assemblée intervienne auprès du Gouvernement et, s'il le faut, auprès de M. Sarkozy, pour que soient respectés les droits élémentaires des parlementaires, de l'opposition ou de la majorité. *(Applaudissements à gauche)*

**M. le président.** – Je transmettrai vos propos au Président du Sénat. Celui-ci a fermement demandé que l'on ne recoure pas à la procédure accélérée pour la réforme des collectivités territoriales.

**M. Michel Teston.** – Je partage tout à fait la position de M. Fischer : nous en reparlerons...

Sur La Poste, le Gouvernement a opté pour la procédure accélérée et organisé le débat sur une seule semaine, comme si nous étions en session extraordinaire. La commission devra se réunir pendant les suspensions de séance pour examiner les amendements. Pourquoi une telle urgence ? La troisième directive postale fixe au 1<sup>er</sup> janvier 2011 la date butoir pour la suppression du secteur réservé : nous avons plus d'un an devant nous pour étudier l'ouverture à la concurrence du secteur postal ! Ce délai pourrait être mis à profit par le Gouvernement pour présenter un projet de loi organique, dans les conditions prévues par l'article 11 révisé de la Constitution, et permettre au peuple français de se prononcer, par référendum, sur le changement de statut de La Poste. La récente votation citoyenne indique qu'il a son avis ! *(Applaudissements à gauche)*

### Dépôt de rapports

**M. le président.** – Le Président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre le rapport sur l'état semestriel des sommes restant dues par l'État aux régimes obligatoires de base de sécurité sociale au 31 décembre 2008 actualisé au 30 juin 2009, établi en application de l'article LO. 111-10-1 du code de la sécurité sociale, et le rapport relatif à l'échéancier de déploiement d'une déclaration sociale nominative permettant de simplifier la gestion du revenu de solidarité active, établi en application de l'article 9 de la loi du 1<sup>er</sup> décembre 2008.

*Acte est donné du dépôt de ces rapports.*

### Organisation et régulation des transports ferroviaires et guidés (Conclusions de la CMP)

**M. le président.** – L'ordre du jour appelle la discussion des conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et guidés et portant diverses dispositions relatives aux transports.

### Discussion générale

**M. Francis Grignon, rapporteur pour le Sénat de la commission mixte paritaire.** – Nous voici au terme d'un processus législatif qui a débuté en octobre 2008. Avant tout, permettez-moi de remercier le président Emorine et M. Jacob, président de la commission du développement durable de l'Assemblée nationale, et de féliciter M. Paternotte, rapporteur de l'Assemblée nationale, dont les préoccupations rejoignent les nôtres.

Le travail parlementaire a considérablement enrichi le projet de loi, passé de 25 à 53 articles.

Premier axe du texte : mettre la France en conformité avec les premier et troisième paquets ferroviaires, notamment en autorisant le cabotage international de voyageurs à partir du 13 décembre 2009. Toute entreprise ferroviaire exploitant des services de transport international de voyageurs pourra demain assurer des dessertes intérieures en France, à la condition expresse que l'objet principal du service soit le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États différents de l'Union et que cette activité ne porte pas atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public. Cet objet principal de service correspond à 75 à 80 % de l'activité, et non pas à 50,001 %, comme certains puristes l'avaient évoqué.

Deuxième axe : instituer une autorité de régulation des activités ferroviaires, qui sera le gendarme du réseau ferroviaire national.

Afin d'organiser la concurrence entre les entreprises de fret ferroviaire et, demain, entre les entreprises de transport de voyageurs, il était en effet indispensable de créer une autorité indépendante qui veille à ce que l'accès au réseau soit accordé de manière équitable et non discriminatoire. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf) devra aussi donner un avis conforme sur les péages qui permettent de rémunérer RFF.

Nous avons eu le 27 octobre un débat avec la commission des affaires européennes et M. le secrétaire d'État chargé des transports : ce projet de loi répond en grande partie à l'avis motivé que la Commission européenne a adressé à notre pays il y a quelques semaines.

Le troisième axe du texte regroupe diverses mesures relatives à la route. Il s'agit d'aménager le régime juridique de certaines concessions routières et de permettre aux poids lourds internationaux de marchandises d'effectuer des prestations en France. Naturellement, l'État devra s'assurer que cette mesure ne crée pas une concurrence déloyale pour les transporteurs de notre pays.

Enfin le dernier axe a trait à l'aviation civile. Le texte redéfinit la mission des équipages, la durée et le régime de travail du personnel navigant de l'aéronautique civile. En outre, il modifie les règles de représentativité syndicale des personnels navigants techniques afin de tirer les conséquences de la loi de 2008 portant rénovation de la démocratie sociale et réforme du temps de travail. Sur ces questions essentielles, le Parlement est parvenu à un consensus entre les principales organisations syndicales représentatives.

Le texte qu'a élaboré la commission mixte paritaire n'a finalement apporté que deux modifications rédactionnelles par rapport au texte issu des débats de

l'Assemblée nationale : l'une portant sur l'article 23 septies relatif aux contrats de déménagement, l'autre à l'article 26 bis concernant les volumes de protection environnementale.

Si ce texte s'éloigne peu de celui élaboré par les députés, c'est parce que nos collègues de l'Assemblée nationale n'ont pas remis en cause les principaux apports du Sénat et que les dispositions qu'ils ont ajoutées étaient pertinentes et bienvenues.

J'aimerais, pour conclure, évoquer l'article 2 bis A...

**Mme Nicole Bricq.** – Ah !

**M. Francis Grignon, rapporteur.** – ...relatif à la RATP et au Syndicat des transports d'Ile-de-France, introduit à l'Assemblée nationale par voie d'amendement gouvernemental...

**Mme Nicole Bricq.** – Amendement scélérat !

**M. Francis Grignon, rapporteur.** – ...qui a suscité bien des interrogations. Je dois avouer qu'il eut été préférable d'examiner ces dispositions très importantes en février au Sénat plutôt que de les découvrir en commission mixte paritaire.

**M. Yvon Collin.** – C'est vrai !

**Mme Nicole Bricq.** – Oh oui !

**M. Francis Grignon, rapporteur.** – Je souhaite à l'avenir que le Gouvernement s'attache à anticiper les transpositions des directives.

Sur le fond, les choix retenus sont tout à fait justifiés et les inquiétudes exprimées ici et là sont infondées. Cet article aménage intelligemment la fin du monopole des opérateurs historiques dans le domaine du transport public en région Ile-de-France. Ainsi, les contrats en cours conclus avec les entreprises de transport par bus se poursuivront au maximum pendant encore quinze ans, cette période étant portée à vingt ans pour le tramway et à trente ans pour le métro et le RER exploité par la RATP. Tous les projets de construction de nouvelles lignes seront soumis à des appels d'offres ouverts à la concurrence, ce qui fera de Paris l'une des villes les plus concurrentielles en Europe sur cette question. En second lieu, cet article répartit les actifs entre la RATP et le Stif. En contrepartie du transfert du matériel roulant de la RATP vers le Stif, la Régie gèrera l'ensemble du réseau d'infrastructures de transport francilien. Cet échange est équilibré, il garantit l'unité de gestion de ce réseau et protège la capacité d'emprunt du Stif sur les marchés financiers.

La commission mixte paritaire a donc élaboré un texte équilibré qui a pris en compte les souhaits du Gouvernement et les préoccupations des députés et des sénateurs. C'est pourquoi je vous invite à le voter. (*Applaudissements à droite et sur divers bancs au centre*)

**M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.** – Je tiens à excuser

Dominique Bussereau qui se trouve en Syrie afin de défendre nos intérêts pour la réalisation du métro de Damas et pour le port de Lattaquié.

Nous voilà au terme de notre parcours législatif sur cette loi. Je tiens à rendre hommage au travail approfondi de votre Haute assemblée, de votre commission des affaires économiques et notamment de son président et de son rapporteur. Cette loi marque une étape importante dans le domaine des transports : elle traite en effet des transports ferroviaires et guidés, des transports urbains, des transports routiers, des transports aériens et de l'école de la marine marchande. Il n'y manque que le mode fluvial pour être complète. En outre, elle transpose dans la législation française plusieurs directives et règlements européens, notamment le troisième paquet ferroviaire. Grâce à elle, la France va se mettre en conformité avec les exigences européennes.

Cette loi poursuit d'abord le processus d'ouverture progressive à la concurrence des transports. Initiée il y a quelques décennies sous l'impulsion de l'Union européenne, cette ouverture a d'abord concerné le transport routier, puis à partir du 31 mars 2006, le transport aérien. Il ne s'agit pas de se cacher derrière l'Union européenne qui nous imposerait une concurrence que nous subirions. Je crois profondément aux avantages de la concurrence pour le développement des transports qui profite en tout premier lieu à ses clients. De fait, c'est grâce à la concurrence que le transport aérien est devenu accessible à tous et n'est plus réservé à une clientèle d'affaires.

De même, le transport ferroviaire de fret a bénéficié de l'ouverture à la concurrence, avant que la crise économique ne vienne brutalement le frapper. En Allemagne, en Grande-Bretagne et aux Pays-Bas, la concurrence du transport de marchandises a entraîné une hausse sensible des trafics. Aujourd'hui, sept entreprises ferroviaires autres que la SNCF circulent en France. Leur part de marché s'est sensiblement développée, passant de 5 % en 2007 à 13,4 % en juillet dernier.

Cette loi précise les modalités d'ouverture à la concurrence des services ferroviaires internationaux de voyageurs à compter du 13 décembre et des transports collectifs urbains en Ile-de-France à compter du 3 décembre. Permettez-moi de m'arrêter quelques instants sur ce dernier point. Je souhaite clarifier la portée exacte de l'article 2 *bis* A qui prépare l'ouverture à la concurrence des transports urbains en Ile-de-France, ouverture imposée par la réglementation européenne à compter du 3 décembre 2009. Il ne concerne ni le réseau RFF, ni la SNCF. Il transcrit à la seule Ile-de-France une situation qui existe dans toutes les agglomérations françaises. Le Gouvernement a voulu une ouverture équilibrée dans l'intérêt des usagers : une mise en concurrence pour les nouveaux services institués à compter du 3 décembre et une ouverture progressive sur les

services existants. En outre, le Gouvernement confie à la RATP la gestion des infrastructures, pour des raisons de cohérence, de sécurité et parce qu'il croit à ce service public. (*Mme Nicole Bricq s'exclame*) Cet article ne spolie en rien le Stif de ses actifs : il assure une répartition des biens qui donne au Stif les moyens concrets de mettre en concurrence de futurs exploitants, et à la RATP les moyens de gérer ses infrastructures. Le Stif devient propriétaire du matériel roulant, actuellement propriété de la RATP, et la RATP devient propriétaire de toute l'infrastructure, sachant qu'aujourd'hui elle en possède déjà la moitié. Cet échange de biens, qui se fait dans les deux sens, est équilibré. (*Mme Nicole Bricq le conteste*) Cet article donne au Stif la capacité de confier l'exploitation des nouvelles lignes, et à terme des lignes existantes, après une mise en concurrence et de jouer pleinement son rôle d'autorité organisatrice de transport.

**Mme Nicole Bricq.** – Merci qui ?

**M. Benoist Apparu, secrétaire d'État.** – Certains auraient aimé aller plus loin en ouvrant à la concurrence les transports ferroviaires régionaux de voyageurs.

**M. Guy Fischer.** – Il ne manquerait plus que ça !

**M. Benoist Apparu, secrétaire d'État.** – Dominique Bussereau a dit à plusieurs reprises qu'il y était favorable. Le comité des parties prenantes, présidé par le sénateur Grignon, doit en préciser les modalités pratiques afin de lancer une expérimentation.

Nous veillerons à ce que la concurrence dans les transports s'effectue dans des conditions équilibrées, loyales et parfaitement transparentes, grâce à des dispositifs de régulation efficaces. Les deux mesures phares de ce texte sont bien entendu la création de l'autorité indépendante de régulation ferroviaire et la création, au sein de la SNCF, d'une direction de l'exploitation. Ce service spécialisé, séparé du reste de l'entreprise, gèrera le trafic et la circulation sur le réseau ferroviaire national.

Le Parlement a instauré la neutralité de la gestion des gares pour une bonne concurrence : la création d'une direction des gares à la SNCF va dans ce sens. Il a également demandé un rapport sur un éventuel transfert des gares fret à RFF. Le Gouvernement vous remettra ce rapport, même s'il n'est pas opportun de décider un tel transfert au moment où, avec Fret SNCF, il engage un grand plan de redynamisation du fret.

Enfin, dans le transport routier de marchandises, l'encadrement du cabotage permettra à la profession d'envisager la concurrence européenne avec plus de sérénité.

L'élaboration de ce texte a donné lieu à une concertation particulièrement riche et fructueuse et je salue à nouveau le travail réalisé par votre rapporteur qui a su être à l'écoute de tous les acteurs, pour aboutir à une solution équilibrée et consensuelle.

(Applaudissements à droite ; M. Nicolas About applaudit aussi)

**Mme Mireille Schurch.** – (Applaudissements sur les bancs CRC-SPG) Près d'une année après l'examen par notre Haute assemblée de ce texte déclaré en urgence, nous voici réunis pour l'adopter dans sa forme définitive. L'urgence, dans ce cas, visait donc plus à priver les assemblées d'une seconde lecture, qu'à accélérer un processus législatif qui a été bien long. Nous déplorons cette nouvelle pratique qui prive les parlementaires de leurs prérogatives. De plus, une seconde lecture aurait été utile au vu des nombreuses évolutions du texte -et notamment de l'introduction d'un titre entier- par rapport au projet de loi initial.

Pourtant, sur le fond, la philosophie de ce texte reste la même : il s'agit d'ouvrir à la concurrence les transports ferrés internationaux de voyageurs, et maintenant routiers, grâce à l'introduction massive d'amendements par le Gouvernement. Nous persistons à penser qu'avant toute nouvelle déréglementation, un bilan des libéralisations aurait dû être réalisé pour étudier les conséquences, sur l'environnement, l'emploi et le service public, des politiques européennes affirmant « la concurrence libre et non faussée » comme l'alpha et l'oméga de toute politique publique. De manière mécanique, depuis maintenant des décennies, les institutions européennes s'acharnent à prôner le démantèlement des services publics nationaux au nom de la modernité et de l'efficacité.

Or, l'ouverture à la concurrence n'a permis qu'une chose : que des opérateurs privés fassent des bénéfices dans des secteurs auparavant réservés à l'intervention de la seule puissance publique. Pour les usagers, c'est la double peine : les tarifs augmentent et les services rendus se détériorent.

Objet de la première directive de libéralisation, le fret ferroviaire n'a cessé de décliner depuis l'ouverture à la concurrence. A la politique de volume impulsée par le ministre Gayssot, vous avez substitué une politique de rentabilité économique, favorisant les autoroutes ferroviaires et abandonnant le wagon isolé. Pourtant ces autoroutes n'ont de sens que si l'on renforce parallèlement le wagon isolé. Et moi qui suis une élue du Massif Central, je peux vous dire que cette nouvelle politique de compétitivité au sein même du fret a laissé des territoires entiers et de nombreuses PME sans solutions.

**M. Roland Courteau.** – Eh oui !

**Mme Mireille Schurch.** – L'activité de fret a été filialisée, empêchant toute péréquation au sein de la SNCF entre les activités rentables et non rentables. Les récents effets d'annonce du Gouvernement et de la direction de la SNCF sont tronqués puisque le projet « fret d'avenir » au lieu de permettre un essor du fret, entérine l'abandon pur et simple du wagon isolé.

**M. Guy Fischer.** – Voilà la vérité !

**Mme Mireille Schurch.** – Ces décisions se prennent toujours au mépris de l'aménagement du territoire et du développement économique. (M. David Assouline le confirme) Malgré les déclarations d'intention du Grenelle de l'environnement, les actes posés par ce projet de loi et par votre Gouvernement sont toujours anti-écologiques. Si un Conseil de développement durable du réseau ferré national -qui ne comprendra aucun parlementaire- est créé par cette loi, vous refusez toujours de reconnaître que le wagon isolé relève de l'intérêt général. Le sacrifier, c'est pourtant mettre sur les routes des millions de camions supplémentaires. Cette idée que tout ce qui n'est pas rentable doit être abandonné n'est ni moderne ni écologique. Cet impératif de rentabilité économique est inefficace si l'on vise l'intérêt général et la satisfaction des besoins. La première responsabilité de l'État, c'est d'être le garant de l'intérêt général, ce n'est pas, comme on l'a entendu à l'Assemblée nationale, « de veiller à la concurrence sans discrimination ».

Nous déplorons que ce texte, par le biais des opérateurs de proximité, remette en cause l'unicité du réseau national et justifie que RFF se débarrasse d'une partie de son réseau jugé non rentable à l'article 2, tout en envisageant de lui confier la responsabilité des gares de fret à l'article 2 bis. La modernité, ce n'est pas de laisser la main invisible du marché, ou plutôt l'Araf, réglementer les transports. Être moderne, c'est investir pour améliorer l'efficacité des transports publics. C'est également mailler le territoire en s'appuyant sur le réseau existant et le fortifier. La région Ile-de-France, par le biais du Stif, a développé l'offre de transports par des investissements massifs. Cela vous est insupportable. Alors vous choisissez, au détour d'un amendement contestable, tant sur la forme que sur le fond, de transférer purement et simplement son patrimoine à la RATP. Au-delà de votre volonté de remettre la main sur les transports en Ile-de-France, voire sur le conseil régional, cet amendement pose un problème de fond. Vous martelez sans cesse que Bruxelles interdit les aides d'État, vous prenez même cela comme justification pour ouvrir le capital de La Poste ; mais parallèlement vous offrez gratuitement à la RATP un patrimoine gigantesque de plusieurs milliards. Double discours...

Ce fameux amendement établit également un calendrier fixant l'ouverture à la concurrence pour les métros à 2039. Que traduit cet amendement, sinon votre volonté de faire dire au règlement OSP ce qu'il ne dit pas ? Ce règlement n'impose pas l'ouverture à la concurrence des transports régionaux et urbains, il encadre simplement les formes choisies par les autorités organisatrices. Comment ne pas faire le lien avec ce que proposait pour les TER le sénateur Haenel en première lecture ou le député Mariton ? Je vous rappelle donc la réponse de Nathalie Kosciusko-

Morizet lors d'une séance de questions : « l'objet du règlement OSP n'est pas d'anticiper l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires intérieurs ».

Vous n'avez à la bouche que la « concurrence libre et non faussée » alors que ce modèle économique est en échec. Les conséquences sociales du règne du marché exigent que vous preniez d'urgence conscience de vos erreurs et non que vous accélériez les réformes.

Vous créez l'Araf, nouveau gendarme du ferroviaire, pour accompagner cette ouverture à la concurrence. On lui confie des pouvoirs importants afin de garantir l'arrivée des nouveaux entrants dans des conditions favorables. Ces autorités de régulation dites indépendantes sont le nouveau modèle de la puissance publique. La transparence, vous ne l'obtiendrez pas par un désengagement de l'État de ses responsabilités mais, au contraire, en garantissant des espaces de démocratie. Mais de cela vous êtes très loin : suppression massive d'élus, musellement du Parlement par les nouveaux règlements des assemblées, suppression autoritaire de la taxe professionnelle ; la liste est longue...

Cette autorité disposerait donc d'un pouvoir réglementaire et d'un pouvoir de sanction. Le pouvoir réglementaire est un pouvoir par délégation mais cette homologation est réputée acquise. C'est là une grave atteinte au principe de constitutionnalité du pouvoir réglementaire. Sur le fond, la concentration de ces pouvoirs dans les mains de personnalités qui ne seront pas comptables de leurs actes est scandaleuse. D'autre part, nous sommes toujours opposés à la supériorité de l'Araf sur l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), réaffirmée par l'article 9 de cette loi d'après lequel le respect des règles de sécurité ne saurait entraver le bon fonctionnement du marché concurrentiel. La sécurité ne peut être sacrifiée sur l'autel de la rentabilité économique.

Les débats ont aussi permis d'intégrer dans ce texte, d'une part la création d'une nouvelle direction au sein de la SNCF regroupant les 14 000 agents travaillant pour le compte de RFF et, d'autre part, le fait que la gestion des gares devrait aujourd'hui faire l'objet d'un traitement spécifique par la SNCF dans ses comptes. Et cela alors qu'aucune directive communautaire ne l'impose. Il s'agit d'attenter une nouvelle fois à l'unicité de l'opérateur public pour le mettre en difficulté. Seule une entreprise intégrée permet la sécurité et la présence du réseau ferré et d'opérateurs sur l'ensemble du territoire. *(Marques d'impatience à droite)*

Ce zèle du gouvernement français est encore plus inexplicable alors même que l'existence de services publics dans notre pays a permis d'amortir la crise économique. Malgré cela, votre politique reste toujours la même : socialiser les pertes et privatiser les profits. Dans ce secteur pourtant si stratégique, on s'appuie sur les collectivités pour financer sur leur territoire les

services non rentables sous peine de les supprimer et, parallèlement, on ouvre à la concurrence les axes rentables, on développe les partenariats public-privé pour permettre aux géants de l'immobilier de réaliser des profits colossaux. L'État se désengage, notamment dans la loi de finances. L'aide au transport combiné ne cesse de décroître, les subventions à l'Aftif sont en baisse. La révolution verte, prônée par M. Borloo dans cette assemblée en introduction des débats sur le Grenelle, ne verra donc pas le jour en 2010.

La reprise de la dette de RFF n'est toujours pas à l'ordre du jour, même si je me félicite que le texte prévoit la remise d'un rapport gouvernemental au Parlement sur cette question avant fin 2009. Il y a urgence !

Le groupe CRC-SPG ne pourra voter ce texte qui démantèle le service public ferroviaire. *(Applaudissements à gauche)*.

**M. Michel Teston.** – *(Applaudissements sur les bancs socialistes)* Depuis le début de la décennie 1990, pour tenter d'enrayer le déclin du transport ferroviaire par rapport au transport routier, l'Union Européenne a adopté un texte de base, la directive 91/440 et, successivement, trois paquets ferroviaires relatifs aux infrastructures et à l'ouverture à la concurrence du fret d'abord, du transport international de voyageurs ensuite. La transcription en droit français d'une partie de ces directives est déjà intervenue. Pour la séparation de la gestion de l'infrastructure ferroviaire et celle de l'exploitation des services de transport, la France, en créant RFF, est même allée plus loin que la seule séparation comptable exigée par l'Union Européenne. Un Établissement public de sécurité ferroviaire a été mis en place. Des spécifications techniques communes ont été mises en œuvre en matière de signalisation et pour la construction de matériels moteurs pouvant capter plusieurs types de courant électrique.

Enfin, le monopole de la SNCF sur le service intérieur de marchandises a été supprimé le 1<sup>er</sup> janvier 2006.

Restaient donc à transposer une série de dispositions du troisième paquet ferroviaire ainsi qu'une partie d'une directive relevant du premier paquet. Tel est l'objet de ce texte qui prévoit d'ouvrir à la concurrence les services internationaux de transport de voyageurs à compter du 13 décembre 2009, mais non les services régionaux -aucune directive ne l'imposant, non plus que le règlement OSP- et de créer les conditions de développement des opérateurs ferroviaires de proximité avec la fin du monopole de la SNCF sur l'entretien des lignes à faible trafic et la création d'une autorité administrative indépendante chargée de la régulation. Le 9 mars dernier, nous avons voté contre, bien que quelques-uns de nos amendements aient été adoptés -concernant la certification des conducteurs de trains, la réintégration

dans la Loti de l'expression « service public de transport ferroviaire » ou encore l'affirmation du rôle de RFF comme gestionnaire du réseau ferré national. De fait, ce texte ne résout pas la question essentielle des relations entre RFF et la SNCF et de la dette de RFF, pourtant identifiée comme la principale difficulté en matière d'investissement ferroviaire.

**M. Roland Courteau.** – Juste ! (*M. Jacky Le Menn le confirme*)

**M. Michel Teston.** – Pourquoi ne pas avoir profité de ce texte pour revenir sur le raté de la loi de 1997 ?

**M. Roland Courteau.** – C'était l'occasion ! (*M. David Assouline renchérit*)

**M. Michel Teston.** – Préoccupé par la seule question de la dette ferroviaire qui risquait de léser la France du fait du respect des critères de Maastricht, le législateur avait alors négligé l'élémentaire logique en contraignant RFF à déléguer l'essentiel de ses missions à la SNCF, théoriquement placée à égalité avec les autres opérateurs. Résultat, l'indépendance, certes « bruxello-compatible », (« *Très bien !* » *sur les bancs socialistes*) n'est pas réelle puisque des relations commerciales contraintes lient les deux entités. Après le rapport de M. Haenel qui pose un « constat de carence de l'État en matière de gouvernance et de financement du système ferroviaire », le rapport de la Cour des comptes d'avril 2008 et le rapport d'information de M. Mariton de mai 2008 rappellent que l'urgence est à l'adoption de dispositions de simplification et au remboursement de la dette de RFF. La solution serait, à l'instar de l'Allemagne, de l'Autriche ou de l'Italie, de confier la gestion du réseau à une filiale de l'opérateur historique, ce qui suppose que l'État reprenne la dette de RFF aujourd'hui de 28 milliards. Cela m'amène à la principale critique de notre groupe à l'égard de ce texte et de la directive qu'il transpose : on fait mine de croire que la qualité du service et la productivité sont systématiquement liées à l'ouverture à la concurrence...

**M. Jean-Jacques Mirassou.** – Il n'y a pas de lien !

**M. Michel Teston.** – Or rares sont les arguments qui justifient ce raisonnement.

**M. Roland Courteau.** – Exact !

**M. Michel Teston.** – L'ouverture à la concurrence, qui a été menée à marche forcée au début des années 1990, n'a jamais été remise en question, bien que les pionniers comme la Grande-Bretagne ont fait depuis machine arrière. En outre, comme l'illustrent les nouvelles lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires du 22 juillet 2008, cette libéralisation s'accompagne de tant de dérogations à la libre concurrence au nom des besoins du secteur que sa justification originelle est devenue difficile à défendre. A l'avenir, on pourrait bien assister à un écrémage des lignes considérées comme rentables ; la forte concurrence sur ces quelques

linéaires entraînera une baisse des prix et, donc, des services et l'emploi en pâtira.

**M. David Assouline.** – Bien sûr !

**M. Guy Fischer.** – C'est évident !

**M. Michel Teston.** – Les opérateurs historiques risquent bien d'être en difficulté alors qu'ils devront continuer d'assurer le transport international de voyageurs sur les lignes peu ou pas rentables. Notre groupe promeut donc une autre voie que celle de la concurrence, voie que l'Union européenne a écartée sur l'autel du libéralisme (*marques d'approbation sur les bancs socialistes*), celle de la coopération entre les opérateurs ferroviaires historiques. Ces derniers l'ont, au reste, empruntée...

**M. David Assouline.** – Très bien !

**M. Michel Teston.** – Ils se sont rapprochés pour offrir les services bien connus que sont Eurostar, Thalys, Lyria, Alleo, Artesia et Elipos.

Ensuite, l'Assemblée nationale a, certes, adopté une rédaction de l'article 3 A plus audacieuse que celle retenue par la majorité sénatoriale concernant le rapport sur la dette de RFF, mais elle a adopté dans la nuit du 22 septembre un amendement gouvernemental qui transfère les actifs du Stif à la RATP...

**M. David Assouline.** – Scandaleux !

**M. Guy Fischer.** – Honteux ! (*On renchérit à gauche*)

**M. Michel Teston.** – ...qui place la RATP dans une situation délicate par rapport au règlement OSP.

**M. Nicolas About.** – C'est l'hommage que le vice rend à la vertu...

**M. Michel Teston.** – De plus, cet amendement constitue une violation des droits du Parlement puisque le Sénat, saisi en premier lieu du texte, n'a pu l'examiner à cause de la procédure d'urgence...

**M. Guy Fischer.** – C'est tout l'objet de mon rappel au Règlement ! (*M. David Assouline marque également sa désapprobation*)

**M. Michel Teston.** – ...comme il n'a pu débattre des nombreux articles ajoutés par les députés. Lors de la commission mixte paritaire du 27 octobre, les parlementaires des groupes socialiste et CRC ont défendu des amendements pour revenir sur cette disposition. Peine perdue, nos amendements ont été systématiquement rejetés.

**Mme Nicole Bricq.** – Un combat n'est jamais perdu !

**M. Michel Teston.** – En conclusion, ce texte prévoit l'ouverture à la concurrence en application d'une directive européenne dont nous contestons l'esprit. Pour nous, le développement du transport ferroviaire de voyageurs passe par la coopération



entre les grands opérateurs historiques, et non par la concurrence sauvage.

Ce texte n'apporte aucune vraie réponse à la question de la résorption de la dette de RFF. Enfin, nous n'acceptons pas la manière dont le Sénat a été privé, du fait de la déclaration d'urgence, de l'examen de l'amendement gouvernemental introduit à l'Assemblée nationale.

**M. Roland Courteau.** – Très bien !

**M. Michel Teston.** – Nous sommes totalement opposés aux dispositions qu'il contient, et qui concernent la RATP et le Stif.

Le groupe socialiste votera contre ce projet de loi, dicté par le choix européen de séparer l'infrastructure de l'exploitation. Les chemins de fer japonais, dont le réseau voyageurs est le meilleur du monde, en ont décidé autrement, tout comme les États-Unis pour le fret.

**M. David Assouline.** – Et le monde entier.

**Mme Nicole Bricq.** – Et la Norvège !

**M. Michel Teston.** – De nombreux décideurs européens se sont trompés tout au long de ces années. Toutefois, comme nous sommes socialistes, nous sommes optimistes... L'Union européenne est capable de faire des choix de développement des chemins de fer, et le Grenelle de l'environnement va dans ce sens. Un jour, nous bâtirons un système ferroviaire intégré.

**M. David Assouline.** – Et cohérent.

**M. Michel Teston.** – La coopération entre les réseaux permettra de répondre à l'attente des Européens. (*Applaudissements à gauche et sur les bancs du RDSE*)

**M. Yvon Collin.** – En dépit d'une apparence de technicité parfois trompeuse, ce texte recèle de véritables enjeux pour l'avenir immédiat de nos transports. (*M. Roland Courteau approuve*) Les chemins de fer sont un outil fondamental du développement économique et du désenclavement de nos territoires, *a fortiori* des territoires ruraux. La question des transports a trait à la mobilité, à l'accessibilité, à la fracture territoriale et aux enjeux environnementaux. Ce secteur mobilise des moyens publics colossaux et ces efforts devront être amplifiés, même dans un cadre libéralisé.

Si cette libéralisation est tant redoutée, ce n'est pas seulement pour des raisons idéologiques. La concurrence peut contribuer à la diversification de l'offre et à la baisse des tarifs, mais aucun partenaire privé ne s'occupera des lignes peu rentables...

**M. Jacky Le Menn.** – Exact !

**M. Yvon Collin.** – Qui ne servent qu'à répondre à nos soucis légitimes d'aménagement du territoire.

**Mme Nathalie Goulet.** – De Granville !

**M. Yvon Collin.** – L'État et les collectivités locales seront toujours sollicités en tant que régulateurs, c'est pourquoi notre pays a transposé les directives européennes *a minima*. Ce projet souffre d'un manque d'ambition, de l'absence d'évaluation et d'étude d'impact, malgré les trois ans de recul dont nous disposons pour transposer la directive. Les préconisations du Grenelle de l'environnement auraient dû amener à plus de volontarisme pour les transports propres.

Compte tenu des espoirs et des attentes qu'il aurait dû susciter, ce texte nous donne peu de satisfaction. Rien ne prouve que la libéralisation et l'ouverture à la concurrence augmenteront le transfert modal de la route vers le rail. Une entreprise éloignée des grandes lignes aura nécessairement recours au mode de transport le plus fiable et le moins cher, or les wagons isolés sont devenus extrêmement coûteux et aléatoires. Le principe de compensation des communes traversées par les lignes à grande vitesse, que nous soutenons tous, n'est pas réellement pris en compte alors qu'il aurait donné un signal important en matière d'aménagement du territoire.

Comment la survie de lignes liées à l'aménagement du territoire sera-t-elle garantie dans un cadre totalement concurrentiel ? Le texte issu des travaux de la CMP ne répond pas à cette question. La mobilisation des usagers contre les fermetures de gares est, pour beaucoup, le combat d'une vie, car ces dernières symbolisent l'enracinement des hommes sur nos territoires. Sans désenclavement ni accessibilité il n'y a pas d'attractivité touristique et économique. Nous restons sur notre faim. Le développement des lignes à grande vitesse est vital, mais les lignes secondaires demeurent les grandes oubliées de la politique gouvernementale.

À l'instar de mes collègues des groupes socialiste et communiste, il ne me semble pas du tout opportun d'avoir fait passer en catimini un amendement gouvernemental modifiant profondément l'organisation des transports publics d'Ile-de-France. Un nouveau règlement devrait entrer en vigueur le 3 décembre et le capital du Stif serait transféré à la RATP sans consultation du syndicat, de la région, de la ville de Paris ni des départements. Les modalités d'adoption de cet amendement ont fait l'effet d'une bombe pour les élus de droite comme de gauche. La méthode est condamnable, Francis Grignon l'a rappelé.

La création d'une haute autorité administrative indépendante donnera tout son sens à l'encadrement et à la régulation. Cette instance garantira le libre accès au réseau : c'est un élément positif. L'Araf pourra non seulement instruire les plaintes, mais aussi prendre l'initiative d'enquêtes et d'investigations. Elle sera dotée d'un pouvoir de sanction et pourra infliger une amende allant jusqu'à 5 % du chiffre d'affaires de l'opérateur.

Pour conclure, j'évoquerai l'aviation civile, secteur que je connais bien en tant que rapporteur de ce budget au Sénat. J'ai déposé en première lecture un amendement définissant la notion de mission afin que les passagers puissent être rapatriés, si nécessaire, dans les meilleurs délais. Le texte de la CMP ne définit pas la mission, mais prévoit que le personnel navigant est tenu, sauf cas de force majeure ou impossibilité médicale, d'assurer son service programmé entre deux passages à l'une des bases d'affectation. Ce compromis est raisonnable et je peux m'y rallier.

Malgré quelques avancées techniques, ce texte pêche par un manque cruel de mesures liées à l'aménagement du territoire et au désenclavement de notre pays. La majorité des membres de mon groupe ne peut l'approuver. En raison notamment des dispositions sur le Stif, ceux d'entre nous qui s'étaient abstenus lors de l'examen de ce texte voteront contre les conclusions de la CMP. *(Applaudissements à gauche et sur les bancs du RDSE)*

**M. Michel Bécot.** – *(Applaudissements sur les bancs UMP)* Nous allons voter un texte dont nous n'avons rien à craindre et tout à gagner. Dans le droit fil du Grenelle de l'environnement, il organise une concurrence régulée afin de développer les transports ferroviaires, soutient les transports en commun et renforce le transport maritime. De la transposition d'une directive européenne, ce texte est devenu un texte fondateur en matière de transports, grâce notamment aux travaux du Sénat.

Ce projet de loi traite des transports ferroviaires et guidés, routiers, aériens et maritimes dans une période de mutations importantes de ce secteur, en France comme en Europe, et alors que le Président de la République a souhaité consacrer 7 milliards d'euros à la création d'un réseau d'autoroutes ferroviaires et de fret à grande vitesse. Au terme des paquets ferroviaires européens successifs, les infrastructures ferrées sont entrées dans le champ concurrentiel en 2001, et le fret en 2006. Les services de transport international de voyageurs doivent s'ouvrir à la concurrence au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2010.

Toutefois, nous ne devons pas nous dissimuler derrière l'Union européenne au motif que celle-ci nous imposerait une concurrence que nous serions contraints de subir. La concurrence n'est pas une chose nocive ou honteuse venue de Bruxelles pour dégrader nos modes de transport. Elle présente des avantages indéniables pour leurs clients et pour tous les voyageurs, pour le transport aérien comme pour le fret ferroviaire. Elle permettra de développer le transport international de voyageurs en suscitant la création de nouveaux services, de nouvelles activités et de nouveaux emplois. Elle pourra bénéficier également aux transports ferroviaires régionaux de voyageurs -cela a très bien fonctionné en Allemagne.

Le rapport de M. Francis Grignon proposera des solutions aux vrais problèmes, devenir des personnels,

propriété des matériels roulants... La France entend respecter ses engagements communautaires et ce projet transpose l'ensemble des textes applicables. La libéralisation constitue une chance pour la SNCF comme pour les autres entreprises françaises. Nous soutenons les adaptations qui mettront l'organisation des transports franciliens en conformité avec le règlement européen, je songe aux relations entre le Stif et la RATP. Nous ne rejetons pas l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire ; nous souhaitons seulement des conditions équilibrées et transparentes, une régulation garantissant l'accès libre et non discriminatoire au réseau, pour les entreprises historiques comme pour les opérateurs de proximité. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires est la clé de voûte de la nouvelle gouvernance -laquelle n'exonère en rien l'État de ses responsabilités, en particulier, veiller à préserver une concurrence sans discrimination. Un équilibre satisfaisant a été trouvé sur la gestion des sillons et sur les gares : nous nous en félicitons. La restructuration de l'activité de fret de la SNCF s'impose, réforme primordiale tant pour l'entreprise que pour le respect des objectifs du Grenelle de l'environnement.

L'ouverture à la concurrence est aujourd'hui une réalité ; le paysage ferroviaire se modifie en profondeur. Nouveaux enjeux, nouveaux entrants : nous devons faire évoluer l'organisation de notre système. C'est l'objet de ce projet de loi. Nos entreprises se développeront au plan européen et notre expérience en matière ferroviaire nous sera profitable.

Outre le transport ferroviaire, plusieurs articles insérés par le Sénat concernent le transport routier de marchandises, la marine marchande ou le transport aérien. Ce projet de loi est donc complet. Il organise et régule le transport ferroviaire de manière pragmatique et apporte des garanties supplémentaires aux voyageurs. Notre système de transport est résolument entré dans le XXI<sup>e</sup> siècle. Je remercie le président de la commission et le rapporteur pour leur compétence technique et M. le ministre pour sa grande disponibilité. Le groupe UMP soutiendra ce texte avec enthousiasme et clairvoyance. *(Applaudissements à droite)*

*La discussion générale est close.*

#### Discussion du texte élaboré par la CMP

**M. le président.** – Je rappelle au Sénat qu'en application de l'article 42 alinéa 12 du Règlement, lorsque le Sénat est appelé à se prononcer avant l'Assemblée nationale, il statue d'abord sur les amendements puis, par un seul vote, sur l'ensemble du texte. Dans le cas contraire, il procède à un vote unique sur l'ensemble du texte en ne retenant que les amendements ayant reçu l'accord du Gouvernement.

Je n'appellerai que les articles faisant l'objet d'une prise de parole.

### Article premier

*I. – La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifiée :*

*1° Le huitième alinéa de l'article 5 est complété par trois phrases ainsi rédigées :*

*« Pour l'exercice de ces missions, l'État et les autres personnes publiques précédemment mentionnées ont accès aux informations relatives au trafic ferroviaire et aux données économiques nécessaires à la conduite d'études et de recherches de nature à faciliter la réalisation des objectifs assignés au système de transports. Lorsque la divulgation de ces informations est susceptible de porter atteinte au secret des affaires, leur détenteur peut demander que leur diffusion à ces personnes publiques soit assurée par le ministre chargé des transports. Dans ce cas, celui-ci désigne les services habilités à procéder à cette diffusion, en précise les conditions et modalités garantissant le respect de ce secret et arrête la nature des informations pouvant être rendues publiques. » ;*

*2° L'article 13-1 est ainsi modifié :*

*a) Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :*

*« Le présent alinéa ne concerne pas la construction ou la modification substantielle des véhicules de transport public guidé ou ferroviaire. » ;*

*b) Au début de la première phrase du deuxième alinéa, les mots : « Leur mise en exploitation commerciale » sont remplacés par les mots : « La mise en exploitation commerciale de ces systèmes » ;*

*c) Après le deuxième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :*

*« L'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un véhicule de transport ferroviaire ou guidé délivrée par l'autorité compétente d'un autre État membre de l'Union européenne ou celle d'un État appliquant, en vertu d'accords auxquels la France ou l'Union européenne sont parties, des règles techniques et de sécurité équivalentes à celles de l'Union européenne, emporte autorisation de son exploitation commerciale dès lors qu'elle a été délivrée en application de règles communautaires ou de règles reconnues par l'autorité compétente comme étant de nature à garantir la sécurité. » ;*

*d) Le quatrième alinéa est complété par les mots : « ainsi que les modalités de reconnaissance des règles mentionnées au troisième alinéa. » ;*

*3° À la première phrase du premier alinéa des articles 13-1 et 13-2, les mots : « un expert ou » sont supprimés ;*

*4° À la seconde phrase du premier alinéa de l'article 13-1, le mot : « ouvrages » est remplacé par le mot : « systèmes » et à la fin de la deuxième phrase du deuxième alinéa du même article, les mots : « de l'ouvrage » sont remplacés par les mots : « du système » ;*

*5° À la seconde phrase du premier alinéa de l'article 13-2, le mot : « ouvrages » est remplacé par le mot : « systèmes » ;*

*6° La section 1 du chapitre I<sup>er</sup> du titre II est ainsi modifiée :*

*a) L'intitulé est ainsi rédigé : « De l'organisation du transport ferroviaire et du service public ferroviaire » ;*

*b) Avant l'article 18, sont insérés trois articles 17-1, 17-2 et 17-3 ainsi rédigés :*

*« Art. 17-1. – I. – Au sens du présent article, le réseau ferroviaire est composé du réseau ferré national et des lignes ferroviaires ouvertes à la circulation publique qui lui sont reliées, y compris les lignes d'accès aux ports et aux terminaux desservant ou pouvant desservir plus d'un utilisateur final.*

*« Au sens du présent article, on entend par "capacités de l'infrastructure" la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un segment de l'infrastructure pendant une certaine période et on entend par « sillon » la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné.*

*« II. – La gestion de l'infrastructure ferroviaire est comptablement séparée de l'exploitation des services de transport des entreprises ferroviaires. Aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.*

*« À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011, la gestion des gares, lorsqu'elle est effectuée par la Société nationale des chemins de fer français, fait l'objet d'une comptabilité séparée de celle de l'exploitation des services de transport. Aucune aide publique versée à l'une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.*

*« III. – En ce qui concerne les entreprises ferroviaires, des comptes de profits et pertes et, soit des bilans, soit des bilans financiers annuels décrivant l'actif et le passif, sont tenus et publiés pour les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret. Lorsqu'un groupe d'entreprises publiant une comptabilité consolidée ou une entreprise exploite plusieurs services de transport ferroviaire de fret, la gestion de ces services fait l'objet d'une comptabilité séparée, le cas échéant consolidée au niveau du groupe.*

*« Les concours publics reçus par les entreprises ferroviaires au titre des missions de service public de voyageurs qui leur sont confiées ne peuvent être affectés à d'autres activités et doivent figurer dans les comptes correspondants.*

*« IV. – Les entreprises ferroviaires autorisées à exploiter des services de transport ont, dans des conditions équitables et sans discrimination, un droit d'accès à l'ensemble du réseau ferroviaire, y compris pour l'accès par le réseau aux infrastructures de services, ainsi que, lorsqu'il n'existe pas d'autre possibilité d'accès dans des conditions économiques raisonnables, aux services que ces infrastructures permettent de leur fournir.*

« L'utilisation par une entreprise ferroviaire des gares et de toutes autres infrastructures de service donne lieu à la passation d'un contrat.

« Un décret en Conseil d'État précise pour les gares et toutes autres infrastructures de services la nature des prestations minimales ou complémentaires dont toute entreprise ferroviaire autorisée à réaliser des services de transport peut demander la fourniture et, en tant que de besoin, les principes de tarification applicables à ces prestations.

« L'utilisation de l'infrastructure donne lieu à la passation d'un contrat entre le bénéficiaire d'un sillon et le gestionnaire d'infrastructure et à la perception d'une redevance par ce dernier. Les capacités de l'infrastructure disponible ne peuvent, une fois affectées à un candidat, être transférées par le bénéficiaire à une autre entreprise ou un autre service. Tout transfert de capacités d'infrastructure à titre onéreux ou gratuit est interdit et entraîne l'exclusion de l'attribution ultérieure de capacités.

« Toutefois, d'autres personnes que les entreprises ferroviaires peuvent être autorisées à demander l'attribution de sillons en vue de les mettre à disposition d'une entreprise ferroviaire. Une telle mise à disposition des sillons qui leur sont attribués à une entreprise ferroviaire ne constitue pas un transfert prohibé au sens du précédent alinéa.

« Les redevances pour les prestations complémentaires ou connexes offertes par un seul fournisseur sont liées au coût de la prestation calculé d'après le degré d'utilisation réelle.

« V. – Le gestionnaire d'infrastructure publie chaque année un document de référence du réseau qui décrit les caractéristiques de l'infrastructure mise à disposition des entreprises ferroviaires, les tarifs des prestations offertes, les règles de répartition des capacités, ainsi que les informations nécessaires à l'exercice des droits d'accès au réseau.

« Le gestionnaire d'infrastructure d'un réseau sur lequel une seule entreprise circule et n'effectue que des services de marchandises est dispensé d'établir le document de référence du réseau tant qu'il n'existe pas d'autre demandeur de capacité dudit réseau que cette entreprise.

« VI. – Tout demandeur de sillons peut conclure avec le gestionnaire d'infrastructure un accord-cadre précisant les caractéristiques des capacités d'infrastructure ferroviaire qui lui sont offertes pour une durée déterminée tenant compte, le cas échéant, de l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.

« VII. – Les entreprises ferroviaires qui exploitent des services avant le 1<sup>er</sup> janvier 2010 peuvent conclure avec le gestionnaire d'infrastructure des accords-cadres pour une durée de cinq ans, renouvelables une fois, sur la base des caractéristiques des capacités utilisées à condition que ces entreprises justifient d'investissements spéciaux ou de contrats commerciaux avant cette date.

« Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article.

« Art. 17-2. – À compter du 13 décembre 2009, les entreprises ferroviaires exploitant des services de transport international de voyageurs peuvent, à cette occasion, assurer des dessertes intérieures à condition que l'objet principal du service exploité par l'entreprise ferroviaire soit le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres de l'Union européenne différents.

« L'autorité administrative compétente peut limiter ces dessertes intérieures, sous réserve que l'Autorité de régulation des activités ferroviaires ait, par un avis motivé, estimé que la condition précitée n'était pas remplie.

« Toute autorité organisatrice de transport ferroviaire compétente peut également limiter ou, le cas échéant, interdire ces dessertes intérieures, sous réserve que l'Autorité de régulation des activités ferroviaires ait, par un avis motivé, estimé que ces dessertes compromettent l'équilibre économique d'un contrat de service public.

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article.

« Art. 17-3. – La consistance et les caractéristiques principales du réseau ferré national sont fixées par un décret pris en application des principes énoncés par l'article 14 de la présente loi.

« La gestion du réseau ferré national est confiée à Réseau ferré de France qui en assure la responsabilité dans les conditions prévues par la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public "Réseau ferré de France" en vue du renouveau du transport ferroviaire.

« Réseau ferré de France et les titulaires des contrats de partenariat ou de délégations de service public mentionnés aux articles 1<sup>er</sup>-1 et 1<sup>er</sup>-2 de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 précitée ont la qualité de gestionnaire d'infrastructure. » ;

c) Le troisième alinéa de l'article 18 est complété par les mots : « , sous réserve des dispositions du premier alinéa de l'article 17-2 » ;

c bis) (nouveau) Après le quatrième alinéa de l'article 18, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« – de gérer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs qui lui sont confiées par l'État ou d'autres personnes publiques et de percevoir à ce titre auprès des entreprises ferroviaires toute redevance ; »

c ter) (nouveau) Le dernier alinéa du II de l'article 24 est supprimé ;

d) L'article 24 est complété par un III et un IV ainsi rédigés :

« III. – Au sein de la Société nationale des chemins de fer français, un service spécialisé exerce, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par Réseau ferré de France,

les missions de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national mentionnées à l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire, dans des conditions assurant l'indépendance des fonctions essentielles ainsi exercées garantissant une concurrence libre et loyale et l'absence de toute discrimination.

« Le directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations ne reçoit aucune instruction qui soit de nature à remettre en cause ou à fausser cette indépendance et veille au caractère non discriminatoire des décisions prises pour l'exécution de ses missions. Il est nommé, pour cinq ans, par décret du Premier ministre sur proposition du ministre chargé des transports et après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. Il ne peut être mis fin de manière anticipée à ses fonctions, le cas échéant à la demande du président de la Société nationale des chemins de fer français, que dans l'intérêt du service, par décret du Premier ministre et après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

« Le directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations ne peut être membre du conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français. Les personnels employés par le service ne peuvent recevoir d'instruction que du directeur ou d'un agent placé sous son autorité.

« Les dispositions de l'article 226-13 du code pénal s'appliquent à la divulgation, à toute personne étrangère au service gestionnaire des trafics et des circulations, d'informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique dont la communication serait de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi. La liste des informations concernées est déterminée par décret en Conseil d'État. Ces dispositions ne s'appliquent pas à la communication des informations nécessaires à l'accomplissement de leurs missions par Réseau ferré de France et par les services gestionnaires des trafics et des circulations sur d'autres réseaux ferroviaires français ou étrangers. Elles ne s'appliquent pas non plus à la communication des informations aux fonctionnaires et agents chargés de la tutelle de la Société nationale des chemins de fer français et de Réseau ferré de France.

« Le service gestionnaire des trafics et des circulations dispose d'un budget propre, dont le financement est assuré par Réseau ferré de France dans le cadre d'une convention passée avec la Société nationale des chemins de fer français, cosignée par le directeur du service gestionnaire. Cette convention fixe, conformément à l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 précitée, les conditions d'exécution et de rémunération des missions exercées par le service, notamment pour ce qui concerne les études techniques d'exécution nécessaires à l'instruction des demandes de sillons et la gestion opérationnelle des circulations.

« Le directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations est seul responsable de la gestion administrative et budgétaire du service. Il dispose, à ce titre, du pouvoir d'engager les dépenses liées à son fonctionnement et à l'accomplissement de ses missions.

« Aucune décision intéressant, directement ou indirectement, la carrière d'un agent affecté au service gestionnaire des trafics et des circulations ne peut être prise sans l'avis du directeur du service, préalablement consulté. Cet avis est communiqué, à sa demande, à l'agent intéressé.

« Un décret précise, en tant que de besoin, les exigences matérielles d'indépendance auxquelles doit satisfaire le service gestionnaire, notamment en matière de sécurité d'accès aux locaux et aux systèmes d'information.

« Un décret en Conseil d'État précise, en tant que de besoin, les modalités d'application du présent III, en particulier les règles de fonctionnement du service gestionnaire des trafics et des circulations.

« IV (nouveau). – Il est institué une commission qui est obligatoirement consultée lorsqu'un agent du service gestionnaire des trafics et des circulations ayant eu à connaître, dans l'exercice de ses fonctions, des informations dont la divulgation est visée au III, souhaite exercer des activités dans le secteur ferroviaire en dehors de ce service.

« Cette commission rend un avis. Le cas échéant, elle peut fixer un délai avant l'expiration duquel l'agent ne peut exercer de nouvelles fonctions incompatibles avec ses fonctions précédentes. Pendant ce délai, l'agent est reclassé dans un poste de même niveau qui ne comporte pas d'incompatibilités au regard de ses fonctions précédentes ni de ses fonctions futures.

« Cette commission est présidée par un magistrat de l'ordre judiciaire et comprend, en outre, un membre de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, le président de Réseau ferré de France ou son représentant, le directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations ou son représentant et un représentant des agents du service gestionnaire des trafics et des circulations. Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent IV. » ;

7° L'article 30-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Il peut comprendre des syndicats mixtes définis à l'article L. 5711-1 ou à l'article L. 5721-2 du même code et compétents en matière d'organisation des transports. »

II. – (Non modifié)

**Mme Bernadette Bourzai.** – Ce texte réécrit les dispositions touchant la perception des redevances et péages. Une première réforme des péages de RFF a été adoptée en catimini, par décret, le 20 novembre dernier. Laquelle des deux réformes est la plus importante : celle qui nous est soumise ici ou celle adoptée un mois avant l'ouverture de la discussion parlementaire ? La mise en œuvre de la réforme aura des incidences considérables pour les régions. Certes,

en 2007, les recettes des péages s'étaient élevées à 2,7 milliards d'euros alors que le coût complet de gestion et maintenance de l'infrastructure se monte à 6,2 milliards d'euros environ par an. La réforme des péages était donc inéluctable. Les redevances sont désormais de trois sortes : la redevance d'accès, la redevance de réservation et la redevance de circulation. Mais rien, ni dans le décret, ni dans le présent texte, n'assure que la situation des collectivités sera prise en compte ni que les lignes les moins rentables seront préservées. L'Association des régions de France, en avril 2008, a rappelé que les régions « ne sauraient supporter le coût de l'entretien et de la modernisation du réseau ferré » au-delà de ce qu'elles y consacrent actuellement. Elles demandent un mécanisme de compensation pour les investissements qui tendent à réduire les coûts d'entretien ; et un mécanisme de péréquation pour sauver les lignes contribuant à l'aménagement du territoire. La nouvelle architecture des péages est jugée « moins mauvaise que la précédente » mais l'augmentation des tarifs et la compensation financière, limitée au niveau actuel, nous font craindre le pire.

Le Gouvernement n'a pas repris le principe de péréquation qui figure dans la directive ; ce n'est donc pas la faute à l'Europe, mais la faute au Gouvernement, qui veut tout, mais ne s'en donne jamais les moyens. Ce texte aurait pu être l'occasion d'explorer de nouvelles pistes, d'autant que le sujet avait fait l'objet de nombreux débats depuis plusieurs années. C'est une occasion manquée. Nous voterons donc contre. (*Applaudissements à gauche*)

**M. Bernard Vera.** – Malgré nos appels répétés, vous ouvrez à la concurrence le transport ferroviaire de voyageurs. Aucun bilan n'a été réalisé sur les précédentes directives de libéralisation. La libéralisation du transport de voyageurs n'est pas anodine, elle mérite mieux qu'une lecture en urgence.

Un service public des transports sera-t-il maintenu ? Dans votre intitulé de la section I du chapitre I du titre II de la Loti, la notion de service public disparaît... L'opérateur public sera-t-il maintenu ? Un découpage de son activité se dessine, gestion de l'infrastructure, exploitation des services et exploitation des gares, distinguées en comptabilité. L'entreprise intégrée est au contraire un atout pour notre pays et un gage pour la sécurité. La mission de service public confiée à la SNCF risque d'être menacée par cette ouverture à la concurrence, surtout si la notion de cabotage fait l'objet d'une lecture extensive par l'autorité de régulation. Les nouveaux opérateurs s'empareront des lignes rentables. La SNCF, faute de ressources, abandonnera la péréquation et l'offre ferroviaire ne couvrira plus l'ensemble du territoire : la notion même de service public sera mise à mal.

Et où est le bénéfice de l'ouverture à la concurrence pour les usagers ? Les entreprises privées cherchent à réaliser des bénéfices et ne sont

pas dépositaires de missions de service public. La concurrence passera inévitablement par des formes de *dumping* social, désormais courant au sein de l'Union européenne. La sécurité des usagers est menacée, car les nouveaux entrants rognent sur les normes de sécurité, qui ont un coût. Au demeurant, les opérateurs privés se montrent très frileux, car ils craignent de se voir imposer des normes techniques trop contraignantes, entrave à leur compétitivité. Les exigences de rentabilité financière prendront le pas sur les besoins des usagers et la sécurité.

Enfin, une concurrence rail-rail s'ajoutant à la concurrence rail-route n'est pas de bon augure pour le rééquilibrage modal. Le groupe CRC-SPG propose une Europe ferroviaire fondée sur les coopérations, sur de meilleures conditions sociales pour les travailleurs, sur la sécurité des circulations et sur des investissements publics destinés à développer durablement le ferroviaire et participer au rééquilibrage multimodal. (*Applaudissements à gauche*)

**Mme Bariza Khiari.** – La présente transposition concerne le troisième paquet, qui touche au cœur du sujet, le transport de voyageurs. L'ouverture à la concurrence se fera au 1<sup>er</sup> janvier 2010, c'est-à-dire demain. Toutefois, depuis les premiers débats, des changements importants ont eu lieu.

C'est devenu une habitude, pour ce Gouvernement, d'omettre de transposer les éléments les plus intéressants des directives européennes. Ici, il a laissé de côté la péréquation, il se fait prier pour le permis de conduire européen et il juge inutile d'encadrer l'exploitation du trafic international de voyageurs !

La crise économique a asséché les finances publiques et montré que le marché, parfois, se trompe -ne vous en déplaise. En outre, le règlement adopté le 23 octobre 2007 modifie la donne. Il pose la question essentielle : comment concilier les règles de la concurrence avec le maintien du service public ? Or vous ne cherchez pas de réponse et vous libérez encore plus qu'on ne vous le demande !

Télécom, gaz, électricité, fret... Nous commençons à avoir assez de recul : en cas de mise en concurrence, seules les plus rentables attirent les opérateurs mais il faut l'argent de l'État pour s'occuper des zones éloignées, grises ou blanches. Qui, ici, n'est jamais intervenu pour qu'un opérateur desserve l'ensemble des habitants ? Depuis les années 1980, nous avons l'expérience de ce qu'il ne faut pas faire ; les privatisations de Mme Thatcher ont laissé un goût amer à beaucoup et coûté la vie à quelques-uns. Il faut définir un schéma d'ensemble assurant un maillage cohérent et équitable, et financé grâce à la péréquation ! Nous sommes contre l'amorce de démantèlement du réseau ferré. (*Applaudissements à gauche*)

**M. Michel Teston.** – Je suis ravi que tout le monde s'intéresse aujourd'hui au ferroviaire. (*Sourires*) Nous nous sommes toujours opposés à la séparation entre

gestion de l'infrastructure et exploitation des transports. Nous nous sommes élevés contre la loi du 13 février 1997 qui n'a créé RFF que pour porter la dette. Mais du débat sur le bilan négatif de cette loi, vous ne voulez pas et vous l'avez complètement éludé. Pourquoi RFF ne deviendrait-il pas une filiale de la SNCF comme son homologue allemand de l'est de la Deutsche Bahn, elle-même détenue par l'État ? Un tel scénario est d'autant plus envisageable que le schéma antérieur devient obsolète avec la création d'une autorité. Rien ne s'oppose à la filialisation de RFF. Certes, les esprits sont marqués par les mauvaises relations entre RFF et le gestionnaire délégué, mais nous n'avons jamais vu les rapports que le Gouvernement devait élaborer -ont-ils jamais été rédigés ? Il est vrai que cela l'aurait obligé à se prononcer sur la situation qu'il avait créée et dont il ne sait comment sortir.

M. Haenel, dans un rapport, propose de créer une nouvelle entreprise avec du personnel SNCF ; il contourne ainsi le problème dans une logique d'évitement des conflits sociaux au risque de rendre la situation plus complexe.

En matière sociale, il n'y a que le permis de conduire les trains, adopté à notre initiative mais limité par les députés. Le texte prépare donc un nivellement par le bas. Nous nous opposons à la concession des transports internationaux de voyageurs comme au cabotage, encore moins encadré après le vote de l'Assemblée nationale. Nous refusons cet article.

**Mme Mireille Schurch.** – Permettez-moi de revenir sur la question du wagon isolé. J'avais déposé deux amendements à l'article 10 du Grenelle de l'environnement pour maintenir son caractère prioritaire et affirmer qu'il procède de l'intérêt général mais, le 29 janvier dernier, le Gouvernement et la commission des affaires économiques m'avaient renvoyé au présent texte, à l'occasion duquel aucune réponse ne m'a été apportée. Le Gouvernement nous a seulement expliqué que l'intérêt général n'était pas un concept assez précis. Je reste pourtant persuadée qu'il constitue le socle du pacte social et que sa définition relève de la puissance publique.

J'avais d'abord demandé que la SNCF reste engagée dans le wagon isolé. En Auvergne, par exemple, l'état du réseau interdit toute initiative privée et il est primordial que le service public assure le fret et réponde aux besoins de déplacement. Mon autre amendement partait d'un constat clair, la SNCF est actuellement le seul opérateur à pratiquer le wagon isolé. Le Gouvernement n'a cessé de botter en touche ; le plan fret prélude pourtant à l'abandon pur et simple du wagon isolé. Votre politique remet des millions de camions sur les routes : le rail assurait 20 % du fret en 2000 mais 11 % aujourd'hui. *(Applaudissements à gauche)*

**M. Guy Fischer.** – Voilà la vérité !

## Article 2

*La loi n° 97-135 du 13 février 1997 précitée est ainsi modifiée :*

*1° Le deuxième alinéa de l'article 1<sup>er</sup> est complété par une phrase ainsi rédigée :*

*« Cependant, pour des lignes à faible trafic réservées au transport de marchandises, Réseau ferré de France peut confier par convention ces missions à toute personne selon les mêmes objectifs et principes de gestion. » ;*

*2° L'article 1<sup>er</sup>-1 est ainsi modifié :*

*aa) (nouveau) À la première phrase, les mots : « d'infrastructures d'intérêt national ou international destinées à être incorporées au » sont remplacés par les mots : « contribuant au développement, à l'aménagement et à la mise en valeur de l'infrastructure du » ;*

*a) Après le mot : « infrastructure », la fin de la deuxième phrase est supprimée ;*

*b) Après la deuxième phrase, il est inséré une phrase ainsi rédigée :*

*« Lorsque la gestion du trafic et des circulations est incluse dans le périmètre du contrat ou de la convention, cette mission est assurée par la Société nationale des chemins de fer français, pour le compte du cocontractant qui la rémunère à cet effet, dans le respect des objectifs et principes de gestion du réseau ferré national définis par Réseau ferré de France. » ;*

*3° Le premier alinéa de l'article 2 est complété par une phrase ainsi rédigée :*

*« Pour l'application à Réseau ferré de France de l'article 5 de cette loi, la personnalité mentionnée au dernier alinéa du même article est choisie parmi les représentants des usagers du service de transport public. » ;*

*3° bis Après l'article 2, sont insérés deux articles 2-1 et 2-2 ainsi rédigés :*

*« Art. 2-1. – Les autorités organisatrices de services de transport ferroviaire, les entreprises ferroviaires, les opérateurs de transport combiné, les grands ports maritimes, les chargeurs, les usagers, les milieux professionnels de l'industrie ferroviaire et les associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont représentés dans un conseil de développement durable du réseau ferré national.*

*« Ce conseil est consulté, dans un objectif de promotion du développement durable et d'efficacité économique et sociale, sur les grandes orientations de gestion et de développement de l'infrastructure du réseau ferré national. Il peut émettre toute proposition en la matière, en tenant compte des obligations liées à la protection de l'environnement.*

*« Un décret en Conseil d'État, Réseau ferré de France entendu, précise la composition de ce conseil, les*

modalités de désignation de ses membres et ses règles de fonctionnement.

« Art. 2-2. – Les actes administratifs de Réseau ferré de France sont publiés au bulletin officiel de l'établissement public, diffusé sur son site internet sous forme électronique dans des conditions propres à en garantir la fiabilité. Un arrêté du ministre chargé des transports fixe les catégories d'actes et de délibérations qui sont publiés au bulletin officiel de Réseau ferré de France. » ;

4° L'article 13 est ainsi modifié :

a) Au sixième alinéa, après les mots : « concurrence intermodale ; », sont insérés les mots : « il tient compte, lorsque le marché s'y prête, de la valeur économique, pour l'attributaire du sillon, de l'utilisation du réseau ferré national, et respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires ; »

b) Le même alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Les principes d'évolution de ces redevances sont fixés de façon pluriannuelle. »

**M. Claude Jeannerot.** – Oui, il est urgent de redresser la situation du fret, mais pas comme vous le proposez. Le nouveau plan fret annonce de bonnes intentions consensuelles, mais il manque de moyens et reste très flou sur les financements. Inscrit dans une logique purement comptable, il ne pourra manquer d'avoir des effets pervers. L'abandon programmé de 70 % de l'activité wagon isolé au profit du train entier et du transport combiné va diminuer le périmètre du fret au profit des dessertes routières. Votre stratégie non avouée est d'abandonner la petite maille pour privilégier les axes les plus rentables comme si l'on pouvait se dispenser d'alimenter les gares de triage.

Vous proposez de construire des infrastructures pour le fret de transit mais *quid* des marchandises de moindre volume ou de plus faible poids et qu'advient-il des producteurs qui envoient des marchandises par le rail ? Vous feriez mieux de rendre le fer rentable que de délaisser le réseau en priant pour que les régions s'en occupent. Le bois et l'eau d'Auvergne sont désormais transportés par la route et le fret ainsi perdu, le rail ne le retrouve jamais !

Vous ne le dites pas mais pour vous, il faudrait que les régions apportent des moyens au fret alors que l'État ne leur donne pas ceux d'assumer leurs compétences. Une telle stratégie signe une forme d'abandon. Le Gouvernement continue à ne pas respecter ses engagements envers RFF comme envers les régions et l'on va tout droit à la mort d'un réseau qui fait encore notre force !

Les régions dessinent une politique alternative ambitieuse et écologique. Grâce à leur action déterminée et avec la réunification du système ferroviaire, nous pouvons construire une action cohérente du rail pour les personnes comme pour les marchandises. Le parti socialiste a proposé un grand

plan de transports carbone zéro, financé pour moitié par l'État. Au lieu de refuser les moyens de développement du rail, le Gouvernement aurait dû s'inspirer de ces propositions. Notre déception accentue notre refus du texte.

## Hommage à une délégation de maires maliens

**M. le président.** – Je salue une délégation de maires maliens du cercle de Yélimané, présents dans nos tribunes et qui sont les invités de Mme Voynet. (Mmes et MM. les sénateurs se lèvent et applaudissent)

## Organisation et régulation des transports ferroviaires et guidés (Conclusions de la CMP – Suite)

Discussion des articles (Suite)

### Article 2 bis A

L'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France est ainsi modifiée :

1° Le II de l'article 1er est ainsi modifié :

a) Les deux premières phrases du premier alinéa sont remplacées par trois phrases ainsi rédigées :

« Ce syndicat organise les services de transports publics réguliers de personnes. À ce titre, il a notamment pour mission de fixer les relations à desservir, de désigner les exploitants, de définir les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services et, sous réserve des compétences reconnues à Réseau ferré de France et à la Régie autonome des transports parisiens en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure, de veiller à la cohérence des programmes d'investissement. Il arrête la politique tarifaire de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transports correspondant dans des conditions définies par décret en Conseil d'État. »

b) Le quatrième alinéa est supprimé.

c) Après le troisième alinéa, sont insérés sept alinéas ainsi rédigés :

« L'exécution des services mentionnés aux trois alinéas précédents est assurée dans les conditions définies au II de l'article 7 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs. Ces services sont inscrits au plan régional de transport, établi et tenu à jour par le syndicat après avis des collectivités et groupements mentionnés au onzième alinéa du présent II dans des conditions définies par décret.



« L'exécution des services visés au précédent alinéa qui ont été créés avant le 3 décembre 2009 se poursuit dans le cadre des conventions en cours et conformément aux règles applicables à cette date et se termine :

« – le 31 décembre 2024 pour les services réguliers de transport routier, sauf stipulation conventionnelle antérieure à l'entrée en vigueur de la loi n° du relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, manifestant l'accord entre l'autorité organisatrice et l'opérateur et prévoyant expressément une date antérieure ;

« – le 31 décembre 2029 pour les services réguliers de transport par tramway ;

« – le 31 décembre 2039 pour les autres services réguliers de transport guidé ;

« – à la date d'échéance ou de résiliation des conventions en cours pour les services de transport scolaire, les services de transport à la demande, les services de transport des personnes à mobilité réduite et les services réguliers de transport public fluvial de personnes et, en tout état de cause, avant le 31 décembre 2024.

« L'application des dispositions du présent II relatives aux conditions de poursuite et de terminaison des conventions en cours ne donne lieu à versement d'aucune indemnité. »

d) Le dernier alinéa est ainsi rédigé :

« Le syndicat peut assurer la maîtrise d'ouvrage ou désigner le ou les maîtres d'ouvrage de projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de voyageurs, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France. Le Syndicat des transports d'Île-de-France et la Régie autonome des transports parisiens exercent conjointement, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France, la maîtrise d'ouvrage des opérations, non décidées au 1er janvier 2010, ayant pour objet les aménagements, les extensions ou les prolongements directs, dépendants ou accessoires des lignes, ouvrages ou installations existant à la même date. Le Syndicat des transports d'Île-de-France s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations considérées, en détermine la localisation, le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et, sans préjudice de la contribution de la Régie, en assure le financement. La Régie autonome des transports parisiens choisit le processus selon lequel l'infrastructure et les matériels sont réalisés ou acquis, en assure ou en fait assurer la maîtrise d'œuvre et conclut les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux. Pour chaque opération, une convention précise les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage dont le syndicat assure le suivi et le contrôle d'ensemble. »

2° L'article 2 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est complété par les mots : « , dans les conditions prévues au II de l'article 1er de la présente ordonnance » ;

b) Après le deuxième alinéa, sont insérés huit alinéas ainsi rédigés :

« Pour satisfaire aux exigences essentielles de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire concerné, y compris la fiabilité, la disponibilité et la compatibilité technique de ses constituants, et à l'impératif de continuité du service public, la Régie autonome des transports parisiens est gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métro affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France, dans la limite des compétences reconnues à Réseau ferré de France. À ce titre, elle est responsable de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure, garantissant à tout moment le maintien des conditions de sécurité, d'interopérabilité et de continuité du service public, ainsi que de la gestion des systèmes de contrôle, de régulation et de sécurité des lignes et des réseaux ferroviaires en Île-de-France. Elle est chargée de la gestion du trafic et des circulations sur ces lignes et ces réseaux lorsque les exigences de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire ou la continuité du service public l'imposent. Elle est également gestionnaire, dans les mêmes conditions, des lignes du réseau express régional dont elle assure l'exploitation à la date du 1er janvier 2010. Elle adapte les lignes, ouvrages et installations dont elle assure la gestion technique en prenant en compte les besoins des utilisateurs et favorise leur interopérabilité. Elle prend en compte les besoins de la défense. L'accès à ces lignes et réseaux est assuré dans des conditions transparentes et non discriminatoires. À l'effet d'exercer les missions qui lui sont dévolues par le présent alinéa, la Régie est rémunérée par le Syndicat des transports d'Île-de-France dans le cadre d'une convention pluriannuelle qui, pour chacune de ces missions, établit de façon objective et transparente la structure et la répartition des coûts, prend en compte les obligations de renouvellement des infrastructures et assure une rémunération appropriée des capitaux engagés. Tout en respectant les exigences de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire, la Régie est encouragée, par des mesures d'incitation, à réduire les coûts de mise à disposition des lignes, ouvrages et installations. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent alinéa.

« Jusqu'à leur remise au Syndicat des transports d'Île-de-France, la Régie exerce son contrôle sur l'ensemble des biens réalisés ou acquis par elle ou qui lui ont été remis et qui sont nécessaires pour assurer l'exploitation des services mentionnés au II de l'article 1er dont elle est chargée au 1er janvier 2010. Ces biens, qui comprennent notamment les matériels roulants et matériels d'entretien du matériel roulant, appartiennent au syndicat dès leur achèvement ou leur acquisition. Le syndicat entre immédiatement en leur possession à l'expiration des contrats d'exploitation des services concernés et se trouve, à cette date, subrogé dans tous les droits et obligations de la Régie afférents à ces contrats. Un décret

en Conseil d'État définit les conditions, notamment financières, dans lesquelles la Régie remet ces biens au syndicat à l'expiration des contrats de sorte qu'il n'en résulte pour elle aucune perte de valeur. Il définit également les modalités de rémunération de la Régie autonome des transports parisiens au titre des investissements réalisés par elle de manière à assurer la couverture des coûts et la rémunération appropriée des capitaux.

« Les biens affectés à l'exploitation des services mentionnés au II de l'article 1er, autres que ceux visés à l'alinéa précédent et qui ne sont pas constitutifs de l'infrastructure au sens de l'alinéa suivant, peuvent être repris par le Syndicat des transports d'Île-de-France à l'expiration des contrats d'exploitation s'il estime qu'ils peuvent être utiles à l'exploitation des services en cause. Les immeubles et autres biens appartenant au Syndicat des transports d'Île-de-France ou à l'État visés au présent alinéa sont, à la date du 1er janvier 2010, apportés en pleine propriété à la Régie autonome des transports parisiens. Ils appartiennent à la Régie tant que le syndicat n'a pas usé de son droit de reprise. Un décret en Conseil d'État détermine le délai pendant lequel le syndicat peut exercer son droit de reprise.

« L'ensemble des biens constitutifs de l'infrastructure gérés par la Régie autonome des transports parisiens et appartenant au Syndicat des transports d'Île-de-France ou à l'État sont, à la date du 1er janvier 2010, apportés en pleine propriété à la Régie. Les biens constitutifs de l'infrastructure comprennent notamment les voies, y compris les appareillages fixes associés, les voies de garage et de raccordement, les ouvrages d'art, les stations et les gares, leurs accès et ouvrages de correspondance, les sous-stations et ateliers souterrains, les quais, les installations de signalisation, de sécurité, de traction électrique et de télécommunications liées aux infrastructures et, de façon générale, tous les compléments, accessoires et dépendances desdites lignes et installations, les ateliers de fabrication, de maintenance et de stockage des équipements liés à l'infrastructure, les autres bâtiments affectés au fonctionnement et à l'entretien des infrastructures.

« Les immeubles et autres biens appartenant au Syndicat des transports d'Île-de-France ou à l'État, qui ne sont pas affectés à l'exploitation des services mentionnés au II de l'article 1er, au sens des quatrième, cinquième et sixième alinéas du présent article mais sont affectés par la Régie à des activités administratives, sociales ou de formation sont, à la date du 1er janvier 2010, apportés en pleine propriété à la Régie.

« La Régie autonome des transports parisiens est substituée à l'État et au Syndicat des transports d'Île-de-France pour les droits et obligations liés aux biens qui lui sont apportés en vertu des cinquième, sixième et septième alinéas, à l'exception de ceux afférents à des dommages constatés avant le 1er janvier 2010 et à des impôts ou taxes dont le fait générateur est antérieur à cette même date. Un décret en Conseil d'État précise, en tant que de besoin, les droits et obligations résultant des actes ou

conventions passés par l'État ou le syndicat qui sont transférés à la Régie.

« Les actes de transfert de biens entre le Syndicat des transports d'Île-de-France et la Régie autonome des transports parisiens mentionnés aux quatrième et sixième alinéas du présent article sont réalisés à titre gratuit. Les actes de transfert à la Régie autonome des transports parisiens des biens mentionnés aux cinquième et septième alinéas donnent lieu au versement d'une indemnité au Syndicat des transports d'Île-de-France. Les actes de reprise par le Syndicat des transports d'Île-de-France des biens mentionnés au cinquième alinéa donnent lieu au versement d'une indemnité à la Régie autonome des transports parisiens. Les actes mentionnés au présent alinéa ne donnent lieu à aucun versement de salaire ou honoraire, ni à aucune perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.

« Les modalités de transfert et de reprise, de détermination et, le cas échéant, d'estimation de la valeur des biens visés aux alinéas précédents sont précisées par un décret en Conseil d'État qui fixe les conditions dans lesquelles la répartition de ces biens est soumise à l'approbation des ministres chargés des transports, de l'économie et du domaine. »

**M. Serge Lagache.** – Une fois de plus, l'État ne respecte pas les droits des collectivités territoriales.

Nous le savons tous : 48 heures avant l'examen du projet de loi par l'Assemblée nationale, le Gouvernement a déposé à la hussarde cet amendement de sept pages, rectifié au dernier moment et examiné dans les conditions déplorables par les députés, sans que notre assemblée n'ait eu à se prononcer sur ce bouleversement des transports franciliens, opéré par la spoliation du syndicat des transports en Île-de-France (Stif) au profit de la RATP. Ni le président du Stif, ni le maire de Paris n'ont été consultés.

De quoi s'agit-il ?

Depuis la loi du 13 août 2004, acte II de la décentralisation, le Stif verse aux transporteurs une contribution annuelle couvrant les charges liées aux investissements ; via une subvention d'investissement il finance l'acquisition et la rénovation de matériel roulant ferré. Dans ce cadre, il s'est engagé par des contrats d'exploitation signés avec la SNCF et la RATP à investir 2,5 milliards d'euros pendant la période 2008-2011.

Alors que le Stif agit avec dynamisme et volontarisme pour renouveler ou rénover l'ensemble du matériel roulant ferré à l'horizon 2016, le Gouvernement transfère à la RATP un patrimoine public exceptionnel très largement financé par les collectivités territoriales franciliennes. C'est un détournement de patrimoine public !

Le deuxième aspect sensible concerne la position dominante conférée à la RATP quant à la maîtrise d'ouvrage et aux choix techniques sur les projets. Là

encore, le Stif est dessaisi de ses prérogatives de puissance publique au profit d'un opérateur technique, ce qui est inacceptable pour des élus ! Ce schéma conduit au mélange des genres, à la confusion des responsabilités, au renchérissement des coûts et à l'allongement des délais, alors que nous nous étions collégialement prononcés en sens inverse au sein du groupe de travail sur le financement des transports en Ile-de-France.

Ce transfert de propriété ne respecte pas l'esprit du règlement européen sur les obligations de service public, dont l'entrée en vigueur le 3 décembre est invoquée pour justifier une méthode aussi cavalière.

L'article subrepticement introduit ne nous surprend pas : nous ne pouvons manquer d'établir un lien avec la volonté du président de la RATP de dégager des bénéfices substantiels pour les mettre au service d'une stratégie de développement. Vous souhaitez que la Régie autonome des transports parisiens entre dans le champ concurrentiel, notamment sur les marchés internationaux. Nous refusons que cette évolution propose un détournement des finances publiques locales !

Comment être surpris, alors que l'État refuse depuis 18 mois de valider le schéma directeur de la région Ile-de-France ? Bien qu'issu de la concertation, le projet Arc Express ne convient pas au Gouvernement, qui préfère le métro automatique souhaité par M. Christian Blanc dans le cadre de la loi sur le Grand Paris. Ainsi, l'État reprendrait le contrôle direct de l'organisation des transports en créant une société du Grand Paris, compétente à l'échelle de tout le territoire francilien. Ce n'est pas précisément l'acte III de la décentralisation : vous affaiblissez le Stif en détournant son patrimoine public, vous organisez la privatisation rampante de la RATP et vous apprenez à lire entre les lignes le discours du Président de la République prononcé le 29 avril à Chaillot : « Le Grand Paris, c'est l'État qui donne l'impulsion nécessaire, mais qui n'impose pas d'en haut un projet qui ne peut réussir que s'il est partagé par tous ». Sans nous surprendre, vos méthodes nous scandalisent !

Vu l'importance des questions soulevées par cet article pour le transport collectif de 11 millions de franciliens, rien ne peut justifier l'absence de débat approfondi au Sénat. J'en appelle au courage de la majorité, car cet article suffit à justifier le rejet du texte ! (*Applaudissements à gauche*)

**Mme Bariza Khiari.** – Nous nous élevons contre une disposition scélérate adoptée par l'Assemblée nationale à la demande du Gouvernement sans examen par le Sénat.

Cet amendement illustre les libertés que le Gouvernement prend avec les textes, en l'occurrence le règlement européen sur les obligations de service public. En effet, dessaisissant le Stif au profit de l'État, cet article met la RATP en situation délicate au regard de ces dispositions communautaires.

Petit rappel : la loi SRU avait commencé à transformer radicalement la RATP afin qu'elle puisse conquérir des marchés hors de la région parisienne. A terme, elle devait affronter appels d'offres et concurrence. L'Ile-de-France marque à cet égard un net retard sur les autres régions et sur la SNCF. Et voilà que le Gouvernement met brutalement fin à ce processus, puisque la RATP devient une régie d'État jusqu'en 2039. Nous critiquons non la prolongation du monopole, mais le sort fait au Stif : cinq ans après la décentralisation vous videz insidieusement de sa substance le rôle qui lui revient.

Mais il y a plus grave : en transférant à la régie le patrimoine et les infrastructures appartenant au Stif, vous lui conférez une situation exorbitante du droit commun envers Réseau ferré de France (RFF), puisque la RATP ne versera pas de redevances pour utiliser un réseau qui lui appartient. Ainsi, les solutions adoptées pour la SNCF et la RATP sont diamétralement opposées ! C'est un cadeau empoisonné pour la régie, qui risque des mesures de rétorsion. Dans un même secteur, il ne peut y avoir deux poids, deux mesures : alors que la SNCF subit une séparation fonctionnelle et une libéralisation forcée, par quel miracle la RATP pourrait-elle préserver son monopole et consolider son bilan comptable au détriment des contribuables ?

Cette opération ouvre probablement la voie à la privatisation, car on ne voit guère comment vous pourriez encore prétendre soutenir les services publics ! (*Applaudissements à gauche*)

**Mme Nicole Bricq.** – Les sénateurs socialistes franciliens conduiront ici le baroud d'honneur en défense du Stif.

Quand j'ai interrogé le ministre des transports sur la situation de la RATP au regard du règlement européen, il m'a parlé du Stif. Aujourd'hui, c'est moi qui en parle.

La décentralisation des transports s'est étendue en 2006 à l'Ile-de-France. Au Sénat, nous avons longuement débattu des transferts et de leurs compensations. Le comité des finances locales a été saisi. Pourrait-on aujourd'hui imposer une évolution semblable à l'agglomération toulousaine, à l'agglomération bisontine, à toutes les agglomérations exerçant la compétence « transports » ?

**M. le président.** – A Marseille !

**Mme Nicole Bricq.** – Je n'avais pas osé la mentionner...

Le Président Larcher s'était engagé à ce que tous les textes concernant les collectivités territoriales soient examinés en priorité au Sénat. Non seulement tel n'est pas le cas, mais les dispositions dont il s'agit n'ont pas même été évoquées en février, ni en mars : il a fallu attendre septembre et la discussion du texte par l'Assemblée nationale.

Aujourd'hui, les ministres et les rapporteurs évoquent une répartition équilibrée des moyens et des actifs, compatible avec l'ouverture à la concurrence. Or, cette disposition n'a pas été transmise au groupe de travail qui a étudié le sujet cet été. Bref, après la fin de la concertation conduite à la demande du Premier ministre, on nous demande de voter sans débattre.

Comme tout un chacun, le Stif doit produire des garanties pour obtenir des emprunts bancaires. Mme Khiari a raison d'évoquer un amendement scélérat, puisqu'il ampute l'autorité organisatrice des transports d'une part de sa capacité d'emprunt. Le mot n'est pas trop fort, je dirai même que l'article 2 bis A est une forfaiture ! (*Applaudissements à gauche*)

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – Cet article illustre bien votre vision du débat parlementaire : à la dernière minute, sans concertation avec les parties concernées, le Gouvernement a transféré le patrimoine du Stif à la RATP -patrimoine qui n'a d'ailleurs fait l'objet d'aucune estimation. On ne peut demander aux sénateurs de se prononcer en quelques instants sur un tel sujet, sans les éléments nécessaires pour former leur jugement !

Ce fait du prince est une nouvelle preuve de votre mépris pour notre institution. A quelques mois des régionales, vous lancez une attaque en règle contre le conseil régional d'Ile-de-France. Vous infligez une double peine au Stif et à la région, contraints d'investir dans les transports pour garantir le droit à la mobilité, mais spoliés de leur patrimoine !

Un tel amendement ne peut être adopté à la hussarde. Vous aviez agi de même pour reprendre au Stif la responsabilité du projet CDG-Express. Lors du Grenelle, vous avez également modifié le processus de révision du Sdrif afin de renforcer les pouvoirs du préfet. Cet acharnement contre la région Ile-de-France est un déni de démocratie. Comme les autres, cette région sera touchée par la réforme de la taxe professionnelle : encore la double peine !

Rien n'indique que l'autorité organisatrice des transports optera pour l'ouverture à la concurrence plutôt que pour des entreprises en régie. Fixer un échéancier qui court jusqu'en 2039 est délirant. Votre acharnement contre la région Ile-de-France ne vous honore pas. Cet article ne peut être voté, pour des raisons tant de forme que de fond. (*Applaudissements à gauche*)

**Mme Odette Terrade.** – Les Franciliens souffrent d'une offre de transports en commun chère et inadaptée. L'instauration de péages, à laquelle le Sénat vient de se déclarer favorable, ne fera qu'aggraver ce malaise...

En matière de démocratie, votre texte ne prévoit rien pour associer plus étroitement les usagers à l'amélioration de l'offre de transport. Il faut imaginer des procédures de concertation permanentes, par

exemple l'élection de représentants des usagers au conseil d'administration du Stif.

Ce texte consacre le désengagement total de l'État -qui pourra toutefois imposer son bon vouloir via le préfet de région, libre de s'inviter au conseil d'administration du Stif ! Il aurait mieux valu prévoir sa présence, avec voix consultative, le temps de transférer les compétences et les financements...

Le désengagement financier de l'État confirme que la décentralisation n'est qu'une simple opération de délestage sur les collectivités territoriales. La suppression pure et simple de la participation financière de l'État au Stif serait suppléée par un versement du FCTVA, dont les ressources sont notoirement aléatoires. Les usagers, à commencer par les plus modestes, seront doublement mis à contribution, alors que la part des grandes firmes mondialisées diminue ! Les modalités de compensation sont inquiétantes. L'État serait exonéré de l'essentiel de ses responsabilités, alors que le budget du Stif est déjà en déficit de 100 millions, et que le réseau est dans un état pitoyable.

Il faut que le Gouvernement consente un rattrapage budgétaire, comme lors du transfert des TER aux autres régions. Il doit également réaliser un audit, afin de procéder à un inventaire de l'infrastructure. Bercy a imposé à la RATP et à la SNCF des critères d'endettement si sévères qu'elles ne peuvent pratiquement rien financer, contraignant les collectivités territoriales à mettre la main à la poche... Enfin, le Gouvernement doit donner des assurances sur la pérennité des engagements pris dans les contrats de plan État-région, qui, selon MM. Delevoye et de Robien, pourraient être supprimés. Il serait inacceptable que l'État se désengage des infrastructures de transports dans la première région économique européenne !

*Quid des charges actuelles et à venir du Stif ? Quid du rôle de l'État en matière de financement de l'infrastructure et des matériels roulants ? Voulons-nous continuer de confier à des entreprises publiques performantes l'essentiel du service public du transport de voyageurs ? Cet article ne répond pas à ces questions. Nous voterons contre. (Applaudissements à gauche)*

**M. Bernard Vera.** – Il est de bon ton, à l'UMP, de critiquer le bilan de la gestion régionale du Stif, en espérant capitaliser sur l'agacement des usagers face aux retards, à la vétusté du matériel et à l'insécurité.

**Mme Nathalie Goulet.** – On dirait le Paris-Granville !

**M. Bernard Vera.** – Là n'est pourtant pas la question. La qualité des transports parisiens est liée à la question des financements. La situation que nous dénoncions en 2003 n'a pas changé. Avec cet article, on prive le Stif de moyens pour garantir ses investissements futurs et on valorise les opérateurs

afin d'en modifier à terme la structure, voire la propriété...

Comment développer de nouvelles infrastructures de transport, les sites d'interconnexion multimodale prévus par le projet de Grand Paris, si l'on sépare infrastructure et exploitation, interdisant au Stif de financer ses propres investissements ? Il serait paradoxal que le Grand huit de Christian Blanc, largement tourné, une fois encore, vers l'ouest parisien, se double de la persistance d'un service public de transports au rabais, notamment sur les réseaux de bus et sur un réseau ferré privilégiant les lignes déjà modernisées !

Quand Valérie Pécresse se désole du sort des usagers de la ligne 13, constamment surchargée, elle oublie qu'elle participe à un gouvernement qui, en deux ans et demi, n'aura rien fait pour résoudre le problème ! Partisan d'une véritable modernisation des transports parisiens, et très attentif à la question de la ligne 13, je ne peux que voter contre cet article.

**M. Philippe Dominati.** – Monsieur le ministre, cet article, critiquable tant sur la forme que sur le fond, me met dans une situation délicate. (« Ah ! » à gauche)

Sur la forme, tout d'abord. En commission, le président Emorine m'avait assuré que l'article ne concernait pas l'Ile-de-France, dont la problématique serait étudiée dans le cadre du Grand Paris. Dès lors, il est inacceptable pour les élus franciliens que le Gouvernement tranche la question à travers un amendement déposé quelques jours avant l'examen du texte à l'Assemblée nationale ! Le Sénat n'a pas été consulté. Vous encourez le risque que ces dispositions spécifiques à Paris soient censurées par le Conseil constitutionnel, comme celles relatives à l'ouverture des commerces le dimanche.

L'article est tout aussi critiquable sur le fond. Le monopole de l'État est une particularité francilienne. L'affrontement entre les deux sociétés nationales, SNCF et RATP, auxquelles s'ajoutait RFF, conduisait à lancer des projets qui ne voyaient jamais le jour et avait abouti à un service médiocre, critiqué par les usagers.

C'est pour cette raison qu'après des années de combat, le Stif a été créé, notamment pour casser le monopole des syndicats. Avec de nombreux élus de droite, je revendique ce combat. Ce n'est pas parce que l'on constate une déficience conjoncturelle à la tête de l'Ile-de-France qu'il faut en revenir à un système du passé.

L'Ile-de-France a besoin de plus de concurrence. Il ne faut surtout pas attendre 2039 pour permettre aux collectivités de créer des lignes de bus. Or, pour obtenir la paix sociale dans les entreprises publiques, le Gouvernement met en place un « compromis historique » qui constitue un régime dérogatoire au système européen. Ce que vous ne dites pas,

monsieur le ministre, c'est que la France connaîtra un régime d'exception.

**Mme Nicole Bricq.** – Évidemment !

**M. Philippe Dominati.** – Le Gouvernement n'aurait pas dû accepter d'attendre quinze ans pour mettre en place la concurrence. En outre, il nous a privés de ce débat. Sur la forme et sur le fond, je ne puis donc le suivre et je ne pourrai pas voter ce texte.

Nous devons reprendre ce débat pour mettre enfin en place un système moderne, qui ne fasse pas la part belle aux compromis de toutes sortes avec les syndicats. Il ne faut plus que les usagers de cette région, fait unique en France et en Europe, payent 20 % de plus jusqu'en 2029 !

Au nom des élus locaux et des idées que nous avons défendues, je ne voterai donc pas ce texte.

**M. Michel Teston.** – Une délégation de postiers souhaite rencontrer un certain nombre de parlementaires : serait-il possible d'avoir une suspension de séance d'une demi-heure ?

**M. le président.** – Vous connaissez ma façon assez souple de présider, monsieur le sénateur. Nous avons compris que vous ne souhaitez pas entamer ce soir le projet de loi sur La Poste. (*Dénégations amusées à gauche*) Pour autant, je suis au regret de ne pas vous accorder cette suspension.

**M. Guy Fischer.** – C'est regrettable ! (*On le confirme à gauche*)

**Mme Marie-France Beaufils.** – J'adhère à la demande qui vient d'être faite. La création des opérateurs de proximité n'est nullement une obligation communautaire : elle résulte d'une volonté délibérée du Gouvernement. Les premiers travaux sur le sujet remontent à octobre 2005 : le rapport Chauvineau avait proposé de confier à des PME ferroviaires locales le soin d'organiser les flux régionaux. Ce rapport s'appuyait sur le constat que « pour surmonter le recul de l'offre ferroviaire résultant du plan fret SNCF, les chargeurs veulent susciter la création en France d'opérateurs ferroviaires de proximité, inspirés des *short lines* créés dans d'autres pays, en les adaptant aux conditions françaises. Ils veulent également associer la relance du trafic fret à une remise en état des infrastructures. »

La création de ces opérateurs de proximité serait ainsi justifiée par l'échec du plan fret, qui a jeté sur les routes plus d'un million de camions et qui a abouti à une contraction du réseau et de l'offre de transport de marchandises.

**M. Roland Courteau.** – C'est vrai !

**Mme Marie-France Beaufils.** – En outre, les régions et les entreprises souhaiteraient renforcer le dynamisme économique des territoires.

Sans préjuger de l'intérêt que ce dispositif pourrait avoir pour certaines lignes présentant un fort

particularisme local, la mise en place de ces opérateurs démontre que l'État souhaite se désengager de ses missions d'aménagement du territoire qu'il est censé remplir par le biais de la SNCF et de RFF.

De plus, les expériences conduites ne sont pas particulièrement concluantes, à l'image de Proxirail en région Centre.

On en revient donc au problème de fond : certaines lignes ne sont pas rentables mais participent à l'aménagement du territoire et au maintien du tissu économique. Leur exploitation relève de l'intérêt général et, donc, d'une mission de service public.

Or, les solutions que vous proposez ne sont pas satisfaisantes. Non content de confier l'exploitation de ce service à ces nouveaux opérateurs, vous indiquez que RFF pourra leur confier la gestion des infrastructures. Cet article induit donc le risque d'un transfert, voire d'un abandon des charges d'infrastructures des lignes déficitaires, soit près de la moitié du réseau. Le plus probable, c'est que RFF, pour se dédouaner de la responsabilité de fermer des lignes jugées trop dégradées ou pas assez fréquentées, proposera aux régions de se constituer opérateurs de proximité, afin de maintenir une offre de service dans des lieux très enclavés. La collectivité endossera alors de façon particulièrement habile la responsabilité de la fermeture d'une ligne ou du transfert d'une nouvelle compétence.

Pourtant, les collectivités ont déjà été lourdement sollicitées lors de la décentralisation des transports de voyageurs par la reprise des TER. Elles ont énormément investi pour garantir aux usagers un service de qualité. Les régions souhaitent depuis longtemps bénéficier de nouveaux financements pour mener leur politique de transport, comme la généralisation du versement transport, que nous vous proposons d'ailleurs régulièrement, mais qui n'a jamais été acceptée par le Gouvernement.

La politique d'abandon du service de wagons isolés de la SNCF est une erreur. Il s'agit en effet d'un service d'intérêt général et qui est grenello-compatible. *(Applaudissements à gauche)*

### **Article 2 bis (nouveau)**

*Afin notamment de favoriser la création d'opérateurs ferroviaires de proximité spécialisés dans le fret, le Gouvernement remet sous six mois à compter de la promulgation de la présente loi un rapport au Parlement relatif aux modalités et à l'impact d'un transfert à Réseau ferré de France des gares de fret, y compris les voies de débord, les entrepôts et les cours de marchandises, dans le but de rendre ce transfert effectif avant le 31 décembre 2010.*

**Mme Isabelle Pasquet.** – Cet article aurait dû être débattu au Sénat. Ce ne sera pas le cas, puisque la procédure accélérée devient la norme.

Cet article favorisera l'émergence d'opérateurs ferroviaires de proximité spécialisés dans le fret. A cet effet, le Gouvernement devra remettre au Parlement un rapport relatif aux modalités et à l'impact d'un transfert à RFF des gares de fret, afin de rendre ce transfert effectif avant le 31 décembre 2010.

Les gares de fret appartiennent à l'État mais elles sont aujourd'hui gérées par la SNCF qui doit en permettre l'accès aux entreprises de fret, en application de la théorie du libre accès aux « facilités essentielles ». Les conditions d'accès à ces installations sont fixées par un décret de 2003.

En vue de faciliter cet accès et afin de favoriser l'émergence d'opérateurs ferroviaires de proximité, ces biens pourraient être transférés à RFF. Il s'agit donc, une nouvelle fois, de priver la SNCF de ses outils, de démanteler une entreprise publique au nom de l'ouverture à la concurrence. Comment pourra-t-elle assurer un service fret digne de ce nom si elle n'a pas la main sur son patrimoine ?

D'autre part, pensez-vous réellement que RFF, déjà écrasée par le poids de sa dette, pourra assumer la gestion de ces gares ? Ne lui permettez-vous pas, dans quelque temps, de les céder aux opérateurs de proximité ?

Cette disposition ne répond en rien aux besoins de mobilité et à l'urgence de rééquilibrer les modes de transports puisqu'il s'agit avant tout de réduire la présence ferroviaire sur le territoire national. *(Applaudissements à gauche)*

**Mme Marie-France Beaufils.** – Les deux assemblées souhaitent une solution pour la dette de RFF. Nous avons proposé un amendement pour que l'État reprenne la dette de l'entreprise publique.

L'enjeu principal, ce n'est pas l'instauration d'une concurrence libre et non faussée, mais le financement des infrastructures de transport. Or, dès 2005, les auteurs de l'audit réalisé par l'École polytechnique de Lausanne estimaient que si rien n'était fait, 30 à 60 % des lignes ne seraient plus utilisables d'ici quelques années. Il fallait que les subventions de l'État augmentent de 400 millions par an pendant dix ans pour que le réseau ferré national soit remis à niveau. Malgré les effets d'annonce du Gouvernement, aucune enveloppe budgétaire n'y a été consacrée et la loi de finances de cette année est encore en recul. Elle prévoit même d'assujettir les entreprises de réseau à une nouvelle cotisation pour remplacer la taxe professionnelle.

D'autres pays n'ont pas fait ce choix : l'Allemagne a ainsi procédé au désendettement de son système ferroviaire. Au moment où le Grenelle de l'environnement est censé favoriser l'essor des transports collectifs, il est temps que le Gouvernement reprenne la dette de RFF pour lui permettre de réaliser les investissements d'infrastructures indispensables.

Y compris dans votre logique libérale, monsieur le secrétaire d'État, c'est un préalable à toute ouverture à la concurrence parce que le dynamisme des opérateurs ferroviaires, comme de l'ensemble du tissu économique, dépend de la qualité des infrastructures ferroviaires et de leur accessibilité.

Le désengagement massif de l'État au regard des besoins de financement de RFF a conduit l'entreprise publique à pratiquer une hausse exponentielle -et non une modulation, monsieur le rapporteur- des péages, financée par la SNCF, et à céder son patrimoine immobilier.

Le rapport d'information du Sénat remis l'année dernière a également dressé un constat unanime et alarmant : « RFF comptabilisait en 2006 une dette nette de 26 milliards d'euros. Celle-ci a pesé très lourd sur les comptes de l'établissement dès sa création, et a même progressé de 30 % depuis 1997. Dès lors, il n'est guère étonnant de constater que sur les 2,5 milliards de dépenses en capital de l'État versés en 2004 à RFF et à la SNCF, seuls 320 millions étaient destinés à de nouveaux investissements (TGV Est notamment). Le poids de la dette de RFF et les coûts d'entretien d'un réseau ferré à bout de souffle obèrent les capacités d'investissement de l'établissement public. Il en résulte que RFF est réduit à n'être qu'un simple « compte d'enregistrement » de la dette, ce qui l'empêche de jouer son rôle de constructeur et de gardien du réseau ferroviaire français. Cette situation ne peut perdurer et nécessite qu'une solution soit rapidement apportée par les pouvoirs publics ».

Nous souhaitons que cette position qui paraît faire consensus dans la classe politique se traduise concrètement et nous serons vigilants sur ce rapport prévu d'ici quelques mois. Nous attendons donc de vous un acte significatif, dans l'esprit du Grenelle de l'environnement, pour que soient, enfin, dégagées des marges d'investissement dans des transports publics qui en ont tant besoin. *(Applaudissements à gauche)*

**M. Martial Bourquin.** – Il est incroyable que le Sénat ait à voter des articles qu'il n'a pas examinés en commission du fait d'une procédure accélérée qui affecte maintenant quasiment tous les dossiers. C'est détestable pour la démocratie et pour le Parlement !

**M. Roland Courteau.** – Très bien !

**M. Martial Bourquin.** – Avec ce projet de loi, on ne pose pas les bonnes questions. Le dérèglement climatique et l'engorgement des routes imposent un report massif du transport routier vers le fret ferroviaire. Ce projet de loi n'en traite pas ! C'est une grande occasion manquée. Celle d'un bonus fiscal en faveur des entreprises qui choisiraient le rail plutôt que la route. L'ouverture à la concurrence est présentée comme une baguette magique qui va régler tous les problèmes. En réalité, elle va tirer les prix vers le bas et mettre les opérateurs locaux en difficulté.

Il faut aussi mieux organiser le rail : l'intéressant rapport de Jacques Chauvineau recommandait de mettre en adéquation l'offre et les attentes des entreprises. Cette politique fonctionne parfaitement aux États-Unis. Or cette proposition, de s'appuyer sur les territoires et les collectivités locales, est quasi absente de ce projet de loi. Les régions ont reçu la compétence des transports de voyageurs. Elles ont investi, elles n'ont pas attendu les bienfaits de la concurrence et elles ont réussi à augmenter de 25 à 30 % le trafic voyageurs ! Il fallait une telle politique pour le fret routier : ne pas déréguler mais investir. Un exemple : la mise au gabarit européen de l'axe Mulhouse-Besançon-Dijon attend depuis dix ans ! Les containers ne passent pas dans les tunnels et le ferroutage demeure un vœu pieux !

Avec la concurrence vous persistez à penser comme avant la crise financière. Une grande politique publique, c'est ce qu'il faut et c'est ce qui manque dans votre projet de loi ! *(Applaudissements à gauche)*

### **Article 3 A**

*Avant la fin de l'année 2009, le Gouvernement remet au Parlement un rapport présentant les solutions proposées pour le remboursement de la dette de Réseau ferré de France.*

**M. Michel Teston.** – En 2004 fut remis au Gouvernement un rapport parlementaire réalisé par la Mission d'évaluation et de contrôle sur le financement du système ferroviaire français. Ce rapport, aux conclusions alarmantes, stigmatisait le « poids colossal » de la dette des transports ferroviaires, critiquait les « circuits financiers incroyablement complexes » mis en place pour la financer, s'inquiétait des « raisonnements économiques la plupart du temps incertains » élaborés pour justifier une fuite en avant, et préconisait 35 mesures pour « tenter de désamorcer cette menace pour les finances publiques ». La dette colossale alors affichée atteint désormais plus de 27 milliards, et la question, pourtant maintes fois soulevée, demeure éludée. Puisque la dette de RFF est le principal frein à l'investissement dans notre système ferroviaire, le Gouvernement doit s'y attaquer.

En première lecture, nous avons déposé un amendement qui fut édulcoré par la majorité sénatoriale mais, une fois n'est pas coutume, nous avons été suivis par l'Assemblée nationale, qui, sur proposition du député Hervé Mariton, nous a soutenus en renforçant nos ambitions. Nous attendons donc avec impatience les conclusions du rapport qui doit nous être présenté à la fin de l'année.... *(Applaudissements sur les bancs socialistes)*

### **Article 3**

*I. – Le dernier alinéa de l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public s'applique à compter de la publication d'un décret fixant les conditions d'application du même alinéa et, notamment, la liste des entreprises et établissements*

*publics concernés ainsi que les critères de désignation des représentants des consommateurs ou des usagers.*

*II et III. – (Non modifiés)*

**M. Gérard Le Cam.** – Je reviens sur la dette de RFF. La solution réside, pour une bonne part, dans le rapport de la mission sénatoriale sur le devenir des transports. Le débat est ouvert depuis la séparation juridique de RFF et de la SNCF et la création de l'entreprise chargée de gérer l'infrastructure, conformément aux orientations imposées par une directive européenne déjà ancienne. Car l'existence de RFF résulte des choix des instances européennes, choix dont la qualité des services, dans la plupart des pays où ils ont été mis en œuvre, montre qu'ils n'étaient pas pertinents. Gestionnaires en déficit chronique, retard constant dans les investissements, dégradation du service, c'est cela le bilan des directives européennes pour les transports, comme pour d'autres services publics, à commencer par les services postaux... C'est ce mode de construction européenne, inefficace, qui rend caduque avant même qu'elle soit mise en œuvre toute disposition en faveur de l'environnement, et qui a aggravé les conséquences de la crise économique.

En janvier 1997 lors de l'examen du projet de loi créant RFF, Claude Billard indiquait : « Le Gouvernement nous propose aujourd'hui de mettre en quelque sorte la dette sur une voie de garage, dans le cadre d'une entité –RFF- qui sera doublement en difficulté financière, le compte d'infrastructure n'ayant jamais été en excédent depuis vingt ans... Que deviendront dans ce cadre les valeurs inscrites en capitaux propres de RFF, représentant les 134 milliards de francs d'immobilisations foncières et immobilières de la SNCF et les 8 milliards de francs de l'État, qui perçoit pourtant tous les ans le produit de la TVA acquittée par la société nationale sur ses activités commerciales ? A défaut de mesures aussi peu appréciables qu'une augmentation des redevances, il en résultera un freinage des dépenses d'entretien du réseau ; à défaut d'engagements financiers de l'État du fait de la pression des critères d'accès au futur système monétaire européen, ces biens deviendront une monnaie d'échange qui consumera, lentement mais sûrement, le patrimoine de la SNCF transféré à RFF. Les usagers n'auront plus alors qu'à se retourner vers le nouvel établissement public pour demander, légitimement, le maintien de telle ou telle liaison promise au déclassement. RFF doit-il vendre son patrimoine comme un marchand de biens, sous prétexte de participer à un désendettement factice de la SNCF ? Ou bien doit-on plutôt concevoir une structure de gestion de la dette, qui ressemble au service annexe d'amortissement de la dette institué par l'article 28 du contrat de plan 1990-1994 ? Cet établissement aurait vocation à assurer à la fois l'apurement nécessaire du passif, c'est-à-dire l'ensemble de la dette obligataire de long terme de la SNCF, et à devenir l'interface entre la société

nationale et les « marchés financiers » dans le cadre de son développement futur ».

Le constat de l'époque est toujours d'actualité puisque le « train fantôme » de la dette de RFF est resté en gare et que ses wagons sont toujours aussi lourdement chargés. Quant à la solution préconisée, celle de la constitution d'un établissement de défaisance ou de cantonnement de la dette ferroviaire, elle devrait être examinée.

**M. David Assouline.** – Ce que j'ai à dire, je l'aurais dit avec encore plus de force à M. de Raincourt s'il était resté ici. Un amendement de plusieurs pages introduit après le débat au Sénat c'est un de ces camouflets dont nous avons l'habitude ici où l'on traite tout en urgence et à la baguette. Quelquefois, des sénateurs se révoltent. On a dû se dire qu'ils ne le feraient pas aujourd'hui qu'il s'agit de l'Ile-de-France.

Mais pour tous les élus locaux, il est inadmissible que le Sénat qui, en tant que représentant des collectivités territoriales, est saisi en premier lieu des textes les concernant, n'ait d'autre choix que de dire « amen » à un amendement concernant les collectivités d'Ile-de-France. Monsieur Apparu, vous avez employé tout à l'heure un terme contre-nature pour justifier cet amendement gouvernemental adopté à la hussarde nuitamment au Palais Bourbon. Il ne s'agit en rien d'un « échange » entre la RATP et le Stif puisque le Stif n'est pas demandeur ! Nous refusons cette méthode qui consiste à « nicher » un amendement pour faire le Grand Paris, qui est fondamentalement, pour Nicolas Sarkozy, un projet de recentralisation. Nous en reparlerons lors des prochains débats sur La Poste et la réforme des collectivités territoriales. Les élus locaux, indépendamment de leur couleur politique, s'émeuvent déjà de la réforme de la taxe professionnelle et craignent que les collectivités –pas seulement celles de gauche !- ne puissent pas faire face à leurs responsabilités. Dans cette situation, terminées les subventions aux associations culturelles et aux clubs sportifs ! Rien d'étonnant à ce que certains appellent le Sénat à mettre le holà à ces abus. Je souscris totalement aux propos de mes collègues qui n'ont rien d'outranciers. On ne peut pas marcher sur la région Ile-de-France ; on ne peut pas marcher sur la ville de Paris ; on ne peut pas marcher sur les élus qui se battent tous les jours pour le respect de la vie des Franciliens !

En fait, cet amendement est révélateur de ce projet de loi tout entier : encore une fois, vous affaiblissez le service public ! Nous ne sommes pas contre les réformes, mais les vôtres équivalent toujours à des régressions si bien que la France, ce pays si avide de progrès, ne désire plus que le *statu quo*. (M. Nicolas About le conteste) Nous continuerons de nous battre pour la décentralisation et le Stif ! (*Applaudissements sur les bancs socialistes*)



#### Article 4

*L'Autorité de régulation des activités ferroviaires est une autorité publique indépendante, dotée de la personnalité morale, qui concourt au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire.*

*Elle veille en particulier à ce que les conditions d'accès au réseau ferroviaire par les entreprises ferroviaires n'entravent pas le développement de la concurrence.*

*Elle assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferroviaire et peut, à ce titre, après avoir procédé à toute consultation qu'elle estime utile des acteurs du secteur des transports ferroviaires, formuler et publier toute recommandation.*

*Elle veille à ce que l'accès aux capacités d'infrastructure sur le réseau et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire. Elle s'assure de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires, avec leurs contraintes économiques, juridiques et techniques. A ce titre, l'autorité veille à la bonne application du III de l'article 24 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.*

*L'autorité est compétente pour le réseau ferroviaire défini au I de l'article 17-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, sous réserve des pouvoirs dévolus à la Commission intergouvernementale instituée par le traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe trans-Manche, signé le 12 février 1986.*

*À la demande du ministre chargé des transports, l'autorité est associée à la préparation de la position française dans les négociations ou les actions de coopération internationales dans les domaines du transport ferroviaire et participe à la représentation française dans les organisations internationales et communautaires compétentes en ce domaine.*

**M. Roland Courteau.** – L'ouverture du secteur ferroviaire à la concurrence impose de confier sa régulation, autrefois de la responsabilité du ministère des transports, à une nouvelle autorité administrative, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, dotée de pouvoirs de sanction. A certains égards, la création de cet organisme est l'arbre qui cache la forêt ! La mesure était tellement attendue que certains ont oublié de lire les autres articles du projet de loi... Aux termes du nouvel article 17-2 de la Loti, l'autorité veillera au respect des conditions du cabotage en vérifiant que les dessertes proposées par les entreprises proposant du transport international de voyageurs sont « accessoires » et ne perturbent pas « l'équilibre des contrats existants ». Hélas, les critères déterminants

sont ceux qui seront définis par décret. Il m'eût été agréable que l'on me donnât une idée du type de desserte susceptible de porter atteinte à « l'équilibre des contrats existants » et des unités de mesures définissant une desserte accessoire. Les débats ne nous ayant pas permis d'en savoir plus, nous voterons contre cet article ! (*Vifs applaudissements à gauche*)

#### Article 5

*I. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires est composée de sept membres nommés en raison de leur compétence en matière ferroviaire, économique ou juridique, ou pour leur expertise en matière de concurrence. Leur mandat est de six ans non renouvelable.*

*Le président de l'autorité et les six autres membres sont nommés par décret. Trois des membres autres que le président sont désignés respectivement par le Président de l'Assemblée nationale, le Président du Sénat et le président du Conseil économique, social et environnemental.*

*À l'exception du président, les membres du collège sont renouvelés par tiers tous les deux ans.*

*En cas de vacance de la présidence de l'autorité pour quelque cause que ce soit ou en cas d'empêchement constaté par le collège, les fonctions du président sont provisoirement exercées par le doyen d'âge du collège.*

*En cas de vacance d'un siège de membre du collège, il est procédé à son remplacement pour la durée du mandat restant à courir. Un mandat exercé pendant moins de deux ans n'est pas pris en compte pour l'application de la règle de non-renouvellement.*

*Le collège ne peut délibérer que si quatre au moins de ses membres sont présents. Les avis, décisions et recommandations sont pris à la majorité des membres présents. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.*

*Le président a qualité pour agir en justice au nom de l'autorité.*

*II. – (Non modifié)*

**M. Gérard Le Cam.** – Les organisations syndicales doivent être représentées au sein de l'Araf d'autant que le texte précise, à l'article 4, que « la commission est associée à la préparation de la position française dans les négociations ou actions de coopérations internationales. » Ainsi, le Gouvernement donnerait un signal clair en faveur du dialogue social qu'il entend prôner. Prenons exemple sur la composition des membres de la commission de régulation de l'énergie !

**M. Richard Yung.** – Permettez-moi de vous faire part de nos critiques concernant l'Autorité de régulation. Tout d'abord, l'Araf, étant financée directement par le budget de l'État, et non *via* une redevance, risque fort de manquer des moyens nécessaires pour remplir ses missions si elle vient à s'écarter de la ligne... Ensuite, nous déplorons

l'absence totale de représentant des collectivités territoriales au sein de l'Autorité. Pourquoi avoir refusé que l'Association des régions de France y nomme une personnalité quand ces collectivités ont de plus en plus de responsabilités en matière de transport ferroviaire ? Je pense, bien sûr, à l'Île-de-France et au Stif, mais aussi aux autres régions. Vous avez manqué l'occasion de faire de l'Araf un véritable organe de conciliation. Sans surprise, nous ne voterons pas cet article ! (Applaudissements à gauche)

## Article 8

*I. – Lorsqu'une entreprise ferroviaire effectue des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires s'assure, à la demande de l'autorité administrative compétente ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents constitue l'objet principal du service afin de permettre, le cas échéant, à l'autorité administrative compétente d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures, conformément à l'article 17-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée.*

*Elle se prononce également sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par ces dessertes intérieures, à la demande de l'autorité administrative compétente, de l'autorité qui a attribué ledit contrat, du gestionnaire ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat afin de permettre à l'autorité organisatrice compétente de limiter ou, le cas échéant, d'interdire ces dessertes intérieures, conformément au même article 17-2.*

*II. – L'autorité est informée par tout gestionnaire d'infrastructure de son intention de négocier des redevances d'utilisation de l'infrastructure avec un demandeur autorisé de capacité d'infrastructure ferroviaire. Les tarifs négociés sont transmis à l'autorité qui peut s'y opposer s'ils méconnaissent les deuxième et quatrième alinéas de l'article 4. L'absence d'opposition dans un délai de deux mois à compter de la réception des tarifs négociés vaut accord.*

*III. – L'autorité autorise l'entrée en vigueur des accords-cadres prévus au VII de l'article 17-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée. À la demande des parties, elle émet un avis sur les accords-cadres prévus au VI du même article 17-1, notamment sur leur volet tarifaire.*

*IV, V et V bis. – (Non modifiés)*

*VI. – À la demande de l'autorité administrative compétente, l'autorité émet un avis sur les tarifs des services de transport de voyageurs réalisés à titre exclusif par une entreprise ferroviaire à laquelle l'exploitation est confiée sans mise en concurrence préalable. Elle veille au respect, à ce titre, des tarifs sociaux nationaux et de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Les modalités d'application de ces dispositions sont fixées par décret en Conseil d'État.*

*VII. – (Non modifié)*

*VIII (nouveau). – L'autorité émet un avis sur la nomination et la cessation anticipée des fonctions de directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations de la Société nationale des chemins de fer, conformément au III de l'article 24 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée.*

**M. Simon Sutour.** – Le texte initial a été assoupli concernant le cabotage : les entreprises internationales y sont désormais autorisées « à condition que l'objet principal du service exploité par l'entreprise ferroviaire soit le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres de l'Union européenne différents ». Évidemment, seuls les critères définis par décret sont déterminants. Déterminants d'autant plus que le texte ne donne aucune indication précise et ne se rapporte même plus à la directive... Par conséquent, la SNCF pourra être soumise à une concurrence indirecte, ce que nous regrettons vivement ! (Applaudissements à gauche)

## Article 9

*I. – Toute personne s'estimant victime de la part de l'Établissement public de sécurité ferroviaire d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de toute autre pratique ayant pour effet de restreindre abusivement l'accès au réseau ferroviaire, y compris les gares, peut, dans les délais de recours contentieux, saisir pour avis l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. L'autorité ainsi saisie en informe sans délai l'Établissement public de sécurité ferroviaire qui lui fournit les informations utiles à l'instruction de la saisine. Elle dispose d'un délai maximum de deux mois, à compter de la réception de la saisine, pour formuler son avis, qu'elle peut publier. Le directeur général de l'Établissement public de sécurité ferroviaire prend, au vu de cet avis, toute mesure qu'il juge nécessaire. Il notifie sa décision à l'auteur de la saisine et à l'autorité.*

*La saisine de l'autorité suspend les délais de recours à l'encontre de la décision de l'Établissement public de sécurité ferroviaire. Ces délais recommencent à courir à compter de la notification au demandeur de l'avis de l'autorité. L'autorité ne peut intervenir au titre du présent I lorsqu'une procédure est engagée devant une juridiction.*

*II. – Toute personne autorisée à demander des capacités d'infrastructure ferroviaire ou tout gestionnaire d'infrastructure peut saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires dès lors qu'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau ferroviaire et en particulier :*

*1° Au contenu du document de référence du réseau ;*

*2° À la procédure de répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires et aux décisions afférentes ;*

*3° Aux conditions particulières qui lui sont faites ou aux redevances à acquitter en application de la tarification ferroviaire ;*

4° À l'exercice du droit d'accès au réseau ;

4°bis (nouveau) À la surveillance exercée en matière de sécurité ferroviaire ;

5° À la fourniture des prestations minimales, complémentaires ou connexes liées à l'infrastructure ainsi qu'à l'accès aux infrastructures de services y compris les gares ;

6° À l'exécution des accords-cadres mentionnés aux VI et VII de l'article 17-1 de la loi n° 82-1153 précitée ainsi que des contrats d'utilisation de l'infrastructure ;

7° À la création de services intérieurs de transport de voyageurs effectués lors d'un service international de transport de voyageurs.

La décision de l'autorité, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde. Lorsque c'est nécessaire pour le règlement du différend, l'autorité fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation. Sa décision est notifiée aux parties et publiée au Journal officiel, sous réserve des secrets protégés par la loi.

En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation, l'autorité peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès au réseau concerné ou à son utilisation.

III. – (Non modifié)

**Mme Mireille Schurch.** – Le traitement des litiges, qui relevait auparavant de la compétence du ministère des transports, sera une mission essentielle de l'Araf. L'article 9 dépasse l'obligation communautaire, qui prévoit qu'une telle instance garantit un accès équitable et non discriminatoire à ce secteur.

Comme le rapport le souligne, cet article soulève certaines difficultés, créées notamment par le lien entre l'autorité de régulation et l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF). Un amendement adopté par l'Assemblée nationale et confirmé par la CMP précise que l'application et le contrôle des règles en matière de sécurité ferroviaire ne peuvent entraver le fonctionnement du marché des transports ferroviaires. Selon la directive de 2001, l'instance de régulation doit intervenir pour prévenir toute forme de discrimination et pourra « apprécier, à l'appui d'un litige, si l'EPSF a bien appliqué la réglementation en matière de sécurité ». L'EPSF est une autorité chargée d'une mission régaliennne dans un domaine sensible, et on confie à l'autorité de régulation des pouvoirs régaliens de sécurité. Il s'agit d'une dérive grave, qui risque de faire peser des risques importants sur la sécurité si la réglementation est appréciée *a minima*

pour ne pas nuire à la compétitivité des opérateurs ferroviaires.

Nous ne voulons pas que la concurrence l'emporte sur la sécurité. Il apparaît incohérent que l'autorité de régulation se prononce sur les discriminations pouvant résulter des tarifications ferroviaires alors qu'elle participe à leur définition. Par ailleurs, elle peut substituer sa décision à celle de l'auteur de l'acte en cause et faire adopter de nouvelles conditions financières, assorties éventuellement d'astreintes. Même si cette possibilité est confiée à d'autres autorités de régulation, ces pouvoirs doivent rester du ressort de la puissance publique. Confier à une autorité administrative des pouvoirs quasi juridictionnels ne permet pas de garantir la séparation entre juge et partie ; lui confier les pouvoirs réglementaire, de décision et juridictionnel contrevient au principe de séparation des pouvoirs, constitutionnellement reconnu.

Nous voterons contre cet article.  
(Applaudissements à gauche et sur les bancs du RDSE)

#### Article 14

I. – (Non modifié)

II. – Il est institué, à compter du 1er janvier 2009, un droit fixe dû par les entreprises ferroviaires qui utilisent le réseau ferroviaire au sens de l'article 17-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée. Le montant de ce droit est fixé par les ministres chargés des transports et du budget sur proposition de l'autorité.

Ce droit comprend, selon le cas :

1° Une part du montant des redevances d'utilisation du réseau ferré national versées à Réseau ferré de France dans la limite de cinq millièmes de ce montant ;

2° Une somme proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus sur les autres lignes du réseau ferroviaire, dans la limite de dix centimes d'euro par kilomètre parcouru.

Ce droit est déclaré et acquitté par les personnes précitées dans les mêmes conditions que celles prévues pour le droit de sécurité institué par l'article 3 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports auprès du comptable public de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

Ce droit est constaté et recouvré dans les mêmes délais et sous les mêmes garanties et sanctions que celles applicables en matière de taxes sur le chiffre d'affaires.

**M. Michel Boutant.** – Lors de l'examen de ce texte, nous avons proposé d'améliorer la péréquation ferroviaire pour compenser les préjudices socio-économiques et fiscaux causés par les lignes à grande vitesse aux communes traversées, qui recevraient une taxe versée par les concessionnaires d'infrastructures ferroviaires. Cette mesure, justifiée par les incidences financières ainsi engendrées et par le fait que ce marché, qui s'ouvre à la concurrence, peut être

assimilé à une activité économique, était demandée par l'ensemble des maires des communes traversées. Elle aurait permis de compenser leurs pertes de revenus et de recettes fiscales.

Nous avons également proposé de fixer à 10 000 euros par kilomètre la valeur locative des lignes à grande vitesse. Le Gouvernement avait dit qu'il étudierait notre proposition, mais il n'en a rien fait. C'est pourquoi nous nous abstenons sur cet article, bien qu'il contienne une disposition intéressante. *(Applaudissements sur les bancs socialistes)*

**M. Claude Domeizel.** – L'article premier proposait plusieurs transpositions de directives qui ne satisfont pas les élus socialistes. Ainsi, la directive de 2007 prévoit l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de transport international de passagers. La possibilité de prendre et de laisser des voyageurs en cours de route dans un même pays, ou cabotage, peut être restreinte par les États membres si elle met en péril l'équilibre économique d'un service public. Surtout, ces derniers peuvent autoriser une autorité compétente à effectuer un prélèvement sur les services ferroviaires de transport de passagers afin de financer des compensations d'obligations de service public. Nous aurions donc pu mettre en place une péréquation -si tant est que le schéma national des infrastructures ferroviaires promis dans le cadre du Grenelle voie le jour.

En fait, le Gouvernement ne nous propose qu'un faible prélèvement, sans comparaison avec nos propositions. Nous qui souhaitons développer, voire rouvrir certaines lignes désaffectées riches de potentiel, sommes inquiets. Dans mon département, nous avons réouvert la ligne entre Saint-Auban et Digne, projet porté depuis des années par le conseil général, le conseil régional, les communes desservies et les élus nationaux. L'indigence de la redevance prévue par l'article 14 signifie que les grandes lignes seront privilégiées, au détriment du trafic ferroviaire local.

**M. Guy Fischer.** – Voilà la vérité.

**M. Claude Domeizel.** – Les collectivités territoriales demeureront seules pour financer de tels projets.

**M. Didier Guillaume.** – C'est dramatique.

**M. Claude Domeizel.** –Elles risquent de passer avec RFF et l'État un marché de dupes. Comment imaginer que les collectivités, à qui vous coupez les vivres, pourront suivre la demande de transports collectifs ? Les moyens concédés sont loin d'être à la hauteur des ambitions affichées dans le Grenelle. Nous sommes donc opposés à cet article. *(Applaudissements à gauche et sur les bancs du RDSE)*

## Article 23 quinquies (nouveau)

*La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est ainsi modifiée :*

*1° Au début du premier alinéa du I de l'article 6-2, au début de la deuxième phrase du II de l'article 7 et au début du huitième alinéa de l'article 29, sont insérés les mots : « Sans préjudice de l'article 29-1, » ;*

*2° Après l'article 29, il est inséré un article 29-1 ainsi rédigé :*

*« Art. 29-1. – L'État peut autoriser, pour une durée déterminée, les entreprises de transport public routier de personnes à assurer des dessertes intérieures régulières d'intérêt national, à l'occasion d'un service régulier de transport routier international de voyageurs, à condition que l'objet principal de ce service soit le transport de voyageurs entre des arrêts situés dans des États différents.*

*« L'État peut limiter ou, le cas échéant, interdire ces dessertes intérieures si la condition précitée n'est pas remplie ou si leur existence compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public de transport de personnes. Il peut être saisi à cette fin par une collectivité intéressée.*

*« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article et notamment les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices de transport concernées sont consultées. » ;*

*3° Au deuxième alinéa de l'article 46, la référence : « et 28-1-2 » est remplacée par les références : « 28-1-2 et 29-1 ».*

**Mme Mireille Schurch.** – A l'Assemblée nationale, la commission a adopté un amendement du rapporteur créant cet article additionnel, qui définit le régime d'autorisation de services réguliers routiers d'intérêt national exploités à l'occasion de services réguliers routiers de transport international de voyageurs. Je regrette une nouvelle fois que ce texte n'ait pu être examiné lors de deux lectures par chacune des assemblées : il est dommage que les collègues qui n'ont pas participé à la CMP n'aient pu prendre connaissance de cette disposition importante.

Ce dispositif reprend pour le transport routier de personnes les dispositions introduites par ce texte pour le cabotage dans le cadre d'un service de transport ferroviaire international. L'autorisation de prendre et de déposer des voyageurs à des arrêts situés en France sera délivrée à condition que ces dessertes intérieures présentent un caractère accessoire et qu'elles ne portent pas atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public. L'État pourra, le cas échéant, limiter ou interdire ces services. Un décret définira la procédure d'autorisation, et notamment les modalités de consultation des autorités organisatrices de transport.

Cette disposition s'intègre dans un titre additionnel totalement nouveau par rapport au texte déposé par le Gouvernement, et qui traite du transport routier. Cela

illustre parfaitement le double langage écologique : préservation de la planète et libéralisme poussé à son paroxysme. Vous oubliez que ces deux objectifs sont antagoniques. La maîtrise publique dans le secteur des transports est un levier majeur pour préserver l'environnement.

**M. Jean Desessard.** – Absolument.

**Mme Mireille Schurch.** – Le Gouvernement doit veiller à lutter contre l'avantage concurrentiel de la route, qui s'appuie sur des conditions sociales déplorables et ne prend pas en compte les externalités négatives. (*Applaudissements à gauche et sur les bancs du RDSE*)

## Article 26

*I. – À compter du premier jour du quatrième mois suivant la date de publication de la présente loi, le chapitre VII du titre II du livre II du code de l'aviation civile est ainsi modifié :*

*1° L'article L. 227-1 est ainsi modifié :*

*a) Au premier alinéa, les mots : « Il est institué, dans les six mois à compter de la promulgation de la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, une autorité administrative indépendante dénommée "Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires", » sont remplacés par les mots : « L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires est une autorité administrative indépendante » ;*

*b) Au sixième alinéa, les mots : « gêne sonore » sont remplacés par les mots : « nuisances sonores » ;*

*c) Les seizième et dix-septième alinéas sont supprimés ;*

*2° L'article L. 227-4 est ainsi modifié :*

*a) Le premier alinéa est précédé de la mention : « I. – » et les mots : « Sur proposition de la Commission nationale de prévention des nuisances, » sont supprimés ;*

*b) Au sixième alinéa, les mots : « dont l'aéronef ne respecte » sont remplacés par les mots : « ne respectant » ;*

*c) Les douzième à quinzième alinéas sont remplacés par seize alinéas ainsi rédigés :*

*« II. – Pour l'exercice de son pouvoir de sanction, et dans les conditions fixées par son règlement intérieur, l'autorité bénéficie du concours de sept membres associés :*

*« – deux représentants des professions aéronautiques ;*

*« – deux représentants d'associations de riverains d'aérodromes ;*

*« – un représentant d'associations de protection de l'environnement agréées au niveau national ;*

*« – un représentant d'activités riveraines des aérodromes impactées par l'activité aéroportuaire ;*

*« – un représentant du ministre chargé de l'aviation civile.*

*« Ces membres associés et leurs deux suppléants respectifs sont nommés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile pour une période de trois ans renouvelable. Les membres associés titulaires et leurs suppléants perdent leur qualité de membre s'ils perdent la qualité en fonction de laquelle ils ont été désignés.*

*« III. – Les manquements aux mesures prévues au I sont constatés par les fonctionnaires et agents visés à l'article L. 150-13. Ces manquements font l'objet de procès-verbaux qui, ainsi que le montant de l'amende encourue, sont notifiés à la personne concernée et communiqués à l'autorité.*

*« À l'issue de l'instruction, le président de l'autorité peut classer sans suite la procédure dès lors que les circonstances particulières à la commission des faits le justifient ou que ceux-ci ne sont pas constitutifs d'un manquement pouvant donner lieu à sanction.*

*« L'instruction et la procédure devant l'autorité sont contradictoires.*

*« L'instruction est assurée par des fonctionnaires et agents visés à l'article L. 150-13 autres que ceux qui ont constaté le manquement, qui peuvent entendre toutes personnes susceptibles de contribuer à l'information et se faire communiquer tous documents nécessaires.*

*« Un rapporteur permanent et son suppléant sont placés auprès de l'autorité.*

*« Au terme de l'instruction, le rapporteur notifie le dossier complet d'instruction à la personne concernée. Celle-ci peut présenter ses observations au rapporteur.*

*« L'autorité met la personne concernée en mesure de se présenter devant elle ou de se faire représenter. Elle délibère valablement au cas où la personne concernée néglige de comparaître ou de se faire représenter.*

*« Après avoir entendu le rapporteur et, le cas échéant, la personne concernée ou son représentant, l'autorité délibère hors de leur présence.*

*« Les membres associés participent à la séance. Ils ne participent pas aux délibérations et ne prennent pas part au vote. » ;*

*d) La dernière phrase de l'avant-dernier alinéa est ainsi rédigée :*

*« Aucune poursuite ne peut être engagée plus de deux ans après la commission des faits constitutifs d'un manquement. » ;*

*e) Après l'avant-dernier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :*

*« Les conditions d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;*

*f) Le dernier alinéa est supprimé ;*

3° Au troisième alinéa de l'article L. 227-5, les mots : « de la gêne sonore » sont remplacés par les mots : « des nuisances sonores » ;

4° L'article L. 227-7 est ainsi modifié :

a) La dernière phrase du premier alinéa est supprimée ;

b) Au second alinéa, après le mot : « rapport », il est inséré le mot : « public » ;

5° L'article L. 227-9 est ainsi modifié :

a) Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Celui-ci nomme le rapporteur permanent et son suppléant. » ;

b) Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :

« Pour l'exécution de ses missions, l'autorité établit son règlement intérieur qui est publié au Journal officiel. »

II et III. – (Non modifiées)

**M. Jean-Jacques Mirassou.** – Il y avait urgence à réformer l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (Acnusa) afin que celle-ci puisse réellement exercer son autorité. Le Grenelle II, qui en traitait déjà, est beaucoup plus cohérent que ce texte. Quoi qu'il en soit, avec deux projets de loi abordant le même sujet à quelques semaines d'intervalle, on perçoit bien quelques dysfonctionnements dus à la précipitation... Le présent projet étant nettement moins satisfaisant que le Grenelle, nous voterons contre l'article. (*Applaudissements sur les bancs socialistes ; M. Guy Fischer applaudit également*)

#### Vote sur l'ensemble

**M. Michel Teston.** – Ce texte prévoit l'ouverture à la concurrence du transport international de voyageurs à compter du 13 décembre 2009, ainsi que la possibilité de prendre ou déposer des voyageurs dans les gares françaises sur le trajet d'un service international. Il favorise le développement des opérateurs ferroviaires de proximité, ce qui signifiera la fin du monopole de la SNCF pour l'entretien des lignes à faible trafic, réservées au transport de marchandises. Il crée une autorité de régulation chargée de garantir un accès équitable et non discriminatoire aux réseaux. Les deux derniers titres traitent des concessions routières et des conditions de travail du personnel navigant de l'aviation civile.

Le 9 mars dernier, le groupe socialiste a voté contre ce texte ; car, malgré l'adoption de quelques-uns de nos amendements, relatifs à la certification des conducteurs de train, à la réintégration dans la Loti de l'expression « service public de transport ferroviaire », et à l'affirmation du rôle de RFF comme gestionnaire du réseau ferré national, il n'y a pas de réelles avancées concernant les relations entre RFF et la SNCF. Pire, l'adoption d'un amendement

n°131 du Gouvernement fait craindre une filialisation de la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national. Seule une structure publique coiffant RFF et la SNCF apporterait une vraie réponse sans induire un nouveau morcellement du système ferroviaire. Cela exigerait une reprise de la dette de RFF par l'État : nous attendons le rapport du Gouvernement sur les solutions et un choix concret !

Mais le point de désaccord majeur porte sur l'ouverture à la concurrence des services internationaux de transport de voyageurs, inspirée par la croyance absolue qu'il n'y aurait pas d'autre solution. Notre désaccord est total. Nous redoutons une forte concurrence sur quelques lignes considérées comme rentables, tandis que les opérateurs historiques devront continuer à assurer le transport sur des itinéraires peu ou pas rentables. Pour nous, la solution réside dans une coopération entre les grands opérateurs ferroviaires européens. Voyez Eurostar, Thalys, Lyria, Alleo, Artésia ou Elipsos !

Fin septembre, l'Assemblée nationale a apporté un certain nombre de modifications ; mais surtout, le 22 septembre dernier, le Gouvernement a fait adopter, en totale violation des droits du Parlement, un amendement qui transfère des actifs du Stif à la RATP et qui place celle-ci en situation délicate par rapport au règlement OSP. La lecture au Sénat avait déjà eu lieu et la déclaration d'urgence nous privait de toute possibilité d'examiner cette disposition avant la CMP. (*« Exactement ! » sur les bancs socialistes*)

**Mme Catherine Procaccia.** – Vous l'avez déjà dit plusieurs fois.

**M. Simon Sutour.** – Et ce n'est pas fini !

**M. Michel Teston.** – Monsieur le ministre, le groupe socialiste avait décidé de voter contre ce projet de loi en mars dernier, pour des raisons que j'ai rappelées. Ce qui s'est passé à l'Assemblée nationale ne va pas nous faire changer d'avis, bien au contraire. Nous voterons contre ce projet de loi.

**M. Jean-Pierre Fourcade.** – En trente-deux ans de mandats sénatoriaux, jamais je n'ai vu lecture des conclusions d'une CMP donner lieu à autant d'étincelantes démonstrations. (*On remercie sur les bancs de gauche*) Je vous en donne acte. Mais le groupe UMP votera ce texte (*Applaudissements à droite*) Favorables à la construction européenne, nous sommes l'avant-dernier pays à transposer ! Vos reproches au Gouvernement s'adressent aussi au Conseil européen et à la Commission européenne, dont les conceptions diffèrent des vôtres. Mais pas des nôtres, c'est pourquoi nous voterons le projet de loi.

Je suis sensible cependant à l'argument des collègues d'Ile-de-France relatif à l'amendement RATP. L'intrusion de cet amendement dans le débat à l'Assemblée nationale est une pratique à abandonner. (*Applaudissements sur les bancs UMP et sur quelques bancs à gauche*) Il n'est pas convenable d'examiner

un amendement aussi important dans le cadre d'une discussion en urgence. Monsieur le ministre, transmettez au Premier ministre, au nom du groupe UMP, notre souhait que l'on ne procède plus ainsi dans une matière aussi sensible.

**M. Jean-Jacques Mirassou.** – Quel premier ministre ?

**Mme Annie David.** – Cela ne vous empêchera pas de voter pour !

**M. Jean-Pierre Fourcade.** – Sur le fond, nos collègues préfèrent, à la concurrence, une coopération oligopolistique avec les grands groupes européens. C'est oublier que nous ne sommes pas seuls en Europe ! Si des sociétés hollandaises, italiennes ou autres prennent des parts de trafic, il faudra bien nous y faire, car c'est un élément nécessaire de l'évolution de notre système de transport. Nous en sommes d'accord : les collectivités ne doivent pas recevoir une charge supplémentaire ; les usagers ne doivent pas rester sur le quai en raison de grèves annoncées tardivement (*protestations sur les bancs CRC-SPG*) ou pour cause de mauvais fonctionnement. Le Gouvernement a promis des rapports, nous verrons ce qu'il en est dans quelques années. Monsieur le ministre, n'oubliez pas le message du groupe UMP au Premier ministre. (*Applaudissements à droite*)

**M. David Assouline.** – Votre façon de faire, avec cet amendement sur le Stif, sera ma principale raison de voter contre le texte, puisque je suis un élu parisien. Je suis moins ancien ici que M. Fourcade, mais depuis 2004 j'ai bien souvent entendu la majorité sénatoriale protester que « ce n'est pas correct de nous brusquer ainsi » et s'indigner d'être un perpétuel godillot. Vous protestez, ensuite vous votez des deux mains ! Si vous voulez que cessent ces pratiques, il faut refuser de voter.

**Mme Nicole Bricq.** – Ils vont le faire sur la taxe professionnelle et sur l'emprunt.

**M. David Assouline.** – Un amendement de sept pages, ce n'est pas rien. En l'occurrence, il modifie profondément le paysage des transports en commun de toute l'Ile-de-France. Je suis indigné, inquiet, car j'ai cherché à m'expliquer cette brutalité à l'égard du Parlement : or la seule raison, c'est qu'il faut aller vite parce que l'ouverture à la concurrence entre prochainement en vigueur. Mais vous le saviez depuis le 3 décembre 2007 !

Aucune concertation n'a eu lieu avec le président du Stif qui est aussi président de région.

Ni avec la Ville de Paris ! Ni avec les associations d'usagers ! Comment le Stif pourra-t-il investir massivement après que vous aurez modifié ses missions et ses moyens ?

M. Fourcade a dit que nous sommes parmi les derniers Européens à transposer. Nous sommes aussi les seuls à avoir des services publics qui font parti de

notre identité nationale et qui nous ont protégés contre la crise mondiale. Quand il s'agit de recevoir des soins, d'aller à l'école ou d'accéder à des transports publics, nous n'obtempérons pas à l'instant. Le règlement...

**Mme Catherine Procaccia.** – Fini !

**M. David Assouline.** – ...ouvre à la concurrence. Est-ce une raison pour bouleverser l'organisation des transports en Ile-de-France ? Quelles seront les conséquences pour les infrastructures ? Les modalités du transfert des biens sont renvoyées à un décret en Conseil d'État. Deux minutes encore...

**Mme Catherine Procaccia.** – Le règlement vaut pour tout le monde !

**M. David Assouline.** – Voilà qui manque de lisibilité.

**M. le président.** – Concluez.

**M. David Assouline.** – Je préfère répondre à la demande du président qu'aux exclamations de ceux qui se contentent de voter. Nous déférerons ce texte au Conseil constitutionnel. L'élu francilien que je suis se prononcera contre !

**Mme Mireille Schurch.** – Sur la forme, d'abord, nous avons été privés d'un deuxième débat et la frustration du Sénat était palpable, surtout après l'amendement que le Gouvernement a présenté à l'Assemblée nationale.

**Mme Annie David.** – C'est inacceptable !

**Mme Mireille Schurch.** – Sur le fond, nous avons déjà proposé nos réflexions en février. Nous ne sommes pas pour l'Europe de la concurrence libre et non faussée, à laquelle nous préférons des coopérations librement discutées pour construire de grandes relations ferroviaires. Nous aurions donc voulu un grand débat pour une solution intégrée. Les cheminots seront déçus par votre attitude : ce projet dangereux pour les voyageurs charge les collectivités et inquiète les salariés, nous voterons contre. (*Applaudissements à gauche*)

*A la demande de la commission, les conclusions de la commission mixte paritaire sont mises aux voix par scrutin public.*

**M. le président.** – Voici les résultats du scrutin :

Nombre de votants.....	339
Nombre de suffrages exprimés.....	338
Majorité absolue des suffrages exprimés .....	170
Pour l'adoption .....	185
Contre .....	153

*Le Sénat a adopté.*

*(Applaudissements sur les bancs UMP)*

**M. Jean-Paul Emorine,** *président de la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire.* – Je rappelle que la

commission de l'économie se réunit à 20 h 30 pour examiner les amendements afin de reprendre à 22 heures.

**M. Guy Fischer.** – Rappel au Règlement ! M. Hérisson, rapporteur UMP, a comparé La Poste à un joyau national.

**M. Pierre Hérisson.** – Je le redirai tout à l'heure !

**M. Guy Fischer.** – Nous l'approuvons : La Poste est bien un pilier de notre société. Nous divergeons en revanche sur la manière d'envisager son avenir. M. Sarkozy et sa majorité veulent la transformer en société anonyme, un terme qui résume tous les travers de la financiarisation, de l'absence de transparence aux jeux troubles au sein de l'actionariat. Ce joyau doit rester public ! Nous refusons aujourd'hui l'idée d'une société de droit privé à capitaux publics. Si comme le prétend le Gouvernement, toutes dispositions seront prises pour qu'elle reste publique, pourquoi changer son statut ?

**M. Pierre Hérisson.** – Nous allons en parler.

**M. Guy Fischer.** – On trompe l'opinion ! On ne va pas privatiser dès aujourd'hui mais, et c'est ce que nous dénonçons, on enclenche un processus inéluctable vers la privatisation. Le peuple est vacciné contre vos belles promesses. Le rapporteur parle de réforme en douceur mais la marche forcée que vous nous imposez est l'aveu du mauvais coup que vous préparez. Oui, nos concitoyens s'inquiètent parce qu'ils sont viscéralement attachés à un service public qui sert l'intérêt général et non celui de quelques-uns.

Je demande avec insistance que le Sénat soit consulté sur le report du débat non pas à ce soir, mais à demain : on ne peut l'engager dans des conditions méprisantes pour les salariés comme pour les usagers et tournant le dos à notre histoire sociale. *(Applaudissements à gauche)*

**M. le président.** – J'ignore sur quel article se fondait votre rappel au Règlement. *(Sourires)* L'ordre du jour est arrêté par la Conférence des Présidents. Pour vous être agréable, nous reprendrons à 22 heures.

*La séance est suspendue à 19 h 45.*

PRÉSIDENCE DE M. GÉRARD LARCHER

*La séance reprend à 22 h 5.*

### **La Poste (Procédure accélérée)**

**M. le président.** – L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi relatif à l'entreprise publique La Poste et aux activités postales (procédure accélérée).

### **Rappels au Règlement**

**M. Gérard Le Cam.** – Je souhaite soulever la question du rôle du Parlement et du processus d'élaboration de la loi dans un domaine qui traduit au plus haut point notre organisation sociale et économique. La méthode de M. Sarkozy et de ses amis est celle du fait accompli. Sur la taxe professionnelle, la réforme des collectivités, les modalités d'élections des futurs conseillers territoriaux ou sur La Poste, le message adressé aux parlementaires est : « Circulez, il n'y a rien à voir ». Le débat parlementaire doit être une formalité. L'objectif n'est pas de confronter les points de vue, d'examiner au plus près la loi et ses conséquences, il faut aller au plus vite, afin d'éviter la mobilisation et de satisfaire les *desiderata* des milieux patronaux et financiers.

Une procédure accélérée, qui empêche l'examen par le Sénat des modifications introduites par l'Assemblée nationale, des délais très courts, cinq jours pour examiner la mise à mal du « joyau national » cher à M. Hérisson. Un texte de 29 articles sur lesquels sont déposés 620 amendements, chiffre qui illustre l'intensité du débat à venir, mais aussi le sérieux de l'opposition parlementaire. La mobilisation citoyenne contre le projet de loi, l'exigence qui monte d'un référendum sur l'avenir d'un service public qui relève vraiment d'une certaine idée de la France, loin des inepties nauséabondes de M. Besson, cette mobilisation devrait inciter le Gouvernement à préférer un grand débat national à la voie dangereuse du passage en force.

Comment qualifier cet amendement sur le caractère « imprivatisable » de La Poste, après que le Président de la République a juré la main sur le cœur que GDF n'était pas privatisable, deux ans avant de la privatiser ? Cela relève de la désinformation et de la manipulation. Il faudra une seconde loi pour privatiser La Poste. Tout le monde sait -M. Hérisson en particulier, qui parle de « réforme en douceur »- que le changement de statut est une étape décisive dans la libéralisation d'une entreprise et que sa mise sur le marché aboutit fatalement à sa privatisation.

M. Bailly déclarait lui-même, le 23 août, que l'État resterait largement majoritaire de La Poste ! Cet aveu n'est pas le moindre : le président de La Poste confirme lui-même qu'il s'agit de vendre au plus vite une partie des actions de La Poste.

Mêler contre-vérité et précipitation, telle est la méthode que le pouvoir suit pour faire adopter l'abandon du statut d'entreprise publique de La Poste. Le Gouvernement a dépensé 700 000 euros dans une campagne de presse dont le slogan est révélateur : « La Poste change de statut mais reste un service public à 100 % ». A quoi sert le débat parlementaire, si la décision est prise ?

Les sénateurs du groupe CRC-SPG tenteront tout au long de ce débat, avec l'ensemble de l'opposition



sénatoriale, avec le mouvement social et citoyen, de contrer cette stratégie du passage en force.

Et l'on a le culot de faire commencer ce débat mortel pour La Poste le jour des trépassés !  
(*Applaudissements à gauche*)

**M. Gérard Longuet.** – Et la laïcité !

**M. Guy Fischer.** – Nous aurions souhaité que, cet après-midi, le président soumette au vote notre proposition de suspendre nos travaux. Le débat ne commence pas de la meilleure façon.

**M. Pierre Hérisson,** *rapporteur de la commission de l'économie.* – A qui la faute ?

**M. Guy Fischer.** – Qu'est-ce que cette provocation ? (*Rires à droite*) Vous n'allez tout de même pas reprocher à l'opposition de jouer son rôle et de tenir toute sa place ?

Nous souhaitons que l'examen de ce projet de loi sur La Poste commence demain après-midi, lorsque les bancs des sénateurs seront mieux garnis. Si la gauche est bien représentée, ce n'est pas le cas de l'autre côté...

**M. Robert del Picchia.** – La qualité est là !

#### Discussion générale

**M. Christian Estrosi,** *ministre chargé de l'industrie.* – (*Applaudissements à droite et au centre*) J'ai l'honneur de vous présenter un projet de loi qui vise à garantir la modernisation et l'avenir de La Poste, en lui apportant les 2,7 milliards qu'elle réclame pour son développement. Je dis bien 2,7 milliards -un engagement financier qu'aucun gouvernement n'a pris jusqu'ici !- tout en lui garantissant son caractère 100 % public. Il s'agit de lui donner les moyens de son avenir, tout en conservant tout ce qui fait son identité, et en préservant l'attachement des Français à cette belle entreprise.

Pourquoi La Poste a-t-elle besoin de ces 2,7 milliards ? Elle est confrontée à deux défis majeurs. Avec l'ouverture à la concurrence le 1<sup>er</sup> janvier 2011, La Poste sera confrontée aux grands opérateurs européens de courrier comme la *Deutsche Post*, ou la TNT néerlandaise, et aussi à de petits opérateurs alternatifs de courrier. Ces derniers, dont personne ne se méfiait, sont prêts à concurrencer localement La Poste. Second défi : la montée en puissance d'internet, qui fait diminuer chaque jour le volume de courrier acheminé par La Poste. On est à 10 % de diminution depuis deux ans, on sera entre 30 et 50 % dans quatre ou cinq ans. C'est un choc rapide et violent, sur le cœur de métier historique de La Poste.

Le Gouvernement ne pouvait pas laisser La Poste attendre, sans les moyens de réagir, que ces évolutions lui tombent dessus de manière inéluctable. C'est pour pouvoir affronter ces deux chocs que le

président de La Poste a demandé des moyens financiers complémentaires. Car ce projet de modernisation de La Poste est bien réclamé par ses dirigeants !

**M. Roland Courteau.** – La ficelle est un peu grosse !

**M. Christian Estrosi,** *ministre.* – N'oublions pas que ce projet de modernisation procède de ses dirigeants ! (*Marques d'ironie à gauche*)

Nous voulons lui donner la chance de montrer qu'un modèle postal public à 100 % peut être rentable, présent sur l'ensemble du territoire au service de tous.

Nous voulons enfin lui donner la chance d'accomplir mieux encore ce qu'elle fait déjà. Les 2,7 milliards d'euros conforteront les missions de service public de La Poste, notamment le service postal universel, l'aménagement du territoire, le transport de la presse et l'accessibilité bancaire.

Porteur d'avenir, réformateur et responsable, le projet...

**Voix à gauche.** – Libéral, et même ultralibéral !

**M. Christian Estrosi,** *ministre.* – ...du Gouvernement doit donner à La Poste les moyens de son action. Nullement une fin en soi, le changement de statut est un moyen au service d'un projet de développement. Un établissement public ne pouvant réaliser d'augmentation de capital, il faut opter pour la société anonyme, mais avec une augmentation de capital souscrite exclusivement par l'État et par la Caisse des dépôts. Ainsi, l'entreprise restera exclusivement publique. (*Applaudissements à droite*)

**M. Guy Fischer.** – Pour l'instant !

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – Qui peut vous croire ?

**M. Christian Estrosi,** *ministre.* – A quoi serviront concrètement ces 2,7 milliards d'euros ?

**Voix à gauche.** – A préparer la privatisation !

**M. Christian Estrosi,** *ministre.* – Connaissez-vous ne serait-ce qu'un pays au monde où l'on injecterait 2,7 milliards d'euros dans une entreprise avant de la privatiser ?

**Voix à gauche.** – La France !

**M. Christian Estrosi,** *ministre.* – Cela n'aurait aucun sens ! Ils serviront tout d'abord à développer les quatre métiers de La Poste. En matière de courrier, La Poste doit pouvoir se lancer dans le courrier électronique. Dans le domaine du colis, elle doit devenir une grande entreprise de logistique, voire un *leader* européen. Dans le domaine financier, la Banque postale doit rester une banque « pas comme les autres », au service des plus modestes mais avec des performances comparables à celles de ses concurrents. Enfin, les bureaux de poste seront rénovés, l'accueil y sera meilleur.

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – On voit ce que cela donne !

**M. Christian Estrosi, ministre.** – D'où la nécessité d'améliorer la situation.

Mais ces milliards n'auront rien d'un chèque en blanc. Je l'ai rappelé aux 300 cadres dirigeants de La Poste lorsque je les ai invités au ministère de l'industrie pour leur fixer trois objectifs. Faut-il ne rien changer ? Le premier objectif concerne les postiers : face à un changement aussi considérable, la dimension humaine est déterminante. Les femmes et les hommes ne doivent donc pas constituer une variable d'ajustement.

**M. Guy Fischer.** – Et les suppressions de postes à Lyon 8 ?

**M. Christian Estrosi, ministre.** – La dimension humaine étant préalable à toute évolution stratégique, La Poste doit garantir des conditions exemplaires de travail et de bien-être.

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – Comme à France Télécom ?

**M. Christian Estrosi, ministre.** – Le deuxième objectif concerne les relations avec les élus, dont j'ai rappelé qu'ils représentaient le peuple français.

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – Le peuple veut être consulté !

**M. Christian Estrosi, ministre.** – J'ai dit que vous aviez l'impression d'être informés, mais pas réellement consultés et que les décisions vous paraissaient parfois prises sans vous.

**M. Guy Fischer.** – C'est la réalité !

**M. Christian Estrosi, ministre.** – Or, la concertation n'est pas seulement l'information : il s'agit aussi *in fine* d'« aboutir à un accord ». J'ai demandé que l'on réfléchisse à des mesures simples, comme l'extension aux centres de tri -qui emploient souvent des centaines de personnes- de la compétence dévolue aux commissions départementales où les élus sont représentés.

**M. Guy Fischer.** – Parlez-en aux postiers de l'aéroport Saint-Exupéry !

**M. Christian Estrosi, ministre.** – Enfin, j'ai demandé que l'on améliore le service rendu aux Français. Certains me disent attendre 25 minutes pour chercher un recommandé le samedi matin.

**M. Guy Fischer.** – C'est vrai !

**M. Christian Estrosi, ministre.** – On me dit parfois que les colis n'arrivent pas toujours à temps, notamment pour les fêtes de fin d'année : ils peuvent arriver le 29 décembre, quand on les attend pour le 24 ! Sur ce point-là, La Poste doit changer, car les 2,7 milliards d'euros ne sont pas un blanc-seing.

Le projet du Gouvernement est donc équilibré et responsable.

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – Un projet Père Noël !

**M. Christian Estrosi, ministre.** – Il donne à La Poste les moyens financiers d'affronter un environnement devenu désormais concurrentiel, sans rien perdre de son identité.

Le texte a été amélioré par votre commission, lorsqu'elle s'est réunie les 20 et 21 octobre. Elle a en effet apporté deux clarifications primordiales. La première concerne la détention du capital. Certains craignent une privatisation de La Poste.

**M. Guy Fischer.** – C'est ce qui va se passer.

**M. Christian Estrosi, ministre.** – La clarification apportée par votre rapporteur ne laisse subsister aucun doute : le capital sera intégralement détenu par l'État ou par des personnes de droit public ! (*Applaudissements à droite.*)

**M. Guy Fischer.** – Pour le moment !

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – Comme celui de GDF !

**M. Christian Estrosi, ministre.** – Le Gouvernement ira même plus loin, puisqu'il acceptera un amendement précisant que La Poste est un « service public à caractère national » ce qui la rendra non privatisable compte tenu du Préambule de la Constitution de 1946.

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – C'est faux !

**M. Guy Fischer.** – Le Conseil constitutionnel vous a déjà contredit !

**M. Christian Estrosi, ministre.** – Il y a là une garantie constitutionnelle contre la privatisation !

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – Non !

**M. Christian Estrosi, ministre.** – Ceux qui parlent de privatisation se trompent de combat ! (*Sur les bancs socialistes, on évoque GDF*)

Vous faites référence aux privatisations que vous avez engagées pour vous refaire une santé morale, celles d'Air France, de France Télécom, de Thomson, d'EADS et des Autoroutes du Sud de la France, dont vous êtes seuls responsables. Parce que nous faisons l'inverse de ce que vous avez fait, vous êtes en grande difficulté : nous prenons nos précautions contre toute privatisation.

Ainsi, ce projet sanctuarise les quatre missions de service public de La Poste, notamment l'aménagement du territoire. Grâce à l'Union centriste, votre commission est allée plus loin en inscrivant dans la loi les 17 000 points de contact. C'est une garantie majeure ! (*Applaudissements à droite ; vives marques d'ironie à gauche*)

Votre commission s'est également préoccupée du financement de cette mission. Le Gouvernement partage votre volonté d'une juste compensation, sur la base d'une évaluation incontestable.

Le texte pourra encore être perfectionné en séance. Ainsi, le groupe UMP a déposé un amendement tendant à maintenir l'affiliation à l'Ircantec des salariés actuels, même après le changement de statut. Comme je l'avais annoncé en juillet, le Gouvernement sera naturellement favorable à ce point très important pour les salariés. Il en ira de même pour l'amendement déposé par le RDSE, qui étend aux fonctionnaires de La Poste la prévoyance santé ouverte aux salariés. Ainsi, ce projet de loi conforte les droits et statuts de tous les agents, qu'ils soient salariés ou fonctionnaires de La Poste.

En définitive, ce texte équilibré donne à La Poste les moyens de sa modernisation, sans diminuer sa force, ni porter atteinte à son identité. Il s'accompagne d'un engagement clair de l'État en faveur des quatre missions de service public, du statut des agents et du caractère intégralement public de l'entreprise.

Je conçois ce débat dans un esprit d'ouverture, car La Poste appartient à tous les Français. Le Gouvernement a déjà accepté plusieurs amendements significatifs.

**M. Roland Courteau.** – Organisez un référendum !

**M. Christian Estrosi, ministre.** – Il est prêt à faire de même pour tout amendement confortant le statut des agents, améliorant le service rendu aux clients ou préparant l'avenir.

En revanche, je regretterais qu'après les garanties que je viens de vous offrir certains sur ces bancs continuent à s'enfermer dans une attitude qui, au mieux, consisterait à n'avoir qu'un seul souci, celui de l'obstruction. J'ai entendu dire : « On va leur pourrir la semaine » (*Exclamations à gauche*) Ce n'est pas ma conception du débat démocratique. (*Applaudissements à droite*)

**M. Jean-Pierre Bel.** – Qui a dit cela ?

**M. Christian Estrosi, ministre.** – Ce sont les propos des représentants mêmes de l'opposition ! Au pire, certains manifesteraient une volonté clairement affichée de nuire à La Poste, aux postiers, et aux missions de service public qu'ils remplissent

**M. Robert del Picchia.** – Exactement !

**M. Christian Estrosi, ministre.** – Divers amendements tendent à le démontrer : ainsi, l'amendement n°99 du groupe communiste met fin au prix unique du timbre qui est pourtant une garantie à laquelle les Français sont très attachés ! (*Applaudissements à droite*) L'amendement n°96 du groupe communiste supprime l'obligation faite à La Poste de distribuer le courrier six jours sur sept : si cet amendement était adopté, La Poste pourrait distribuer le courrier uniquement cinq jours, voire encore moins

par semaine ! Les amendements n°69 et 503 des groupes socialiste et communiste interdisent aux fonctionnaires et aux salariés de La Poste d'être actionnaires de leur entreprise : on prive ainsi les postiers d'un droit que leur apporte le projet du Gouvernement ! Les amendements n°70, 308, 510 et 599 des groupes socialiste, communiste, Verts et de certains sénateurs du groupe RDSE ne permettent pas aux salariés et aux fonctionnaires de La Poste de recevoir des actions gratuites qui leur auraient donc été offertes par La Poste et qu'ils auraient pu revendre ensuite ! (*Vives exclamations à gauche*) L'amendement n°598 de certains sénateurs du groupe RDSE (*protestations sur les mêmes bancs*), prévoit que les salariés de La Poste qui achèteraient des actions de La Poste seraient privés de droits de vote attachés à ces actions, ce qui est contraire à tous les principes du droit du commerce ! Ce ne sont là que quelques exemples, et il y en a malheureusement encore beaucoup d'autres.

A la logique politicienne de ceux qui, à force de déposer des amendements d'obstruction sans avenir...

**M. Guy Fischer.** – On en reparlera !

**M. Christian Estrosi, ministre.** – ...en sont arrivés à supprimer des dispositions essentielles pour les missions de service public de La Poste et les droits de ses agents, soyons responsables et donnons les moyens à La Poste de faire en sorte qu'elle ait « un bel avenir », comme le dit le rapport de M. François Ailleret. Ce projet de loi est là pour le démontrer et, surtout, pour le lui garantir. (*Vifs applaudissements à droite*)

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – Je réagis d'autant plus volontiers que M. le ministre s'est permis de citer des amendements en les tronquant. M. Estrosi nous a dit que la loi allait mentionner que La Poste resterait un service public national. Mais, à propos de GDF, le Conseil constitutionnel a rappelé le 30 novembre 2006 qu'inscrire dans une loi qu'un service public est national n'empêche en rien sa privatisation. (*On le confirme sur de nombreux bancs à gauche*)

**M. Guy Fischer.** – Eh oui !

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – Votre amendement ne garantit donc en aucun cas le service public de La Poste ! (*Applaudissements à gauche*)

**M. Michel Teston.** – Je voulais faire un rappel au Règlement avant que M. le ministre ne prenne la parole, après celui que j'avais fait à 16 heures pour rappeler le contexte dans lequel nous examinons ce projet de loi : la procédure accélérée, l'obligation qui nous est faite d'examiner ce texte au cours d'une seule semaine, alors qu'il en aurait fallu deux. A chaque suspension de séance, nous sommes obligés de participer à des réunions de commission pour un examen très rapide des amendements...

**M. Guy Fischer.** – A la mitraille !

**M. Michel Teston.** – Exactement ! Comment ne pas réagir à l'emportement dont a fait preuve M. le ministre ?

**M. Jean-Pierre Bel.** – C'était inacceptable !

**M. Michel Teston.** – Ce débat ne pourra se dérouler que dans la sérénité. Or, depuis quelques semaines, le Gouvernement fait preuve d'un manque total de sérénité, notamment depuis la votation citoyenne.

**M. Roland Courteau.** – Manque de sang froid !

**M. Michel Teston.** – Il faut que Christian Estrosi qui, par ailleurs, est un homme charmant, garde ses nerfs pour la qualité du débat. *(M. le ministre sourit)*

Enfin, un mot sur ce qu'il a dit sur la privatisation. Mais diable, qui a privatisé GDF après avoir indiqué que l'État conserverait au moins 70 % du capital ? N'est-ce pas votre majorité et n'est-ce pas un certain Nicolas Sarkozy qui était venu devant le Parlement s'engager à ce que jamais cette disposition ne serait remise en cause ? *(Mme Nicole Borvo Cohen-Seat s'exclame)*

**M. Guy Fischer.** – Il nous a menti !

**M. Michel Teston.** – C'est en 1996 que France Télécom a été privatisée : à ma connaissance, la gauche n'était pas aux affaires.

Un mot sur l'amendement de M. Retailleau qui a beaucoup agité le landernau politique et médiatique aujourd'hui.

**M. le président.** – Veuillez conclure !

**M. Michel Teston.** – Effectivement, la décision du Conseil constitutionnel rappelle bien qu'une activité érigée en service public national, sans que la Constitution l'ait exigé, ne fait pas obstacle au transfert au secteur privé de l'entreprise qui en est chargée. Ce transfert suppose seulement que le législateur prive ladite entreprise des caractéristiques qui en faisaient un service public.

Il n'y a pas de supra-légalité ! Ce que le Parlement décide un jour, il peut le changer demain ! Il n'y a donc aucune garantie pour l'avenir, d'autant que le deuxième volet de ce texte, qui traite de l'ouverture totale à la concurrence, tend à la suppression du monopole. A ce moment-là, le risque de privatisation n'en sera que plus élevé et l'on pourra encore moins se retrancher derrière le Préambule de la constitution de 1946.

Ne faisons donc pas croire à nos concitoyens que nous allons fixer à tout jamais un statut public national alors que le Parlement est libre à tout moment de changer le cadre législatif : la supra-légalité n'existe pas en droit français. *(Applaudissements à gauche)*

**M. Pierre Hérisson, rapporteur de la commission de l'économie.** – Avec ce projet de loi sur La Poste

commence l'examen d'un texte aussi politisé que médiatisé, *(Mme Nicole Borvo Cohen-Seat s'exclame)* sur un sujet capital que le Sénat suit depuis longtemps. Vous-même, monsieur le Président, en êtes un grand connaisseur puisque vous avez produit des rapports qui, dès 1997, ont fait date et ont incité La Poste à prendre le train de la réforme.

Beaucoup de choses ont été dites à propos de ce texte, dont certaines ne correspondent pas à la réalité. Aussi je voudrais le resituer dans son contexte et rétablir quelques vérités.

Nous sommes tous très attachés à La Poste et aux services qu'elle nous rend quotidiennement, et cela depuis Louis XI. Mais au-delà de l'image d'Épinal du timbre poste et du facteur, La Poste, c'est avant tout un grand groupe d'envergure européenne comptant 300 000 salariés, ce qui en fait le deuxième employeur français après l'État. Elle intervient dans des domaines d'activité économique des plus variés et elle dégage plus de 20 milliards de chiffre d'affaires chaque année.

La Poste est également chargée par la loi de diverses missions de service public. Première mission : le service universel postal, sans doute le plus large de tous les pays européen, c'est-à-dire des services postaux de base rendus en tout point du territoire à des tarifs abordables. Deuxième mission : le service public du transport et de la distribution de la presse et qui fait l'objet d'un accord de financement tripartite. En troisième lieu, la mission d'accessibilité bancaire qui consiste à proposer des produits et des services financiers pour le plus grand nombre, et notamment le livret A.

Enfin, la mission d'aménagement du territoire...

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – Ce n'est pas le monopole de La Poste !

**M. Pierre Hérisson, rapporteur.** – ...qui est certainement celle à laquelle nous sommes le plus sensibles en tant qu'élus locaux. L'objectif de cohésion sociale assigné à La Poste lui impose une très large présence, dont elle s'acquitte à travers 17 091 points de contact, 10 778 bureaux de poste, 4 446 agences postales communales et intercommunales et 1 758 relais poste.

**M. Roland Courteau.** – Des épiceries !

**M. Pierre Hérisson, rapporteur.** – Face à ce joyau national, se profilent aujourd'hui plusieurs obstacles d'importance, et d'abord la concurrence de nouveaux modes de correspondance, du fait de la dématérialisation des moyens de communication. Cette évolution devrait certes permettre à La Poste de développer de nouvelles activités, avec le e-commerce et les services en ligne. A court terme, cependant, elle touche de plein fouet l'activité courrier du groupe, qui s'est réduite de 3,5 % en 2008 et devrait baisser de 20 à 40 % au cours des prochaines années.

Le deuxième obstacle tient à l'ouverture du marché à la concurrence. Les directives postales de 1997, 2002 et 2008 ont prévu une libéralisation progressive du secteur postal, qui doit être parachevée au 31 décembre 2010. A cette date, que la France a réussi à repousser de deux ans, grâce en partie au Sénat, La Poste perdra le monopole dont elle jouit aujourd'hui sur le « secteur réservé », c'est-à-dire essentiellement les courriers de moins de 50 grammes. Elle devra affronter des opérateurs puissants animés de grandes ambitions.

Le troisième obstacle découle des deux précédents : certaines missions de service public connaissent des problèmes de financement. Le problème est à peu près réglé pour la mission service universel postal, qui fait l'objet d'un fonds de compensation créé en 2005 et qui fonctionnera lors de la suppression du secteur réservé. La situation s'est améliorée pour la mission presse, avec l'accord tripartite précité et pour la mission accessibilité bancaire, grâce à la rémunération complémentaire que perçoit La Poste.

En revanche, le problème demeure ouvert pour la mission d'aménagement du territoire. Selon la loi de 1990 modifiée en 2005, elle est financée par un fonds national de péréquation. Or, le surcoût net de cette mission -250 millions environ- n'est couvert qu'à hauteur de 137 millions par l'allègement de fiscalité locale dont bénéficie La Poste.

Face à ces nouveaux défis, ce projet de loi prévoit de changer le statut juridique de La Poste, en le faisant passer de celui d'établissement public industriel et commercial à celui de société anonyme afin de lui permettre, en se dotant ainsi d'un capital social, de faire appel à de nouveaux investisseurs, pour 2,7 milliards dans l'immédiat.

C'est à la demande du président de La Poste lui-même que ce changement de statut a été envisagé. L'argument est moins formel qu'il n'y paraît lorsqu'on connaît la personnalité et le parcours de M. Jean-Paul Bailly...

Cette évolution semble naturelle et a en tout cas été constatée dans 25 des 27 pays de l'Union européenne...

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – Ils s'en mordent les doigts !

**M. Pierre Hérisson, rapporteur.** – ...seul le Luxembourg faisant exception avec nous.

En outre, ce changement de statut s'accompagne de garanties plus que solides : le capital de La Poste restera entièrement public et ne donnera donc absolument pas lieu à quelque privatisation que ce soit. Je serais d'ailleurs le premier à voter contre ce projet de loi s'il avait un tel objet.

**M. Jean Desessard.** – Alors, faites-le tout de suite !

**M. Pierre Hérisson, rapporteur.** – Les quatre missions de service public de La Poste seront maintenues et même consacrées dans un article spécifique. La Poste restera prestataire du service universel postal pendant quinze ans. Sa présence territoriale ne sera en aucune manière affectée. Le statut des agents de La Poste restera inchangé, qu'ils soient fonctionnaires ou salariés, et une solution équilibrée va être présentée pour le régime de retraite complémentaire de ces derniers.

Il n'y avait pas d'autre solution envisageable que cette transformation en société anonyme : ni le *statu quo*, qui aurait conduit à renoncer à des investissements et entraîné un déclin assuré du groupe ; ni la dotation directe de l'État à l'établissement public, qui aurait été qualifiée d'aide publique par Bruxelles ; ni le recours à l'endettement, qui s'élève déjà à 6 milliards. Cette réforme permettra à La Poste de se moderniser, de s'affirmer dans les secteurs traditionnels et de conquérir de nouveaux marchés. Il lui sera possible d'améliorer l'accueil du public ou encore de financer des projets de développement durable tels que le recours à des véhicules électriques, le transport par TGV ou par conteneur.

Ce titre premier, fondamental, a cristallisé l'attention ces derniers temps. Le titre II transpose la troisième directive postale de février 2008 qui comporte deux éléments moins médiatisés mais d'une importance capitale : d'une part, l'ouverture totale des marchés postaux au 1<sup>er</sup> janvier 2011, soit la fin du « secteur réservé » dont bénéficiait La Poste pour financer ses obligations de service universel. Il n'y a, sur ce point, aucune marge de manœuvre et le texte se contente de reprendre le calendrier fixé par la directive. Cet horizon nous appelle à nous mobiliser d'urgence : il faut donner aussi tôt que possible à La Poste les moyens juridiques et financiers de se moderniser en vue du grand rendez-vous de 2011.

D'autre part, se manifeste l'exigence d'une régulation équilibrée empêchant l'opérateur historique -La Poste- d'user de sa position dominante sur le marché postal pour empêcher l'entrée ou la concurrence accrue d'opérateurs alternatifs, tout en le laissant capable d'assurer sa mission de service universel.

Au titre premier, traitant du changement de statut, la commission a cherché à mettre au point des propositions concrètes de nature à apaiser les craintes. Nous avons garanti un système qui empêche un désengagement de l'État et assure le caractère 100 % public du capital. S'agissant de la présence postale territoriale, nous avons inscrit noir sur blanc le maintien des 17 000 points de contact.

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – A la RATP, bientôt dans les boucheries...

**M. Pierre Hérisson, rapporteur.** – La commission a prévu que chacun d'eux offrira un socle de prestations

adapté. Nous avons recueilli des témoignages de satisfaction des élus de la plupart des bancs à propos des agences postales communales qui sont une vraie réussite. (*Applaudissements à droite*)

**M. Jacques Blanc.** – C'est vrai !

**M. Pierre Hérisson, rapporteur.** – Nous avons prévu d'assurer intégralement le financement de la présence territoriale de La Poste par une exonération totale de taxe professionnelle. Ce système demande cependant à être affiné et nous y reviendrons lors de l'examen des amendements. La commission a modifié la composition du conseil d'administration pour que les actionnaires, y compris l'État, aient la majorité des droits de vote, ce qui est bien normal dans une société anonyme.

Au titre II, consacré à la transposition de la troisième directive postale, nous avons voulu assurer un meilleur équilibre dans la régulation entre La Poste et les opérateurs alternatifs, renforcer le mécanisme de financement du fonds de compensation du service universel et mieux informer le Parlement sur les conditions d'exécution de ce dernier.

D'autres avancées seront possibles grâce à vos amendements. Nous avons examiné ce texte de façon ouverte et constructive au sein du groupe de travail « Poste et communications électroniques », puis en commission. J'espère qu'il en sera de même en séance parce que ce texte est une chance de salut ultime pour notre poste. S'il est toujours risqué d'agir, il l'est plus encore de ne rien faire. Aussi c'est à « bouger avec La Poste » que nous sommes aujourd'hui appelés et j'espère que nous saurons prendre nos responsabilités en votant ce texte. (*Applaudissements à droite et au centre*)

**M. Hervé Maurey.** – D'abord je remercie et félicite le rapporteur pour le travail considérable qu'il a accompli et qui a prouvé sa compétence en même temps que son esprit de dialogue.

Mais je m'étonne d'une polémique artificielle, organisée autour de ce texte depuis des mois par une opposition qui joue à se faire peur, ou plutôt qui tente de faire peur en agitant le spectre d'une privatisation qui n'existe pas. (*Applaudissements à droite, vives protestations à gauche*) Et je dénonce les conditions scandaleuses dans lesquelles s'est déroulée cette pseudo-votation pour ou contre la privatisation de La Poste. (*Mêmes mouvements*) Dans ma ville de 12 000 habitants les organisateurs de cette pseudo-consultation ont fait voter les gens en leur racontant que les bureaux de poste allaient être fermés !

**Voix à gauche.** – Ce qui est vrai !

**M. Hervé Maurey.** – Je comprends bien que l'opposition tente de se refaire une santé. (*Vives protestations à gauche*)

**M. Roland Courteau.** – Ça vole bas !

**M. Hervé Maurey.** – Mais il est regrettable qu'elle ait commencé sa bataille d'obstruction avant même le début de ce débat puisqu'elle s'est arrangée pour qu'il ne commence que tard ce soir ! Nous avons 600 amendements à examiner alors qu'en première lecture en commission elle n'en avait déposé aucun ! (*Applaudissements à droite*)

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – Vous vous croyez dans un *meeting* !

**M. Jean-Pierre Bel.** – Et le droit d'amender ?

**M. Hervé Maurey.** – La Poste sera transformé en société anonyme de droit public.

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – Ces sociétés anonymes sont presque toutes devenues privées.

**M. Hervé Maurey.** – En Europe, tous les pays ont opéré cette transformation, à l'exception du Luxembourg. Mais je n'avais pas compris que le Luxembourg était un modèle économique pour l'opposition...

Cette réforme est nécessaire pour que La Poste puisse faire face aux défis de la concurrence et de la dématérialisation du courrier. Il faut saluer l'évolution de l'entreprise depuis dix ans : elle a réussi à développer ses divers métiers, à créer de nouveaux services et à compenser la diminution de l'activité courrier. Elle a maintenant besoin de 2,7 milliards pour investir, moderniser, devenir un acteur européen majeur et, pour se mettre en conformité avec le droit européen, elle a besoin de se transformer en société anonyme. Le conservatisme de l'opposition risquerait de la mettre en péril. (*Applaudissements à droite*) On ne peut sauver le service public en le momifiant !

Naturellement, le changement de statut ne remettra pas en cause les missions de service public de La Poste. La Poste n'est pas une entreprise comme les autres et doit le rester ! Le groupe UC, très attaché à cette notion de service public, est d'ailleurs extrêmement fier d'avoir fait inscrire dans la loi le nombre de 17 000 points poste.

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – Ca ne veut rien dire ! Ces points poste sont des bureaux de tabac ou de la RATP ! (*M. Jean Desessard le confirme*)

**M. Hervé Maurey.** – Notre groupe a également obtenu la consultation de la commission compétente des deux chambres du Parlement sur la nomination du président de l'entreprise et un rapport annuel sur l'aménagement du territoire.

Puissions-nous avoir une vraie discussion, sans caractère politicien...

**M. Jean-Claude Danglot.** – Ca commence bien !

**M. Jean Desessard.** – C'est le moins que l'on puisse dire !

**M. Hervé Maurey.** – ...sur ce projet de loi, que le groupe UC veut améliorer encore. Nous proposons

d'affirmer que l'État a vocation à rester l'actionnaire majoritaire de l'entreprise...

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – Comme il le fut dans le capital de GDF !

**M. Hervé Maurey.** – Nous voulons conforter les missions de service public de La Poste...

**M. Jean-Claude Danglot.** – Mensonges !

**M. Hervé Maurey.** – ...en posant l'obligation de distribution du courrier au plus tard le surlendemain, en renforçant le contrôle de l'Arcep sur les tarifs du service universel, en rappelant la mission de service public de La Poste en matière bancaire avec, notamment, la possibilité de retrait et de dépôt dans les points de contact, et non seulement dans les bureaux de poste. En matière d'aménagement du territoire, l'amendement de M. Dubois vise à maintenir la présence postale en milieu rural...

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – Parlons-en !

**M. Hervé Maurey.** – De fait, la participation financière de La Poste au fonctionnement des agences postales évitera tout désengagement. Au reste, concernant l'aménagement du territoire, son coût ne devra plus être évalué par La Poste, mais de manière régulière par un organisme indépendant - nous suggérons l'Arcep - ; évaluation qui permettra d'affecter à La Poste les moyens nécessaires. Nous avons déposé un amendement prévoyant une subvention de l'État auquel a été opposé l'article 40, mais la question reviendra, j'en suis sûr, au cours de nos débats.

En conclusion, l'attitude du groupe UC, loin d'être doctrinaire (*exclamations à gauche*),...

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – Paroles ! Votre position est ultra-libérale !

**M. Hervé Maurey.** – ...est de soutenir cette réforme indispensable pour que La Poste continue de remplir ses missions de service public. Nous souhaitons que ces missions sortent renforcées de l'adoption de ce projet de loi et espérons un large soutien pour répondre aux attentes des élus locaux ! (*Applaudissements à droite et au centre ; vives protestations à gauche*)

**M. Jean Desessard.** – Referendum !

**M. Michel Teston.** – (*Applaudissements à gauche*) L'examen de ce texte ne commence pas au Sénat dans un contexte de grande sérénité gouvernementale.

**M. Henri de Raincourt, ministre chargé des relations avec le Parlement.** – Ah bon !

**M. Michel Teston.** – En témoignent le choix de la procédure accélérée, d'un débat organisé sur une seule semaine et le refus d'organiser un référendum sur le statut de La Poste...

**M. Jacques Blanc.** – Pourquoi faire ? Sans compter que ce n'était pas possible...

**M. Michel Teston.** – ...en se retranchant derrière l'absence d'une loi organique d'application de l'article 11 révisé de la Constitution. Quel cynisme quand aucun projet n'a été ni programmé ni annoncé depuis quinze mois !

**M. Henri de Raincourt, ministre.** – Totalement faux !

**M. Michel Teston.** – Le manque de sérénité du Gouvernement apparaît aussi clairement dans la réunion à Bercy organisée, le 19 octobre dernier, par M. Estrosi pour plus de 300 cadres, avec l'objectif, selon le compte rendu du *Figaro*,...

**M. Christian Estrosi, ministre.** – Vous avez de saines lectures !

**M. Michel Teston.** – ...de leur faire partager sa vision de La Poste.

**M. Pierre Hérisson, rapporteur.** – C'est exact.

**M. Michel Teston.** – Les commentaires peu amènes de certains membres du Gouvernement sur la votation citoyenne au cours de laquelle plus de 2 millions de citoyens se sont prononcés pour le maintien du statut actuel dissimulent mal une réelle inquiétude du pouvoir exécutif. Le Premier ministre a même adressé à tous les maires une lettre qui se veut rassurante dans laquelle il présente le changement de statut comme la seule solution pour donner à La Poste les moyens de répondre aux défis qui lui sont lancés dans un environnement marqué par un usage grandissant des TIC, l'ouverture complète à la concurrence du secteur postal au 1<sup>er</sup> janvier 2011 et un endettement du groupe de 6 milliards. Pour avoir participé depuis l'automne dernier à de très nombreuses auditions au sein de la Commission supérieure du service public des postes et des communications électroniques,...

**M. Pierre Hérisson, rapporteur.** – Plus exactement au sein du groupe de ladite commission dont vous êtes membre !

**M. Michel Teston.** – ...du groupe d'études « Poste et Télécoms » du Sénat et du groupe socialiste du Sénat, j'ai acquis la conviction, partagée par tous les parlementaires de gauche, que le changement de statut n'est pas la solution pour l'entreprise la plus ancienne et la plus emblématique de nos services publics, le premier employeur après l'État, un maillon essentiel du lien social avec la distribution du courrier six jours sur sept et ses 17 000 points de contact, mais aussi un acteur essentiel de péréquation avec le prix unique du timbre. Pour nous, la seule solution est de maintenir le statut actuel de La Poste, celui d'exploitant autonome de droit public.

**M. Jean-Claude Carle.** – Faux !

**M. Jacques Blanc.** – Qui mettra l'argent ?

**M. Michel Teston.** – Notre groupe est opposé à l'adoption de ce texte car, premier constat, aucune loi-cadre européenne n'oblige à changer le statut de La Poste.

**M. Roland Courteau.** – Il fallait le rappeler !

**M. Michel Teston.** – Ensuite, si La Poste manque de fonds propres : à qui la faute ? A l'État...

**M. Jean Desessard.** – Eh oui !

**M. Jean-Claude Carle.** – C'est la faute de Jospin !

**M. Michel Teston.** – ...parce qu'il n'assume pas ses obligations financières relatives au maintien des quelque 17 000 points de contact ainsi qu'au transport et à la distribution de la presse. Pourtant, de telles interventions financières sont parfaitement admises par la Commission européenne au motif qu'elles relèvent de la compétence des États membres.

**M. Jean Desessard.** – Évidemment !

**M. Michel Teston.** – Comment ne pas rappeler que, chaque année depuis cinq ans, je propose l'inscription de davantage de crédits pour ces deux missions de service public lors du budget ? Si le Gouvernement n'avait pas fait la sourde oreille, les fonds propres de La Poste auraient été progressivement augmentés mais il aurait été alors privé de son principal argument pour justifier le changement de statut... (*Marques d'approbation sur les bancs CRC ; M. Pierre Hérisson, rapporteur, s'exclame*)

**M. Jean Desessard.** – CQFD !

**M. Michel Teston.** – Premier risque de cette évolution, parfaitement identifié par nos concitoyens, celui d'une privatisation progressive de La Poste. La formule figurant à l'article premier du projet de loi initial selon laquelle « le capital de la société est détenu par l'État ou d'autres personnes morales appartenant au secteur public » signifiait clairement que l'État se réservait la possibilité de sortir du capital au profit de personnes morales exerçant des missions de service public au sens fonctionnel du terme, c'est-à-dire dont le capital pouvait ne pas être entièrement public. La rédaction de la commission, à savoir, « le capital est détenu par l'État et d'autres personnes morales de droit public » a le mérite d'obliger l'État à demeurer au capital. Mais, aucun plancher n'étant fixé, la participation de l'État pourrait se réduire avec l'objectif d'affecter le produit de la vente d'actions à la réduction de sa dette colossale.

**M. Roland Courteau.** – Eh oui !

**M. Michel Teston.** – En outre, les termes « autres personnes morales de droit public » visent essentiellement les collectivités territoriales et les entreprises publiques. Or, aux termes de la loi du 2 juillet 1986, une entreprise du secteur public est une entreprise dont au moins 51 % du capital social est détenu par l'État, les administrations nationales,

régionales ou locales. (*M. Jean Desessard approuve*) La formule adoptée par la commission n'apporte donc pas la garantie que les autres actionnaires seront des personnes morales dont le capital est à 100 % public. Nous sommes donc clairement dans la logique du Gouvernement qui consiste à faire le dos rond face aux nombreuses réactions que suscite le texte en attendant patiemment une lucarne de tir pour proposer un nouveau projet de loi ouvrant le capital de La Poste, à l'instar de ce qui a été fait pour France Télécom et GDF. Cette opportunité est justement offerte par la suppression du secteur réservé, soit celle du monopole résiduel pour la levée, le tri et la distribution des plis de moins de 50 g.

**M. Pierre Hérisson, rapporteur.** – La suppression du monopole résiduel, ce n'est pas nous ! C'est une obligation !

**M. Michel Teston.** – En effet, ce texte, s'il est adopté, élargira le nombre d'opérateurs dans la distribution du courrier. Une autre loi pourra alors faire descendre, y compris si l'amendement de M. Retailleau était adopté, la part du capital public en dessous de 50 %.

**M. Christian Estrosi, ministre.** – C'est faux ! Je vous le démontrerai !

**M. Michel Teston.** – Cette décision politique s'appuierait sur le constat de la nécessité de renforcer, à nouveau, les fonds propres de La Poste. Cette hypothèse est crédible (*Mme Nicole Borvo Cohen-Seat le confirme*) car le mode de financement retenu pour le fonds de compensation du service universel postal n'est pas suffisant. Notre expérience dans le domaine de la téléphonie fixe nous laisse dubitatifs quant à son efficacité : l'opérateur historique supporte l'essentiel du financement, les autres opérateurs contestant bien souvent, y compris par voie judiciaire, la quote-part mise à leur charge par l'Arcep. Même M. Hérisson a récemment qualifié d'usine à gaz ce dispositif de financement. En outre, l'ouverture totale à la concurrence risque de laminer les résultats de La Poste du fait que la concurrence ne sera réelle que sur les secteurs d'activité les plus lucratifs.

Si une augmentation de capital s'avérait nécessaire, l'État et la CDC y consentiraient-ils ? La CDC a-t-elle vocation à demeurer très longtemps au capital d'une entreprise ?

**M. Roland Courteau.** – C'est une bonne question.

**M. Michel Teston.** – Il nous sera alors proposé une ouverture limitée du capital -tout le monde se rappelle ce qui s'est passé pour France Télécom et GDF. Mais pensez aux conséquences qui en découleraient pour la présence postale, l'acheminement du courrier ou le prix unique du timbre.

Les autres risques d'un changement de statut concernent d'abord le personnel. L'emploi de contractuels deviendra la règle. En l'absence de convention collective des activités postales, les



opérateurs seront tentés par le *dumping* social. En outre, les agents de La Poste vont automatiquement basculer du régime complémentaire de retraite de l'Ircantec à celui de l'Agirc-Arrco, dont le contenu est moins favorable, et l'équilibre financier de l'Ircantec sera menacé. Les suppressions d'emplois se sont multipliées à La Poste ces dernières années. Avec le changement de statut et l'ouverture à la concurrence, le rythme de non-comblement de certains postes pourrait s'accélérer. Les 2,7 milliards d'euros promis par l'État et la CDC ne vont-ils pas servir à financer un plan social ?

Pour ce qui concerne le cadre contractuel avec les communes, des fonctionnaires territoriaux pourront-ils exercer des missions de service public pour le compte d'une société anonyme ? Comment régiront les concurrents de La Poste ? Quant aux nouvelles conventions d'agence postale communale, ne devront-elles pas être soumises à un appel d'offres ? Si tel est le cas, rien ne garantit que les communes seront systématiquement retenues pour exercer ces délégations.

Après les critiques, voici nos propositions. Nous renouvelons notre demande de référendum sur le service public postal. Il n'y a pas d'urgence à se prononcer sur ce texte puisque la date butoir pour la transposition de la directive est le 1<sup>er</sup> janvier 2011. Le Gouvernement doit préparer un projet de loi organique et, une fois le texte adopté par le Parlement, organiser la consultation.

Sur le fond, nous souhaitons que soit conservé le statut d'établissement public, personne morale de droit public dotée d'une autonomie financière et chargée de gérer un service dans un but d'intérêt général, à la place de l'État ou des collectivités locales et sous leur contrôle. Ce statut est adapté à l'ouverture totale à la concurrence et il n'interdit pas les aides financières de l'État. En attendant que celui-ci se décide à accompagner La Poste pour la présence postale et le transport de la presse, le fonds de péréquation devrait être alimenté par tous les prestataires de services postaux et être géré par la CDC.

**M. Didier Guillaume.** – Bonne proposition.

**M. Michel Teston.** – Il faut prolonger le moratoire relatif à l'application de la convention État-Poste-presse, et mieux définir les critères d'accessibilité aux points de contact ainsi que les amplitudes d'ouverture au public. Il faut respecter des moratoires sur les suppressions de postes et sur la suppression du secteur réservé. Le Gouvernement doit nous entendre sur ce sujet. Un certain nombre d'États de l'Union européenne seraient prêts à croiser le fer avec la commission, considérant qu'en période de crise très grave il est inopportun de modifier le financement d'un service universel. La jurisprudence constante de la Cour de justice des Communautés européennes reconnaît la possibilité de conférer des droits exclusifs

à des entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général.

Quel que soit le sort réservé à ce projet de loi, les associations d'usagers devraient pouvoir siéger au sein des instances décisionnelles de La Poste.

**M. Jean Desessard.** – Absolument.

**M. Michel Teston.** – Au cas où la majorité sénatoriale se laisserait aller à voter ce texte... nous avons déposé des amendements de repli pour le maintien des contractuels dans le régime complémentaire de retraite géré par l'Ircantec, pour une limitation des pouvoirs conférés à l'Arcep ou pour le calcul de la contribution au fonds de compensation.

Au cours des nombreux débats et échanges ayant précédé l'examen de ce projet de loi, le Gouvernement n'a présenté aucun argument solide pour justifier l'abandon du statut d'Epic. Or ce statut est adapté à l'ouverture totale à la concurrence du secteur postal.

**M. Roland Courteau.** – Très bien !

**M. Michel Teston.** – En réalité, cette réforme est dogmatique.

**M. Jacky Le Menn.** – Tout à fait.

**M. Michel Teston.** – Le Gouvernement s'empresse de faire sauter le verrou que constitue le statut actuel pour pouvoir ouvrir ultérieurement le capital de La Poste. S'il était décidé, le changement de statut interviendrait au plus mauvais moment, en pleine crise.

Plutôt qu'une réforme qui pose plus de questions qu'elle n'apporte de solutions, l'ensemble de la gauche propose de maintenir le statut actuel, en identifiant les besoins des usagers et des territoires pour le service public postal, instaurant un financement enfin suffisant et pérenne par la péréquation ainsi qu'une bonne régulation. Cette solution n'est pas seulement celle de la gauche parlementaire, mais aussi et avant tout celle de plus de 2,2 millions de citoyens qui se sont exprimés...

**M. Jean Desessard.** – Eh oui !

**M. Michel Teston.** – ...et dont nous sommes les interprètes.

Contrairement à ce qu'affirment certains membres du Gouvernement, notre position n'est pas conservatrice, mais moderne au bon sens du terme...

**M. Pierre Hérisson, rapporteur.** – Curieuse conception du modernisme.

**M. Michel Teston.** – ...en ce qu'elle tient compte de notre culture du service public et d'une bonne compréhension de la crise actuelle. Celle-ci devrait conduire le Gouvernement à mettre en veilleuse l'idéologie libérale qui inspire son action. En nous positionnant ainsi, nous sommes fidèles à nos valeurs et nous défendons le plus ancien et le plus emblématique des services publics, qui constituent le

patrimoine de tous, et plus particulièrement de ceux qui n'en ont pas. (*Applaudissements à gauche ; les sénateurs socialistes se lèvent pour applaudir longuement*)

**M. Jean-Pierre Placade.** – L'avenir de La Poste est un sujet de préoccupation pour chaque citoyen. Notre attachement à cette entreprise et aux services publics s'explique par des raisons symboliques, celle-ci étant l'un de nos services publics les plus anciens, et concrètes, car il s'agit d'un service public de proximité indispensable.

La réforme de La Poste est une nécessité imposée par le contexte juridique et économique, notamment européen, mais nous ne pouvons donner un blanc-seing à toute réforme et accepter un texte insuffisant, même en tenant compte de l'adoption par la commission d'un amendement présenté par le groupe RDSE. Ce projet de loi ne permet pas d'empêcher la dérive dans laquelle est déjà plongé cet établissement, qui voit primer les exigences économiques sur les missions de service public.

Depuis plusieurs semaines, on a beaucoup écrit, beaucoup entendu, beaucoup lu. Notre débat de ce soir m'a rappelé une de mes premières soirées au Sénat, lorsqu'un collègue et ami plus ancien m'a dit : « Petit, fais attention à ce que tu vas dire car on dit dans l'opposition des choses que l'on ne fait pas au Gouvernement, et on fait au Gouvernement des choses que l'on n'avait pas dites dans l'opposition. » (*Rires*) Je pensais alors que l'on pouvait changer le monde, mais j'ai vu beaucoup de choses depuis vingt ans, notamment sur La Poste...

Nous sommes dans un débat déjà dépassé. Un consensus -à droite, comme à gauche ou au centre- s'est dégagé pour la libéralisation des services publics. François Mitterrand a signé l'Acte unique européen en 1986. Depuis, les Premiers ministres sont tous allés dans le même sens, qu'il s'agisse de Laurent Fabius, de Lionel Jospin ou d'Alain Juppé. Faire croire le contraire serait manquer d'honnêteté politique. La pensée politique elle-même a évolué.

Quand on a créé les établissements publics, le ministre de l'époque, de gauche, nous a expliqué que La Poste avait besoin de plus d'autonomie.

Et ce, parce que l'État n'avait pas à se mêler de la politique commerciale. Il avait raison ! A d'autres périodes, on a créé des SEM, des sociétés anonymes et non de droit public, pour remplir des missions de service public. Mais aujourd'hui que vous créez une société à capitaux exclusivement publics, monsieur le ministre, on vous accuse de privatiser. Vous n'avez pas de chance.

Le statut antérieur de La Poste n'a pas empêché les compressions de personnel ni les fermetures de bureaux : ce n'est pas un statut juridique qu'il y a lieu de défendre mais le service aux usagers. Or le projet n'en dit rien. C'est au politique de fixer les conditions

de ce service, d'autant que les exemples sont nombreux où, une fois créées des sociétés de droit privé pour assurer une mission de service public, le politique s'est senti dégagé de ses responsabilités. Transférer une mission ne signifie pourtant pas en transférer la responsabilité. Les citoyens finissent par être perdus et douter de l'État.

Il est important de définir les besoins et les missions, de fixer un cahier des charges précis pour ensuite choisir l'organisme qui sera capable d'assurer au meilleur coût ce service public. Tous ces éléments ne sont pas suffisamment détaillés dans le texte. Je remercie M. Hérisson de son engagement et de sa sincérité, même si je ne suis pas toujours du même avis que lui. Le groupe RDSE présentera des amendements mais nous pensons que le texte est un peu juste, qu'il n'offre pas toutes les garanties souhaitables, que le contenu du service public et les conditions d'exploitation devraient être précisés. Nous suivrons avec intérêt l'évolution du texte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RDSE*)

**M. Bruno Retailleau.** – Demain mardi, 2 millions de Français vont franchir le seuil de l'un des 17 000 points de contact de La Poste ; 100 000 facteurs déposeront des courriers dans 30 millions de boîtes aux lettres, remettront des colis, apporteront un sourire, une présence humaine, dans des lieux de profonde solitude. Il y a un aspect affectif, car La Poste, au-delà du service rendu, incarne le service public à la française.

**M. Roland Courteau.** – Très bien.

**M. Bruno Retailleau.** – Le service public postal, y compris dans sa dimension d'aménagement du territoire, est une réponse concrète aux deux grandes passions françaises que sont l'égalité et sa sœur siamoise, l'universalisme. Notre travail législatif ne consiste pas à jeter aux orties ce socle de valeurs que représente La Poste, mais à pérenniser cet établissement, hier abrité derrière le monopole et qui distribuait objets et colis, dans le monde de demain, celui de la concurrence, de la révolution numérique, de la dématérialisation. Les courriels supplantent les courriers et la crise, contrairement à ce que l'on aurait pu croire, accélère ces mutations.

Moderniser La Poste n'est pas une option mais une nécessité, non seulement pour qu'elle lutte à armes égales avec ses concurrents mais pour qu'elle rende un service de la plus haute qualité. Il faut lui donner les moyens de rénover ses bureaux, de moderniser ses outils et ses systèmes de traitement.

Fallait-il un changement de statut ? Je le pense. Les autres solutions étaient des fausses pistes, qu'il s'agisse d'endetter encore plus l'établissement alors que son ratio est déjà très élevé...

**M. Jean Desessard.** – Ça n'existe pas dans le secteur public !

**M. Bruno Retailleau.** – ...qu'il s'agisse de capitaliser les filiales au risque de faire imploser le groupe ou d'accorder des subventions, interdites par Bruxelles. Il n'y avait pas d'autre possibilité pour renforcer les fonds propres. La modernisation peut-elle aller de pair avec l'objectif d'une haute exigence de service public ? Bien sûr, si La Poste n'est pas privatisée. Je me félicite que notre commission ait imaginé un verrou, on pourrait en prévoir un deuxième, sous la forme d'une référence à la jurisprudence du Conseil constitutionnel, qui interdit la privatisation d'un service public national. Une autre garantie résiderait dans un financement de la mission de service public à la juste hauteur de ce qu'elle coûte et un financement de la présence territoriale. Tous les élus l'attendent. La compensation à l'euro près serait assurée, assortie d'une évaluation annuelle par une instance indépendante et une actualisation comptable.

Le *statu quo* n'est pas tenable. Prendre modèle sur d'autres serait un reniement. La voie française consiste à moderniser avec audace et conserver une forte exigence de service public postal. (*Applaudissements à droite*)

**M. Jean-Claude Danglot.** – (*Mme Nicole Borvo Cohen-Seat applaudit*) Pas moins de 2,3 millions de citoyens se sont déplacés pour se faire entendre du Gouvernement et du Président de la République, pour refuser que ce projet de loi soit examiné au pas de charge par le Parlement, pour exiger que l'avenir du service public postal fasse l'objet d'un référendum institutionnel.

Et pourtant nous engageons aujourd'hui, à la date symbolique du 2 novembre, un processus mortifère pour l'entreprise publique. Utiliser les élus du peuple contre le peuple, belle façon de faire vivre la démocratie parlementaire... Vous ne trouviez pas de mots assez durs pour combattre l'organisation d'une votation citoyenne : « pantalonnade », « tromperie », « simulacre de démocratie ». Bref, une honte pour la République rappelant « les plus belles heures de l'Union soviétique » selon M. Estrosi. La question était tronquée, nous dit-on, puisqu'elle portait sur la privatisation et non sur le changement de statut. Notre rapporteur a fait savoir que lui-même n'était pas partisan de la privatisation de La Poste et qu'en l'occurrence, il n'en était nullement question. Tous les ministres ont fait savoir qu'il ne s'agissait pas de privatisation. Quiconque prétendrait le contraire serait un menteur et un manipulateur, y compris les élus locaux qui ont soutenu cette votation. Celle-ci n'a aucune valeur à vos yeux : elle en a suffisamment aux yeux des préfets qui prennent la peine de traîner les maires devant les tribunaux !

**M. Roland Courteau.** – Très bien.

**M. Jean-Claude Danglot.** – Avez-vous donc si peur de l'expression citoyenne, que vous vous sentez obligés d'afficher un tel mépris ? Vous préférez oublier ces entreprises d'abord transformées en société

anonymes puis privatisées, comme GDF, France Télécom et tant d'autres.

Puisqu'il le faut, voici un bref rappel historique.

**M. Roland Courteau.** – C'est nécessaire !

**M. Jean-Claude Danglot.** – « EDF et GDF sont de grands services publics, ils ne seront pas privatisés » assurait Jacques Chirac ; Nicolas Sarkozy répétait : « Je redis qu'EDF et GDF ne seront pas privatisés » ; et François Fillon de confirmer : « Devrais-je le répéter encore et encore, le caractère public de France Telecom est préservé ». Gérard Larcher, notre Président, rapporteur du projet sur France Télécom nous exhortait à ne pas affirmer qu'il s'agissait d'une privatisation, mais l'État n'en détient plus que 26 %.

**M. Guy Fischer.** – Voilà la vérité !

**M. Jean-Claude Danglot.** – Au vu de ces déclarations, les accusations de la majorité sont ou déplacées ou scandaleuses. Nous maintenons qu'il s'agit d'un projet de privatisation.

**M. Roland Courteau.** – En effet.

**M. Jean-Claude Danglot.** – Le capital sera, nous dit-on détenu par l'État ou par des actionnaires publics dont la Caisse des dépôts, mais quand des amendements proposent de le dire, on demande à leurs auteurs de les retirer. Une fois que le verrou symbolique du statut aura sauté, alors vous pourrez enclencher l'étape suivante.

**M. Roland Courteau.** – C'est sûr !

**M. Jean-Claude Danglot.** – Les faits sont têtus et le rapport Ailleret de décembre 2008, qui a servi de base à ce projet, a été rendu alors que le président de La Poste appelait à sa mise en bourse pure et simple. L'étude d'impact affirme encore qu'un établissement public à caractère industriel et commercial n'a pas d'actionnaires, que les investisseurs en fonds propres ne peuvent siéger à son conseil d'administration ni toucher des dividendes.

**M. Jean Desessard.** – Bien sûr !

**M. Jean-Claude Danglot.** – L'entreprise a vu sa rentabilité progresser de 10 % en cinq ans.

**M. Jean Desessard.** – Exactement !

**M. Jean-Claude Danglot.** – La Caisse des dépôts tirera des dividendes de La Poste et la qualité publique d'un actionnaire ne garantit pas toujours son désintéressement. Officiellement, La Poste a besoin de fonds propres pour faire face à la concurrence. L'État et la Caisse des dépôts vont donc souscrire à une augmentation de capital à hauteur de 1,2 et 1,5 milliard. Vous nous soutenez donc que l'État ne pourra aider La Poste que par un changement de statut. Pourtant, l'Europe ne préjuge pas de la forme juridique du destinataire car toute aide de l'État reste prohibée. La directive de 1998 est particulièrement claire à cet égard, qui ne fait pas obstacle à la

réglementation relative aux aides d'État. Votre argument est un mauvais argument.

En revanche, l'organisation des services publics incombe aux États membres. La France a-t-elle déjà fait l'objet de poursuites à ce titre ?

**M. le président.** – Une minute trente !

**M. Jean-Claude Danglot.** – Une modernisation aurait pu commencer par une meilleure définition du service public ! Pourquoi ouvrir le capital de La Poste dans une logique de privatisation ? Certes, l'esprit libéral qui souffle en Europe encourage la perte de maîtrise publique. Les institutions européennes prônent la concurrence libre et non faussée en incitant les sociétés européennes à se comporter en prédateurs à l'international. Résultat, France Télécom a accumulé une dette de 70 milliards...

**M. Pierre Hérisson, rapporteur.** – ...de francs !

**M. Jean-Claude Danglot.** – Ces entreprises concurrentielles rendent-elles un meilleur service aux usagers ? Partout, les services postaux ont été dégradés ; quant à la situation des salariés, voyez France Télécom.

**M. le président.** – Il faut conclure... (*Protestations à gauche*)

**M. Jean-Claude Danglot.** – En Allemagne, en Suède, des bureaux de poste ont été fermés et chez nous La Poste a supprimé 40 000 emplois depuis 2004 tandis que le prix des services augmentait. Aimer La Poste, ce n'est pas la privatiser, mais conforter ses missions de service public. La dette de 6 milliards ? Quel amalgame entre dette et déficit ! Il n'y a pas déficit et il faut s'interroger sur les raisons d'une dette contractée parce que l'État ne compensait pas les obligations de service public et afin de moderniser l'entreprise et ses bureaux.

Je veux conclure par des propositions. Nous ne voulons ni changement de statut ni *statu quo*. A l'exigence de rentabilité, nous préférons la recherche de complémentarités et de coopérations.

**M. le président.** – Concluez !

**M. Jean-Claude Danglot.** – Je conclus et je conclus à l'échelle européenne parce que les réseaux européens ont du sens et qu'une guerre fratricide entre services publics n'aboutit qu'à un gâchis humain et financier. Nous proposons aussi la création d'un pôle public associant la Banque de France, la Caisse des dépôts, Oseo...

**M. le président.** – Vous avez dépassé votre temps de parole.

**M. Jean-Claude Danglot.** – ...et La Poste ! (*Applaudissements chaleureux à gauche*)

**M. Jackie Pierre.** – Le projet est imprégné des grands principes du rapport Ailleret : « Conformément à son identité profonde, La Poste doit demeurer une

entité publique, ancrée sur des services de qualité mais s'adaptant avec ambition à la modernisation, à la compétitivité et au progrès social ». La Poste n'est en effet pas un service public comme les autres, elle symbolise le service public de proximité, et encore avec le film *Bienvenue chez les Ch'tis*. Nous sommes tous autant attachés au passage du facteur six jours sur sept qu'au bureau de poste proprement dit. Passage du facteur et réseau assurent incontestablement le lien social.

Si La Poste n'est pas une entreprise publique comme les autres, elle est soumise à l'obligation d'évoluer : le 1<sup>er</sup> janvier 2011, le marché postal européen n'aura plus de frontières et il faut fournir des efforts importants pour s'y adapter car la France est avec le Luxembourg le seul pays européen à ne pas s'y être préparé. Relever ce défi peut dégager d'importants potentiels de croissance, à condition d'investir. La Poste a besoin d'argent et le changement de statut est obligatoire pour que la Caisse des dépôts entre à son capital. Son président réclame donc légitimement un traitement identique à celui dont ont bénéficié ses homologues. Le changement de statut en société anonyme à capitaux publics ne changera rien pour le personnel, le Gouvernement s'y est engagé et le texte est sans ambiguïté.

Avec mes collègues UMP, nous sommes convaincus de l'impérieuse nécessité de cette réforme. Le nouveau contexte peut représenter une opportunité formidable pour ce service public. L'annonce du changement de statut a pourtant suscité des inquiétudes et j'ai reçu de nombreux courriers me demandant de ne pas le voter. Mais c'est précisément parce que je suis attaché à ce service public que je voterai. (*Applaudissements à droite*) L'activité courrier diminue depuis dix ans. La Poste doit réagir avec vigueur et ambition. C'est l'objet de la réforme. La Poste a besoin d'investir et de se diversifier pour ne pas se faire manger le 1<sup>er</sup> janvier 2011 par de gros opérateurs à la stratégie mondiale.

La présence postale territoriale en milieu rural est une préoccupation que je partage. C'est affaire de cohésion sociale et d'attractivité.

Dans les Vosges, 92 % des habitants sont à moins de cinq kilomètres d'un point de contact de La Poste, ce qui est tout à fait acceptable pour un département de montagne.

Sait-on que 1 522 bureaux de poste sont ouverts moins de trente minutes par jour, que 1 080 d'entre eux sont ouverts entre trente minutes et une heure ? Prévoyante et prudente, La Poste a déjà entrepris une transformation de ses bureaux ruraux très peu fréquentés et aux horaires d'ouverture réduits, pour s'adapter à la demande réelle des usagers et pour limiter ses coûts. Quand on déplore la fermeture d'un bureau de poste, on oublie de préciser qu'un ou plusieurs points poste ont été ouverts, afin de maintenir à l'identique la présence postale dans les

territoires ruraux. La grande différence, c'est que les bureaux qui ont été fermés étaient déficitaires et que ces nouveaux points postes sont bénéficiaires, notamment en raison des horaires d'ouverture beaucoup plus larges.

Les enquêtes réalisées par la Sofres en juin 2006 attestent de niveaux de satisfaction très élevés pour les nouvelles formes de présence postale.

**M. Pierre Hérisson**, rapporteur. – Exact !

**M. Jackie Pierre.** – Cela ne signifie pas qu'aucune amélioration ne serait attendue. Il faut sans doute augmenter le nombre d'opérations ainsi prises en charge, tout en assurant davantage de confidentialité et de sécurité lors des retraits d'argent, ce qui suppose de compléter la formation du personnel en contact avec le public. Les relais poste ont aussi le grand avantage de maintenir en activité le dernier commerce dans les petites communes rurales. Nous souhaitons qu'ils se multiplient.

La Poste a aussi pour mission de garantir l'accessibilité bancaire. Demandés par les maires ruraux sous le Second Empire, les premiers services financiers de la Poste ont pris leur essor au début de la III<sup>e</sup> République. L'État a alors confié à La Poste des missions financières dans les zones les plus reculées du territoire, non desservies par les banques privées. Je rappelle le rôle tenu par La Poste dans la création des mandats et de l'épargne populaire. Il doit continuer.

La modernisation de La Poste est un impératif qui a été trop longtemps différé. Sans réforme, elle est condamnée au dépérissement de son fabuleux réseau de proximité ; condamnée à ne plus jouer de rôle majeur en Europe et à être, en France, sous perfusion d'aides publiques. Elle ne serait donc plus en mesure d'offrir un avenir aux postiers, ni d'assurer ses missions de service public. Est-ce cela que l'on veut ? Il faut arrêter de voir le diable où il n'est pas !

**M. Roland Courteau.** – Ouh là là !

**M. Jackie Pierre.** – Les inquiétudes sur la pérennité des missions de service public de La Poste sont infondées. Des garanties supplémentaires ont été apportées par la commission sur la mission de service public : le service universel postal six jours sur sept, le transport et la distribution de la presse sur tout le territoire, l'accessibilité bancaire et la présence postale territoriale avec le maintien des 17 000 points de contact existants.

La commission a précisé le caractère entièrement public du capital de La Poste. Elle a amélioré le financement de son réseau en portant de 85 à 100 % l'abattement dont bénéficie La Poste sur ses bases d'imposition locale, accroissement dont le coût ne sera pas supporté par les collectivités territoriales. Ainsi se trouve compensée la mission d'aménagement du territoire qui est assignée à La Poste. Avec mes collègues UMP, je souhaite que le Gouvernement

s'engage sur ce point. La commission a enfin apporté des garanties sur le maintien de la présence postale territoriale à travers un réseau comptant au moins 17 000 points de contact, équitablement répartis sur le territoire. J'insiste sur ce point.

Le réseau de La Poste est sans nul doute une richesse unique en Europe. C'est à la veille de la Première Guerre mondiale qu'il a pris sa dimension actuelle. Il possède deux atouts principaux sur lesquels il doit s'appuyer pour renforcer et élargir son potentiel : ses réseaux et son personnel. Il faut en assurer l'avenir tout comme il est indispensable de garantir le financement de ses missions dans la durée. La Poste française, au quatrième rang des postes européennes en 2000, a réussi aujourd'hui à se hisser au deuxième.

**M. Jean Desessard.** – Donc, tout va bien ! Que veut-on ?

**M. Jackie Pierre.** – Nous souhaitons qu'elle devienne la première poste européenne. Il n'est pas responsable de refuser d'accompagner un grand service public dans sa modernisation. C'est pourquoi l'ensemble du groupe UMP apportera son total soutien à ce projet de loi, enrichi des amendements de la commission, dont les travaux ont été très constructifs. Je tiens à rendre hommage à son rapporteur, pour ses grandes compétences et l'important travail qu'il a réalisé. (*Applaudissements à droite et au centre*)

**M. Daniel Dubois.** – A écouter certains, le facteur et sa voiture jaune, présent six jours sur sept dans le moindre petit village de France, dans la moindre ferme isolée, symbole s'il en est du service public à la française, serait menacé.

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – Il l'est.

**M. Daniel Dubois.** – Faire évoluer le statut juridique du groupe La Poste, d'Epic en SA à fonds exclusivement publics serait la fin de ce grand service public. Alors, sachez que nous aussi voulons que La Poste reste un grand service public proche de ses clients.

**M. Jean Desessard.** – Vous parlez de « clients » !

**M. Daniel Dubois.** – Les usagers sont aussi des clients. Sachez que nous pensons aussi que La Poste, qui a depuis dix ans beaucoup changé, doit, face à l'évolution des marchés, poursuivre sa modernisation. Il faut lui en donner les moyens. Ces enjeux sont-ils antinomiques ? (*Chœur de gauche : « Oui ! »*)

Y a-t-il une autre solution (*même mouvement*) viable à terme dans la concurrence européenne ?

**M. Didier Guillaume.** – Oui : M. Teston l'a bien dit.

**M. Daniel Dubois.** – Depuis dix ans, l'environnement de La Poste a profondément changé, avec l'arrivée de la concurrence qui sera totale au 1<sup>er</sup> janvier 2011, avec l'émergence de géants

européens comme l'allemand DHL ou le néerlandais TNT.

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – La Poste est déjà un géant.

**M. Daniel Dubois.** – Il a changé avec le développement d'internet. Certains spécialistes prédisent que, d'ici 2015, le volume du courrier pourrait avoir baissé de 30 %. La Poste a déjà répondu, avec la création de la Banque postale, avec la modernisation de son activité courrier, avec le programme Cap qualité courrier lancé en 2004. La Poste doit achever cette évolution industrielle et commerciale pour se battre à armes égales avec des géants européens constitués depuis quelque temps déjà. Il lui faut trouver 3 milliards. Comment l'État peut-il apporter son soutien financier sans être en contradiction avec le droit européen ? Le changement de statut est le seul moyen régulier pour y parvenir, d'autant que la Caisse des dépôts et consignations ne peut doter en capital un établissement public.

Le groupe UC ne souhaite pas réduire le débat au seul changement de statut. Nous serons vigilants sur la préservation de la qualité du service public et la présence territoriale de La Poste. Le groupe UC se félicite d'ailleurs d'avoir pu garantir en commission la présence postale dans nos territoires en gravant dans le marbre le nombre minimum de 17 000 points de contact. *(On ironise à gauche)*

Pour renforcer encore l'irrigation postale de nos territoires ruraux, ce ne sont pas seulement les exigences de maillage territorial qui doivent être garanties mais aussi ses modalités d'exécution. C'est pourquoi nous proposons de renforcer la transparence dans la détermination du surcoût lié à cette mission en la confiant à l'Arcep. Bref, le groupe UC défend des positions constructives qui vont dans le sens d'une garantie des missions de service public.

La Poste est un service universel dont la qualité doit être maintenue et garantie financièrement par l'État en toute transparence. Notre exigence va vers un contrôle accru des tarifications des produits relevant du service universel pour que La Poste reste financièrement accessible à tous et qu'elle ne soit pas tentée d'abuser de la position dominante qui sera la sienne sur ce segment. Nous sommes donc favorables à ce que le projet de loi soit enrichi de précisions et améliorations permettant à l'Arcep d'avoir les compétences pour satisfaire pleinement sa mission de régulation.

Notre soutien à ce projet de loi ne vise pas seulement à préserver l'existant, mais à renforcer le service public postal, afin de répondre à l'ensemble des besoins en tout lieu du territoire, tout en donnant à notre première entreprise nationale les moyens de réaliser ses ambitions économiques. Alors oui, en tenant compte des modifications apportées à ce projet de loi, la transformation de La Poste en SA à fonds exclusivement public peut être complémentaire de ses

missions de service public et de son ancrage territorial *(Applaudissements à droite et au centre)*

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – Les beautés de l'auto-persuasion...

**M. Jean-Jacques Mirassou.** – Le débat sur le devenir de La Poste a été engagé il y a maintenant un an à l'occasion de la publication du rapport Ailleret. Depuis lors, ce débat a mobilisé beaucoup d'énergie sans que les lignes aient bougé.

Certains ont cru pouvoir minimiser les enjeux du débat en le présentant comme une querelle entre gentils modernes et méchants archaïques. Ceux-ci doivent être assez nombreux, puisque 2,3 millions de Français se sont clairement exprimés lors de la votation citoyenne en faveur du statut actuel de La Poste. Et ce n'est pas fini !

L'intérêt manifesté par la population aurait dû inciter le Gouvernement à organiser le référendum réclamé par beaucoup d'entre nous. Manifestement, il ne souhaite pas jouer la carte de la démocratie, au moment où le ministre de l'immigration n'hésite pourtant pas à engager un débat sur l'identité nationale, dans un registre douteux chargé d'arrière-pensées.

**M. Roland Courteau.** – A la veille des régionales !

**M. Jean-Jacques Mirassou.** – Malgré vos tentatives, le clivage fera clairement apparaître une ligne de partage entre les positions de la gauche et les vôtres. Elle se manifestera aussi sûrement qu'apparaissent aux yeux des Français les véritables enjeux du projet de loi : ils sont toujours plus nombreux à y voir la première étape d'une privatisation.

**M. Roland Courteau.** – C'est vrai !

**M. Jean-Jacques Mirassou.** – Le Gouvernement ne cesse de répéter qu'il s'agit d'un simple ajustement technique, mais nous ne pouvons nous cantonner à une lecture crédule de vos textes, car les faits ne plaident pas en votre faveur. Souvenons-nous que M. Sarkozy, alors ministre de l'économie et des finances, a déclaré le 15 juin 2004 : « Je l'affirme parce que c'est un engagement du Gouvernement : EDF et GDF ne seront pas privatisés. » *(Mme Nicole Borvo Cohen-Seat s'esclaffe)* On sait où nous en sommes cinq ans plus tard ! Ne soyez donc pas surpris si nous faisons peu de cas de vos promesses quant à la pérennité des institutions transformées en sociétés anonymes.

Nous sommes fermement opposés au changement de statut qui tournerait le dos à une institution ayant franchi les siècles et les régimes et qui est considérée à juste titre comme l'emblème des services publics à la française.

Le statut d'établissement public industriel et commercial garantit la distribution du courrier six jours sur sept, à « J+1 ». Vous ne pourrez pas faire croire

qu'une société anonyme transitoirement à capitaux publics puisse faire de même, outre l'aménagement du territoire et le maintien du lien social.

Après son changement de statut, La Poste sera à la merci de réformateurs zélés. Son caractère public n'est qu'un simulacre à l'espérance de vie limitée.

La Poste se porte mal aujourd'hui après la perte de 7 400 emplois en quelques mois, mais nous refusons catégoriquement sa transformation en entreprise faisant primer la rentabilité sur l'intérêt général et l'égalité de traitement de tous les usagers.

Le désengagement coupable de l'État s'exerce au demeurant dans bien des registres : à coups de RGPP, on saccage le pacte républicain. Nous subissons de plein fouet l'avalanche de fermeture de perceptions, de gendarmeries et autres tribunaux, alors que nous voulons dynamiser l'ancrage territorial de l'État, pilier de la péréquation et de la solidarité nationale, pour mieux garantir les institutions construites par la République, singulièrement grâce au programme du Conseil national de la Résistance.

Le service universel postal, l'aménagement du territoire, le transport et la distribution de la presse ainsi que l'accessibilité bancaire sont autant d'amortisseurs sociaux devant être assurés par des acteurs publics régis par le droit public.

Vos protestations de bonne foi ne peuvent nous convaincre puisque le groupe majoritaire a voté en commission le texte proposé par le rapporteur pour préciser : « Le capital de la société est détenu par l'État et par d'autres personnes morales de droit public ». Cet amendement ruine les affirmations du Gouvernement, puisqu'il ajoute dans la loi ce que vous prétendiez avoir inscrit dès le début.

Le groupe socialiste sait qu'il faut aider La Poste à mettre les chances de son côté, surtout dans la perspective de l'ouverture à la concurrence, mais nous voyons une dérive dans la multiplication des agences postales communales et des relais postaux commerçants. La fixation sur la conservation des points de contact ne veut rien dire. (*M. le président invite l'orateur à conclure*) Il faut donner à La Poste des moyens de sortir par le haut. Les pouvoirs publics doivent respecter les statuts en vigueur et proposer à cette institution les réformes et ressources qui lui permettront d'affronter les enjeux du XXI<sup>e</sup> siècle au service de la collectivité. Nous sommes loin du faux débat que vous avez tenté d'imposer.

Aux obsédés de la modernité, nous demandons de ne pas se cacher derrière le président de La Poste et de ne plus désigner l'Union européenne comme bouc émissaire, alors qu'elle n'a rien à voir avec la disparition d'un établissement public appartenant aux citoyens. Le Gouvernement doit mesurer la responsabilité qu'il prend, par cette fuite en avant, en démantelant un service public. Nous mettrons tout en

œuvre pour l'en empêcher ! (*Vifs applaudissements à gauche*)

**M. Robert Tropeano.** – L'automne est arrivé ; alors que la crise financière éprouve la puissance publique, le Président de la République a successivement introduit dans notre ordre du jour la transformation de La Poste, la suppression de la taxe professionnelle et la réforme des collectivités territoriales.

**M. Roland Courteau.** – C'est beaucoup...

**M. Robert Tropeano.** – Les collectivités territoriales seront dès janvier privées de leurs ressources et bientôt d'un de leurs derniers services publics !

L'acheminement du courrier est le service public par excellence : le plus ancien de tous, il reste dans les esprits l'administration des PTT (*M. le ministre évoque l'ère de la diligence*), alors que l'entreprise publique s'est adaptée au monde numérique. La Poste est ancrée dans le cœur des Français ; c'est une grande maison autrefois vecteur d'ascension sociale, c'est un pilier de la vie communale. Avec le maire et l'instituteur, le postier est le dernier lien avec le monde extérieur, en zone rurale et dans les zones urbaines où la solidarité fait encore plus défaut.

La majorité du groupe RDSE veut que les citoyens puissent intervenir après que 60 organisations politiques, syndicales ou associatives ont permis à certains de s'exprimer lors de la votation citoyenne.

**M. Roland Courteau.** – Il est bon de le dire !

**M. Jean-Jacques Mirassou.** – Le Gouvernement invoque l'impossibilité juridique d'organiser un référendum d'initiative populaire. Or, l'article 11 tel qu'il a été modifié en 1995, nous permet d'adopter une motion référendaire.

Le Gouvernement se targue d'être soutenu par l'opinion publique pour réduire de moitié le nombre des élus. Le ministre de l'intérieur a déclaré ici que cette réforme était populaire.

**Mme Annie David.** – Ce n'est pas vrai !

**M. Jean-Jacques Mirassou.** – Deux poids, deux mesures ! Vous vous exemptez des sondages et vous feignez d'ignorer le déplacement de 2,3 millions de personnes attachées au service public postal.

Dès demain, nous vous proposerons d'adopter une motion référendaire.

J'en viens à la réforme.

Dans l'imaginaire collectif, la stabilité juridique a associé La Poste à l'avènement du service public, mais depuis 1991 elle a amplement démontré ses capacités d'adaptation.

Ni les directives européennes, ni la situation financière de La Poste ne justifient le changement de statut. L'évolution des mentalités parmi les États membres nous aurait permis de négocier le maintien

du monopole. La transformation en société anonyme est symptomatique d'un État ruiné par ses dettes.

Monsieur le ministre, vous avez signé en juillet avec La Poste un « contrat de service public » pour 2008-2012.

Nous sommes d'accord et si telle est la volonté commune, vous soutiendrez certainement notre amendement formalisant le service public national de La Poste.

Le sort du personnel, trop souvent stigmatisé, doit être au cœur de nos préoccupations.

**M. Guy Fischer.** – Très bien !

**M. Robert Tropeano.** – La Poste a en effet pendant longtemps incarné l'État, l'administration bureaucratique au sens de Weber. Cela tient également au fait que ses salariés, en majorité issus des classes populaires et moyennes, ont pu réaliser une certaine ascension sociale. Fort de cet esprit et du sentiment d'appartenance à un corps public, le personnel a accompagné La Poste dans toutes ses transformations.

Oui, les postiers font bien leur travail, et si quelquefois le courrier arrive en retard ou si les colis sont distribués après le jour de Noël, c'est sans doute parce qu'il manque du personnel. *(Marques d'approbation à gauche)*

**M. Martial Bourquin.** – Très bien !

**M. Robert Tropeano.** – Et comment remercie-t-on ce personnel ? En proposant aujourd'hui une réforme qui ignore le maintien de ses droits, qui prive certains agents de régime de mutuelle complémentaire et qui bascule les autres dans un régime de retraite moins favorable.

La transformation de La Poste en société anonyme aura une incidence sur le statut du personnel, et notamment sur le régime de retraite complémentaire des salariés. En effet, 140 000 agents sont affiliés à l'Ircantec, régime concernant les agents publics non fonctionnaires...

**M. le président.** – Plus qu'une minute !

**M. Robert Tropeano.** – ...qui devront basculer sur le régime Agirc-Arrco.

La Poste a prouvé à de nombreuses reprises qu'elle pouvait s'adapter. Le débat doit porter sur la compatibilité de la modernisation de La Poste avec sa capacité à assurer ses missions de service public.

La Poste doit garantir le maillage territorial. On nous a confirmé le maintien des 17 000 points de contact. Je suis, comme de nombreux élus locaux, attaché aux bureaux de plein exercice, souvent transformés en agences postales communales ou en points de contact. Cela ne nous convient pas car les services rendus ne seront pas les mêmes !

*(Nombreuses marques d'approbation et applaudissements à gauche)*

De ce fait, la présence postale, lien social unique et indispensable dans les zones rurales et dans les quartiers populaires, est de plus en plus menacée. Ce service public est notre bien commun, enraciné au plus profond de la vie des villages et des quartiers.

Même si la loi de 2005 fixe certaines règles, le débat sur la nature de la présence postale démontre que les prestations différeront en fonction de la nature des points de contact.

**M. le président.** – Veuillez conclure !

**M. Robert Tropeano.** – La transformation de La Poste en société anonyme est inutile et néfaste, tant pour les usagers que pour les salariés. La Poste dispose aujourd'hui de tout l'outillage juridique pour se défendre face à ses concurrents. Aujourd'hui, l'avenir de La Poste ne peut se concevoir que dans le cadre d'un service public national maîtrisé par l'État. Si ces principes ne sont pas respectés, je voterai contre ce projet de loi. *(Applaudissements sur les bancs du RDSE et sur les bancs socialistes)*

**M. Jean-Paul Emorine, président de la commission de l'économie.** – Nous entamerons demain la discussion des articles de ce projet de loi sur lesquels de nombreux amendements ont été déposés. En application de l'article 49, alinéa 2, du Règlement, et pour la clarté du débat, je vous propose d'éviter qu'ils soient tous mis en discussion commune. Il ne s'agit pas de faire tomber l'un ou l'autre de ces amendements.

**M. Guy Fischer.** – On espère bien !

**M. Jean-Paul Emorine, président de la commission.** – A l'article premier, je demande donc l'examen séparé des amendements n°s 439, 443, 24, 25 28 et 445. A l'article 2, je propose l'examen séparé de l'amendement n°195 et à l'article 2 bis, l'examen séparé de l'amendement n°52.

*Ces demandes, acceptées par le Gouvernement, sont de droit*

*Prochaine séance aujourd'hui, mardi 3 novembre 2009 à 9 h 30.*

*La séance est levée à minuit trente-cinq.*

*Le Directeur du service du compte rendu analytique :*

**René-André Fabre**



**ORDRE DU JOUR**

**du mardi 3 novembre 2009**

**À 9 HEURES 30**

1. Questions orales.

**À 14 HEURES 30 ET LE SOIR**

2. Suite du projet de loi relatif à l'entreprise publique La Poste et aux activités postales (Procédure accélérée) (n° 599 rectifié, 2008-2009).

Rapport de M. Pierre Hérisson, fait au nom de la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (n° 50, 2009-2010).

Texte de la commission (n° 51, 2009-2010).