

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du jeudi 29 mars 2018

(71^e jour de séance de la session)



SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-MARC GABOUTY

Secrétaires :

Mme Mireille Jouve, M. Guy-Dominique Kennel.

1. **Procès-verbal** (p. 3217)
2. **Candidature à un organisme extraparlamentaire** (p. 3217)
3. **Ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs.** – Suite de la discussion et adoption d'une proposition de loi dans le texte de la commission modifié (p. 3217)

Articles additionnels avant l'article 1^{er} (*suite*) (p. 3217)

Amendement n° 8 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 5 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 10 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 11 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Article 1^{er} (p. 3220)

M. Guillaume Gontard

Amendement n° 12 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 25 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 26 rectifié *bis* de M. Jérôme Bignon. – Retrait.

Amendement n° 45 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 2 (p. 3223)

Amendement n° 13 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 60 rectifié *septies* de M. Henri Leroy. – Rejet.

Amendement n° 46 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n° 43 rectifié *bis* de M. Jean-Claude Requier. – Adoption.

Amendement n° 27 rectifié de M. Jérôme Bignon. – Retrait.

Amendement n° 14 rectifié de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 47 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n° 68 de la commission. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 3 – Adoption. (p. 3229)

Article 4 (p. 3229)

M. Jean Bizet

M. Olivier Jacquin

Amendement n° 15 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 62 rectifié de M. Gérard Cornu. – Adoption.

Amendement n° 30 rectifié *quater* de M. Jérôme Bignon. – Retrait.

Amendement n° 28 rectifié *ter* de M. Jérôme Bignon. – Rejet.

Amendement n° 29 rectifié *ter* de M. Jérôme Bignon. – Retrait.

Amendement n° 44 rectifié *bis* de M. Jean Bizet. – Adoption.

Amendement n° 31 rectifié *bis* de M. Jérôme Bignon. – Retrait.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

M. Marc Laménie

M. Frédéric Marchand

Adoption de l'article modifié.

Article 5 (p. 3234)

M. Claude Bérit-Débat

Amendement n° 16 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 6 (p. 3235)

Amendement n° 48 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n° 57 rectifié *ter* de M. Jérôme Bignon. – Retrait.

Amendement n° 58 rectifié *ter* de M. Jérôme Bignon. – Retrait.

Amendement n° 59 rectifié de M. Jérôme Bignon. – Retrait.

Amendement n° 49 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 7 (p. 3237)

Amendement n° 32 rectifié de M. Jérôme Bignon. – Adoption.

Amendement n° 50 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n° 51 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n° 63 rectifié de M. Gérard Cornu. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 8 (p. 3240)

Mme Éliane Assassi

Amendement n° 17 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 65 rectifié de M. Gérard Cornu. – Adoption par scrutin public n° 79.

Amendement n° 18 de Mme Éliane Assassi. – Devenu sans objet.

Amendement n° 52 de M. Olivier Jacquin. – Devenu sans objet.

Amendement n° 33 rectifié *ter* de M. Jérôme Bignon. – Rejet.

Adoption, par scrutin public n° 80, de l'article modifié.

Suspension et reprise de la séance (p. 3246)**PRÉSIDENCE DE M. VINCENT DELAHAYE**

Article 9 (p. 3246)

Amendements identiques n°s 19 de Mme Éliane Assassi et 53 de M. Olivier Jacquin. – Rejet des deux amendements.

Adoption de l'article.

Article 10 (p. 3247)

Amendements identiques n°s 20 de Mme Éliane Assassi et 54 de M. Olivier Jacquin. – Rejet des deux amendements.

Adoption de l'article.

Article 11 (p. 3249)

M. Gérard Cornu

M. Yves Daudigny

M. Sébastien Meurant

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

Amendements identiques n°s 21 de Mme Éliane Assassi et 55 de M. Olivier Jacquin. – Rejet des deux amendements.

Amendement n° 23 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 42 rectifié de M. Jean-Claude Requier. – Rejet.

Amendement n° 34 rectifié de M. Jérôme Bignon. – Rejet.

Amendement n° 35 rectifié *bis* de M. Jérôme Bignon. – Adoption.

Amendement n° 64 rectifié de M. Gérard Cornu. – Adoption.

Amendement n° 36 rectifié *bis* de M. Jérôme Bignon. – Retrait.

Amendement n° 37 rectifié de M. Jérôme Bignon. – Rejet.

Amendement n° 38 rectifié *bis* de M. Jérôme Bignon. – Retrait.

Amendement n° 39 rectifié *bis* de M. Jérôme Bignon. – Rejet.

Amendement n° 40 rectifié *bis* de M. Jérôme Bignon. – Rejet.

Amendement n° 22 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 24 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 66 rectifié de M. Gérard Cornu. – Adoption.

M. Marc Laménie

Adoption de l'article modifié.

Article 12 (p. 3260)

Amendement n° 56 de M. Olivier Jacquin. – Adoption.

Amendement n° 61 rectifié *bis* de M. Didier Mandelli. – Retrait.

Adoption de l'article modifié.

Articles 13 et 14 – Adoption. (p. 3262)

Article 15 (p. 3262)

Amendement n° 41 rectifié *ter* de M. Jérôme Bignon. – Rejet.

Amendement n° 67 de la commission. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Vote sur l'ensemble (p. 3265)

M. Guillaume Gontard

M. Jérôme Bascher

M. Marc Laménie

M. Gérard Cornu

M. Frédéric Marchand

M. Ladislas Poniatowski

Mme Annick Billon

M. Claude Malhuret

M. Jean-Claude Requier

M. Olivier Jacquin

M. Jean-François Longeot, rapporteur

Mme Élisabeth Borne, ministre

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

Adoption, par scrutin public n° 81, de la proposition de loi dans le texte de la commission, modifié.

4. Ordre du jour (p. 3269)

Nomination d'un membre d'un organisme extraparlamentaire
(p. 3269)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-MARC GABOUTY

vice-président

Secrétaires :

**Mme Mireille Jouve,
M. Guy-Dominique Kennel.**

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à dix heures trente.)

1

PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

Il n'y a pas d'observation?...

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

2

CANDIDATURE À UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

M. le président. J'informe le Sénat qu'une candidature pour siéger au sein de la Commission nationale de contrôle des techniques de renseignement a été publiée.

Cette candidature sera ratifiée si la présidence n'a pas reçu d'opposition dans le délai d'une heure prévu par notre règlement.

3

OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

Suite de la discussion et adoption d'une proposition de loi dans le texte de la commission modifié

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, présentée par MM. Hervé Maurey et Louis Nègre (proposition n° 711 [2016 2017], texte de la commission n° 370, rapport n° 369).

Chapitre I^{er} (*suite*)

DATES ET MODALITÉS DE L'OUVERTURE À
LA CONCURRENCE DU TRANSPORT
FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

M. le président. Dans la discussion du texte de la commission, nous poursuivons l'examen des amendements tendant à insérer des articles additionnels avant l'article 1^{er}.

Articles additionnels avant l'article 1^{er} (*suite*)

M. le président. L'amendement n° 8, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Avant l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet au Parlement avant le 31 juin 2018 un rapport sur l'opportunité de créer de nouvelles sources de financement au bénéfice du système ferroviaire et notamment de l'agence de financement des infrastructures de transport en France. À ce titre, le rapport évalue notamment l'intérêt d'une renationalisation des concessions d'autoroutes, de la création d'un livret de financement des infrastructures ainsi que de la mise en œuvre d'une écotaxe sur les poids lourds.

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Cet amendement a pour objet de garantir des ressources pérennes à la SNCF pour permettre son bon fonctionnement. En effet, un service public, comme vous l'avez dit, madame la ministre, n'a pas vocation à être rentable : il doit répondre à un besoin et être financé à la hauteur de ce besoin.

La mission d'intérêt général du transport ferroviaire est d'assurer un maillage suffisant du territoire national et de proposer un mode de transport non émetteur de gaz à effet de serre. Or, pour nous assurer de cela, nous devons dégager des ressources à même de désendetter la SNCF, de financer des investissements de rénovation ainsi que de nouveaux projets. Pour ce faire, en vertu du principe « pollueur-payeur », nous proposons que la route finance le rail. Ainsi, nous préconisons la renationalisation des autoroutes. La manne financière que constitue cette véritable rente s'élève à près de 2 milliards d'euros et serait beaucoup plus utile dans les caisses de SNCF Réseau que dans les poches des actionnaires d'Eiffage ou de Vinci.

Dans la même logique, nous proposons la mise en œuvre d'une écotaxe poids lourds, qui sera à même de lever 1 milliard d'euros supplémentaire et qui aura également un effet incitatif pour favoriser le fret ferroviaire.

À travers cet amendement, nous proposons donc de pérenniser les financements du système ferroviaire, tout en renforçant l'effort de transition écologique dans le secteur du transport.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. La question soulevée par cet amendement est une nouvelle fois très importante. Il faut effectivement trouver des ressources pour le système ferroviaire comme pour le financement des infrastructures de transport. Mais, là aussi, des actes sont préférables à un rapport.

Le Gouvernement a déjà conduit un certain nombre de réflexions dans le cadre des Assises nationales de la mobilité et à travers les rapports de MM. Duron et Spinetta. Nous espérons que la loi d'orientation sur les mobilités proposera des solutions concrètes dans ce domaine.

Madame la ministre, pouvez-vous nous en dire plus sur ces sujets et sur le calendrier de cette future loi ?

En attendant, la commission a émis un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Je vous confirme que je suis engagée dans une réforme globale du secteur des transports qui vise tout à la fois à retrouver une trajectoire économique équilibrée pour notre système ferroviaire et à assurer un financement pérenne de nos infrastructures à la hauteur des besoins, dans une démarche sincère. La future loi de programmation qui sera débattue prochainement sera équilibrée en ressources et en dépenses.

Dans le cadre notamment des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures, des propositions ont été formulées sur le financement de notre politique de transport. Nous n'en sommes donc plus à la remise de rapports, mais à traduire cette recherche d'équilibre pour le système ferroviaire et pour la programmation de nos infrastructures en actes et dans la loi. C'est pourquoi le Gouvernement sollicite le retrait de cet amendement ; à défaut, il émettra un avis défavorable.

M. le président. Monsieur Gontard, l'amendement n° 8 est-il maintenu ?

M. Guillaume Gontard. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 8.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 5, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Avant l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Il ne peut être recouru aux contrats de partenariat pour le financement, la construction ou la transformation, l'entretien, la maintenance, l'exploitation ou la gestion d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires pour les infrastructures de transports terrestres.

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Par cet amendement, nous souhaitons poser un principe simple : garantir le bon usage des deniers publics. Nous voulons ainsi interdire le recours aux contrats de partenariat public-privé pour le financement, la construction ou la transformation, l'entretien, la maintenance, l'exploitation ou la gestion d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires pour les infrastructures de transport terrestre. Il s'agit ainsi de réaffirmer la nécessaire maîtrise publique des infrastructures de transport et de tirer toutes les conséquences de l'expérience du recours au partenariat public-privé, souvent plus coûteux pour la collectivité et les usagers et moins performant en termes de services.

Dans le cadre d'une volonté affirmée de mieux maîtriser les dépenses engagées en faveur du réseau ferroviaire, il convient de tirer les conséquences de ces expériences coûteuses pour les deniers publics.

Il y a une semaine, le 20 mars dernier, la Cour des comptes européenne a présenté un rapport mettant en doute les avantages de ces opérations. Elle relève que les PPP « ne peuvent être considérés comme une option économiquement viable pour la fourniture d'infrastructures publiques », à cause « du manque de clarté des politiques et des stratégies, d'analyses inappropriées, de la comptabilisation des PPP hors bilan et d'une répartition déséquilibrée des risques ». Elle souligne aussi dans son rapport que la majorité des PPP se sont montrés inefficaces : sept des neuf projets achevés ont accusé des retards allant jusqu'à cinquante-deux mois et ont connu une forte augmentation des coûts.

La Cour des comptes européenne précise également : « Des fonds publics supplémentaires d'un montant de près de 1,5 milliard d'euros ont été nécessaires à l'achèvement des cinq autoroutes auditées en Grèce et en Espagne. L'UE a fourni quelque 30 % de ce montant. » Le rapport conclut en indiquant que « ces dépenses ont été inefficaces dans la mesure où les avantages économiques potentiels n'ont pas été obtenus ».

Toutes les analyses sont donc aujourd'hui concordantes pour nous alerter sur ce type de montage. Cet amendement en tire les conséquences.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Cet amendement vise à interdire les contrats de partenariat pour la réalisation d'infrastructures de transport.

Outre qu'une telle mesure dépasse de loin l'objet de la proposition de loi, je crois qu'il ne faut pas s'interdire d'avoir recours à ces contrats pour l'avenir.

La commission sollicite donc le retrait de l'amendement ; à défaut, elle émettra un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous pourrions avoir un débat sur les outils de financement lors de la discussion du projet de loi d'orientation sur les mobilités et de son volet « programmation des infrastructures ».

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement suggère le retrait de cet amendement ; à défaut, il émettra un avis défavorable.

M. le président. Madame Assassi, l'amendement n° 5 est-il maintenu ?

Mme Éliane Assassi. Oui, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Nous sommes nous aussi dubitatifs sur cet outil, compte tenu des résultats que nous avons pu constater. Cependant, il ne faut pas définitivement interdire un mode de financement qui pourrait se révéler adapter dans certaines situations. Sur cet amendement, nous nous abstenons.

M. le président. La parole est à M. Sébastien Meurant, pour explication de vote.

M. Sébastien Meurant. J'irai un peu dans le même sens.

On parle toujours en France de ce qui ne fonctionne pas. Or certains PPP sont utiles et permettent d'aller vite – je pense, par exemple, au viaduc de Millau. Ce sujet dépasse d'ailleurs largement les différentes travées de cet hémicycle : tous les gouvernements ont eu recours à des partenariats public-privé.

Cela étant, s'il y a de bons PPP et de mauvais PPP, il y a aussi beaucoup plus de mauvais marchés publics classiques.

M. Gérard Cornu. Très juste !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 5.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 10, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Avant l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Après le 3° de l'article L. 2333-64, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ... Dans une région, compétente pour l'organisation des transports régionaux de voyageurs. » ;

2° À l'article L. 2333-66, les mots : « par délibération du conseil municipal ou de l'organisme compétent de l'établissement public » sont remplacés par les mots : « par délibération du conseil municipal, de l'organisme compétent de l'établissement public ou du conseil régional » ;

3° L'article L. 2333-67 est complété par un paragraphe ainsi rédigé :

« ... – Le taux de versement est fixé ou modifié par délibération du conseil régional, hors région Île-de-France, dans la limite de :

« – 0,20 % en additionnel au taux existant dans un ressort territorial de l'autorité organisatrice de mobilité ;

« – 0,30 % dans un territoire situé hors ressort territorial de l'autorité organisatrice de mobilité. »

II. – L'Agence centrale des organismes de sécurité sociale ou l'organisme de recouvrement transmet annuellement aux communes, conseils régionaux ou établissements publics territorialement compétents qui en font la demande les données et informations recueillies lors du recouvrement du versement transport contribuant à en établir le montant.

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Par cet amendement, qui reprend un élément de notre proposition de loi pour un transport régional de qualité, débattue en décembre 2015, nous proposons l'instauration d'un versement transport régional.

Il s'agit d'un élément important de nos propositions pour de nouveaux financements en faveur de notre système ferroviaire, nouveaux financements que nous considérons comme particulièrement urgents. Nous estimons en effet que toute réforme ferroviaire devrait avoir pour objectif prioritaire de donner les moyens aux acteurs ferroviaires de remplir leurs missions d'intérêt général.

Je rappelle, dans ce cadre, que les régions sont actuellement les seules autorités organisatrices qui ne perçoivent pas de versement transport. Les collectivités territoriales situées en périmètre urbain en bénéficient, tout comme la région d'Île-de-France, qui dispose d'un régime spécifique. Il faut, nous semble-t-il, mettre fin à cette injustice.

Il paraît également opportun que l'ensemble des entreprises qui bénéficient, pour leurs salariés et leurs clients, de bonnes conditions de mobilité s'engagent à participer à ce financement.

Avec la mise en place d'un versement transport régional, les régions bénéficieraient d'une ressource propre, pérenne et dynamique, permettant d'engager le nécessaire renouvellement du matériel ferroviaire et d'améliorer l'offre de transport collectif. Il ne s'agit pas d'une bagatelle, puisque le produit attendu pourrait atteindre 700 millions d'euros, autant d'argent utile pour le développement du transport régional, plus utile, nous semble-t-il, qu'une ouverture à la concurrence. Ces ressources sont nécessaires, alors que les régions seraient appelées à récupérer le matériel roulant et les ateliers de maintenance, selon cette proposition de loi.

Concrètement, le versement transport régional que nous proposons pourra être porté à un taux régional plafonné à 0,3 % des salaires sur les zones situées en dehors du ressort territorial de l'autorité organisatrice de mobilité – c'est ce qu'on appelait auparavant le périmètre de transports urbains –, avec un taux additionnel, dans le ressort territorial de cette autorité, plafonné, lui, à 0,2 %.

Cette question est sur la table depuis de nombreuses années. Il faut la trancher et accompagner les régions dans leurs compétences.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Cet amendement vise à généraliser le versement transport dans les zones qui ne sont pas couvertes par une autorité organisatrice de mobilité et à créer un versement transport additionnel au profit des régions, afin de leur permettre de financer le développement du transport ferroviaire de voyageurs.

Examiner un tel amendement dans le cadre de cette proposition de loi est à mon sens prématuré, puisque les questions relatives à la couverture de l'ensemble du territoire par une autorité organisatrice de transport et à la généralisation du versement transport seront traitées dans le cadre du projet de loi d'orientation sur les mobilités, dont les premières pistes ont été dévoilées par le Gouvernement. À cette occasion, nous pourrions débattre, plus généralement, du financement des infrastructures de transport.

En attendant, la commission sollicite le retrait de cet amendement ; à défaut, elle émettra un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous confirme que l'objectif de la réforme globale portée par le Gouvernement pour le secteur ferroviaire est bien de retrouver une trajectoire financière équilibrée.

Au demeurant, le sujet des ressources des collectivités locales en tant qu'autorité organisatrice de transport pourra être débattu lors de l'examen du projet de loi d'orientation sur les mobilités, qui vise un objectif simple : mieux répondre aux besoins de mobilité de tous les citoyens sur le territoire. Des propositions seront faites concernant la gouvernance, afin d'assurer la couverture de l'ensemble du territoire par des autorités organisatrices, ce qui impliquera effectivement de poser la question de leurs ressources.

Pour ces raisons, le Gouvernement suggère le retrait de l'amendement ; à défaut, il émettra un avis défavorable.

M. le président. Monsieur Gontard, l'amendement n° 10 est-il maintenu ?

M. Guillaume Gontard. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 10.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 11, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Avant l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code général des impôts est ainsi modifié :

1° L'article 278-0 *bis* est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Les transports publics urbains et interurbains réguliers de voyageurs. » ;

2° Le b *quater* de l'article 279 est complété par les mots : « , à l'exclusion des transports publics urbains et réguliers de voyageurs pour lesquels la taxe sur la valeur ajoutée est perçue au taux réduit mentionné au premier alinéa de l'article 278-0 *bis* ».

II. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

III. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la baisse du taux de crédit d'impôt mentionné au III de l'article 244 *quater* C du code général des impôts.

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Cet amendement tend à appliquer aux transports publics urbains et interurbains de voyageurs, notamment aux transports publics soumis à des obligations de service public comme les TER et les TET, le taux dévolu aux produits de première nécessité, soit 5,5 %, en considération de leur rôle social essentiel et de leur contribution à la réalisation des objectifs de transition énergétique. Un tel taux allégerait également la facture pour les régions et les intercommunalités.

Nous reprenons ici l'article 3 de notre proposition de loi permettant de maintenir et de développer sur l'ensemble du territoire national une offre de transport ferroviaire régional de qualité, qui a été débattue au Sénat le 10 décembre 2015. Cet article avait obtenu, je le rappelle, l'adhésion de la majorité du Sénat. De plus, il correspond à une sollicitation de l'Association des régions de France.

L'adoption de cet amendement permettrait d'envoyer un signal clair en faveur du développement des transports régionaux.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Cet amendement tend à appliquer un taux réduit de TVA aux transports. Il s'agit, là aussi, d'un sujet qui dépasse le champ de la proposition de loi. De plus, je n'ai pas pu évaluer le coût de cette mesure, qui représenterait des centaines de millions d'euros de manque à gagner pour l'État.

Il me semble préférable de renvoyer ce débat à l'examen du projet de loi d'orientation sur les mobilités, afin que nous ayons une réflexion globale sur le financement des transports.

En attendant, la commission a émis un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 11.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 1^{er}

① I. – *(Supprimé)*

② II. – Les quatre premiers alinéas de l'article L. 2141-1 du code des transports sont remplacés par un alinéa ainsi rédigé :

③ « L'établissement public national industriel et commercial dénommé "SNCF Mobilités" a pour objet d'exploiter des services de transport ferroviaire, y compris internationaux. »

④ III à VI. – *(Supprimés)*

M. le président. La parole est à M. Guillaume Gontard, sur l'article.

M. Guillaume Gontard. Nous vous avons proposé dix amendements pour engager une réforme ferroviaire qui corresponde réellement à l'intérêt général et aux besoins des usagers : financements nouveaux pour les réseaux ferroviaires, qui sont un support du service public ; reprise de la dette, qui obère toute possibilité d'investissement dans les réseaux et donc le développement d'une nouvelle offre de transport ; financements nouveaux pour les régions, qui assurent les transports du quotidien ; suppression des partenariats public-privé, qui sont un gouffre pour les deniers publics ; développement du fret ferroviaire comme une alternative au transport par camion afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre. Mais, cela, ni la majorité sénatoriale ni le Gouvernement ne le souhaitent, et tous ces amendements ont été rejetés d'un revers de main. On en parlera plus tard, avez-vous dit...

Vous n'avez qu'un mot à la bouche : concurrence. Comme s'il s'agissait d'une formule magique ! Mais en quoi le changement d'opérateurs sera-t-il bénéfique aux usagers si les réseaux continuent de se dégrader, entraînant, quel que soit l'opérateur, ralentissements et autres désagréments ? En

quoi l'ouverture à la concurrence et, donc, la perte du monopole de la SNCF sont-elles des réponses aux besoins nouveaux de mobilité, puisqu'il y a fort à craindre que les nouvelles compagnies, comme c'est absolument normal, ne se focalisent sur les axes rentables laissant le soin aux autres d'assumer des axes tout aussi structurants, mais moins usités ? Quel progrès pour la sécurité ? Quel progrès pour la tarification ?

Cela va conduire la SNCF elle-même à abandonner certaines des dessertes, vu qu'elle ne sera plus liée, par son monopole, à une obligation de faire, comme le code de transports l'indique, selon « les principes du service public ».

En réalité, cela fait longtemps que les gouvernements successifs préparent cette réforme. On a affaibli la SNCF en la coupant en tronçons, on l'a fragilisée en empêchant la péréquation entre les différentes activités, en organisant l'assèchement des ressources, pour pouvoir maintenant l'accuser de tous les dysfonctionnements, alors même que c'est l'État qui a organisé sa faillite.

Aujourd'hui, on franchit un pas supplémentaire dans l'affaiblissement de l'entreprise historique avec l'ouverture à la concurrence, qui prépare sa privatisation et la fin du service public ferroviaire. Nous sommes opposés à ces reculs du service public, et donc à cet article, qui supprime le monopole de la SNCF.

M. le président. L'amendement n° 12, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Guillaume Gontard l'a très bien expliqué : nous sommes opposés à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire. Tel est le sens de cet amendement de suppression.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Cet amendement vise à rétablir le monopole de SNCF Mobilités, ce qui n'est pas conforme aux obligations imposées par l'Union européenne et va dans le sens contraire de ce que défend la proposition de loi.

La commission a donc émis un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je rappelle que l'ouverture à la concurrence a été décidée sous le précédent quinquennat. Elle est attendue par les régions pour offrir un meilleur service aux voyageurs. Notre responsabilité est de la préparer, afin qu'elle soit une réussite pour les voyageurs, la SNCF et les cheminots.

Le Gouvernement émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 12.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 25, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet article :

Le 3° de l'article L. 2141-1 du code des transports est abrogé.

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Il s'agit d'un amendement de cohérence avec notre amendement visant à réécrire l'article 11, afin de rattacher Gares & Connexions à SNCF Réseau. Nous aurons l'occasion d'y revenir.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Même avis défavorable que pour l'amendement précédent.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 25.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 26 rectifié *bis*, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue, A. Marc et Malhuret, Mme Mélot et MM. Wattedled et Fouché, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Après le mot :

exploiter

insérer les mots :

de façon transparente

La parole est à M. Jérôme Bignon.

M. Jérôme Bignon. Cet amendement vise à imposer la transparence à la mission d'exploitation des services de transport ferroviaire.

Cette transparence est d'ores et déjà imposée au quatrième alinéa de l'article L. 2141-1 du code des transports en matière de gestion des gares de voyageurs. Il ne paraît donc pas inopportun de l'imposer également à la mission d'exploitation des services de transport ferroviaire.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Cet amendement vise à préciser que SNCF Mobilités exploite des services de transport ferroviaire de façon transparente, comme il est aujourd'hui indiqué pour les gares que SNCF Mobilités les exploite « de façon transparente et non discriminatoire ». Cette mention se justifie, pour les gares, par la nécessité de favoriser l'accès de toutes les entreprises à ces installations, alors que Gares & Connexions est encore une direction de SNCF Mobilités.

Je suis plus réservé sur la reprise partielle de cette expression pour l'exploitation, par SNCF Mobilités, de services de transport qui pourront être, demain, librement organisés. L'opérateur sera alors dans la même situation que les autres entreprises ferroviaires, et la portée de cette précision est difficile à apprécier.

Je suis en revanche tout à fait d'accord sur le fait que SNCF Mobilités doit être transparente vis-à-vis des autorités organisatrices. Sur ce dernier point, je considère que l'amendement est satisfait par le dispositif contraignant d'obligation de transmission d'informations prévu à l'article 7.

En conséquence, la commission sollicite le retrait de cet amendement ; à défaut, elle émettra un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage votre objectif de transparence, monsieur le sénateur, mais dans le respect du secret industriel et commercial.

Je rappelle que SNCF Mobilités sera demain un opérateur dans un marché concurrentiel. Je suis donc opposée à des dispositions qui la traiteraient de manière inéquitable par rapport à ses concurrents.

C'est pourquoi je suis défavorable à cet amendement.

M. le président. Monsieur Bignon, l'amendement n° 26 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Jérôme Bignon. Je remercie M. le rapporteur et Mme la ministre de leurs explications.

Je prends acte que l'exigence de transparence, que nous devons tous partager dans cet hémicycle, sera respectée. Par conséquent, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 26 rectifié *bis* est retiré.

L'amendement n° 45, présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et Joël Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, M. Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Compléter cet alinéa par les mots :

et 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

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Il s'agit d'un amendement de coordination avec l'amendement de suppression de l'article 11 relatif à la difficile question du statut de Gares & Connexions. Cette branche de SNCF Mobilités, créée en 2009, a vu régulièrement son autonomie renforcée.

Les économistes qualifient de facilités essentielles ce genre de fonctions, dans la mesure où elles sont difficilement reproductibles. Pourtant, elles sont indispensables aux opérateurs pour exercer leurs activités. Elles peuvent être vues comme un monopole naturel et exiger, pour cette raison même, des caractéristiques bien particulières, par exemple en matière de propriété du capital – j'y reviendrai.

Le rattachement de Gares & Connexions à SNCF Mobilités est très critiqué par ceux qui pensent que ce rattachement ne permettrait pas une réelle indépendance des gares vis-à-vis de SNCF Mobilités et une neutralité par rapport aux autres opérateurs. En ce sens, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières – l'ARAFER –, le rapport Spinetta et le Conseil d'État, qui a rendu un avis sur cette proposition de loi, préconisent un rattachement à SNCF Réseau. La loi de 2014 avait pris soin de ne pas trancher sur ce point en fixant une clause de revoyure et évoquait différents scénarios, dont le transfert à SNCF Réseau, avec la création d'un établissement public indépendant.

Les auteurs de la proposition de loi envisagent de transformer Gares & Connexions en SA rattachée à l'EPIC de tête SNCF. Une telle proposition est loin de faire l'unanimité ; nous n'y sommes pas non plus favorables.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Il y a consensus sur la nécessité de séparer la gestion des gares de SNCF Mobilités dans le contexte de l'ouverture à la concurrence.

Il s'agit d'un amendement de coordination avec un amendement de suppression de l'article 11 sur les gares, auquel je ne suis pas favorable.

Par cohérence, l'avis est défavorable sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Comme cela a été rappelé, une évolution du statut de Gares & Connexions est nécessaire avec l'ouverture à la concurrence. Une gestion unifiée des actifs dans les gares et une clarification des responsabilités sont également nécessaires, le partage de ces responsabilités entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités étant aujourd'hui préjudiciable à une gestion efficace de ces actifs.

Cela étant, la concertation est en cours. Ne voulant préjuger ses résultats, je m'en remets à la sagesse du Sénat.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Nous souhaitons la suppression de l'article 11, car nous pensons que la proposition des auteurs du présent texte n'est pas satisfaisante. Il faut effectivement approfondir la réflexion, comme l'a indiqué Mme la ministre. Tel est le sens de cet amendement de coordination. Merci de ne pas mettre fin au débat en le rejetant !

M. le président. La parole est à M. Gérard Cornu, pour explication de vote.

M. Gérard Cornu. Je suis complètement d'accord : on va avoir un véritable débat à l'article 11. En attendant, je ne vois pas comment on peut anticiper ce débat. C'est pourquoi j'aimerais mieux qu'on rejette d'abord cet amendement de coordination, quitte à y revenir après si, par hasard, l'amendement de suppression de l'article 11, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste, était adopté.

M. le président. La parole est à M. Claude Bérít-Débat, pour explication de vote.

M. Claude Bérít-Débat. Notre collègue Gérard Cornu est bien gentil, mais il sait très bien que nous présentons cet amendement de coordination dans le cadre régulier, si je puis dire, de l'examen de ce texte et que, s'il est rejeté, nous ne pourrions pas revenir dessus.

Mme Éliane Assassi. Exactement !

M. Claude Bérít-Débat. Si nous anticipons sur le débat que nous allons avoir à l'article 11, c'est précisément parce que c'est un amendement de coordination avec l'amendement de suppression de l'article 11. Je remercie d'ailleurs Mme la ministre de s'en être remise à la sagesse du Sénat, par anticipation !

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Je voudrais juste signaler à mes éminents collègues que la commission peut, le cas échéant, demander que l'on réexamine un amendement de coordination si l'amendement principal est adopté. En cela, M. Cornu a tout à fait raison.

Il se trouve que le déroulement de la séance fait que l'on voit l'accessoire avant le principal, si je puis dire, ou les conséquences avant le fait générateur. Mais, rassurez-vous, je le répète, si votre amendement de suppression de l'article 11

est adopté – on aura d'ailleurs un vrai débat à ce moment-là ; on en a déjà un peu parlé hier soir –, nous demanderons un nouvel examen de cet amendement.

M. Claude Bérit-Débat. Mais rien ne nous le garantit !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 45.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(L'article 1^{er} est adopté.)

Article 2

① I. – Au début de la section 1 du chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports, est ajoutée une sous-section 1 A ainsi rédigée :

② « *Sous-section 1 A*

③ « *Dispositions générales*

④ « *Art. L. 2121-1 A.* – L'autorité organisatrice de transport communique aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation d'un contrat de service public les informations utiles pour préparer une offre dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence. Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, détermine les catégories d'informations concernées et les conditions dans lesquelles des informations couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale peuvent, si cela est nécessaire pour éviter des distorsions de concurrence, être communiquées, de façon à en protéger la confidentialité. »

⑤ II. – La sous-section 1 A de la section 1 du chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est complétée par un article L. 2121-1 C ainsi rédigé :

⑥ « *Art. L. 2121-1 B.* – *(Supprimé)*

⑦ « *Art. L. 2121-1 C.* – Les autorités organisatrices de transport ne peuvent avoir recours aux procédures d'attribution directe de contrats de service public prévues aux paragraphes 3 bis, 4, 4 bis, 4 ter et 6 de l'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil. »

⑧ III. – *(Supprimé)*

⑨ IV. – Le II entre en vigueur le 3 décembre 2019.

⑩ V *(nouveau)*. – Au 6° de l'article 14 de l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics, les mots : « par chemin de fer ou » sont supprimés.

M. le président. L'amendement n° 13, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Cet article prévoit que les services conventionnés ferroviaires peuvent être assurés par la voie d'un marché public ou d'un contrat de concession par une entreprise autre que l'entreprise publique SNCF Mobilités.

Nous ne partageons pas cette volonté d'aller vers l'ouverture à la concurrence des transports dits « conventionnés », c'est-à-dire principalement les services régionaux et les trains d'équilibre du territoire. En effet, il s'agit non seulement de l'offre la plus structurante pour les territoires, mais aussi de l'offre la moins rentable économiquement parlant. Il n'est donc pas sûr que l'exploitation de ces lignes par des entreprises privées, guidées par la volonté du profit plus que par toute autre considération, soit une bonne nouvelle pour les usagers. Au total, ces derniers risquent surtout de voir les dessertes les moins rentables abandonnées et le prix des billets augmenter. Tel a été le cas pour tous les services publics libéralisés : l'énergie, les télécommunications, et j'en passe.

Les TET ainsi que les TER sont des facteurs de cohésion et de désenclavement territorial. Ils relèvent donc de l'intérêt général.

Nous l'avons dit, nous craignons que cette ouverture à la concurrence ne soit l'occasion, une nouvelle fois, d'abandonner un certain nombre de lignes et de dessertes. Nous le savons, l'État fait pression sur les régions pour la reprise des lignes du quotidien, puisqu'il leur demande de recenser les besoins et donc, en creux, de définir les axes inutiles.

Il aurait été plus opportun, comme nous l'avons proposé par nos amendements, de prévoir de nouvelles ressources pour développer ces offres de transport.

Il serait également plus opportun de conserver un opérateur public en situation de monopole, permettant d'organiser la péréquation sur l'ensemble du territoire national et exerçant cette mission de service public.

De plus, le règlement OSP – pour « obligations de service public » – ouvre la voie à des exceptions. Or cette proposition de loi referme directement ces possibilités en indiquant que plusieurs alinéas de l'article 5 du règlement OSP ne peuvent pas s'appliquer. Nous considérons, à l'inverse, qu'il aurait fallu se fonder sur les exceptions prévues par le règlement OSP, sur la nature même de ce réseau dont l'exploitation revêt une dimension d'intérêt général en permettant l'aménagement du territoire et en offrant une solution de substitution à la voiture.

Pour l'ensemble de ces raisons, nous demandons la suppression de cet article.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Cet amendement vise à supprimer le principe de la mise en concurrence des services publics, ce qui, je le répète, n'est pas conforme aux obligations fixées par l'Union européenne. Une telle disposition va même à rebours de ce que défend cette proposition de loi.

Je dois donc émettre un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je voudrais redire que l'ouverture à la concurrence a été décidée, qu'elle est attendue par les régions et qu'il faut s'y préparer.

De plus, je ne peux pas laisser dire que les régions ou l'État voudraient, à cette occasion, réduire le service public.

Les régions ont la responsabilité d'organiser les TER. Si elles demandent l'ouverture à la concurrence, c'est pour offrir plus de service public et un meilleur service public aux voyageurs.

Enfin, je rappelle que, de son côté, l'État va engager un investissement de 3,7 milliards d'euros pour renouveler les TET. C'est là un gage de la volonté de l'État de maintenir les trains d'équilibre du territoire.

Pour une raison de fond, l'avis est défavorable sur cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Gérard Cornu, pour explication de vote.

M. Gérard Cornu. Je voudrais tout de même appeler l'attention de notre assemblée sur le fait qu'il s'agit du deuxième amendement de suppression présenté par le groupe CRCE qui a des conséquences financières.

Nos collègues ne veulent aucune concurrence dans le secteur, ils ne veulent pas du quatrième paquet ferroviaire,...

Mme Éliane Assassi. Nous sommes cohérents, voilà tout !

M. Gérard Cornu. ... mais, en la matière, la France a des obligations. Si elle ne les respecte pas, elle s'expose à des pénalités qui, à mon sens, seront extrêmement lourdes – je ne les connais pas en détail ; peut-être Jean Bizet ou Mme la ministre pourraient nous en dire plus.

Quoi qu'il en soit, ces dispositions, si elles étaient adoptées, entraîneraient de lourdes pénalités pour le budget de la France.

Mme Éliane Assassi. Nous n'avons pas voté le paquet ferroviaire : excusez-nous d'être cohérents !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 13.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 60 rectifié septies, présenté par MM. H. Leroy, Reichardt et Cambon, Mme Garriaud-Maylam, MM. Cardoux et Lefèvre, Mmes Deromedi et Puissat, M. Piednoir, Mme Chauvin, M. Kern, Mme Lavarde, MM. Meurant et Brisson, Mmes Goy-Chavent, A.M. Bertrand et Imbert, MM. Chasseing, Laménié, Pierre et Bonne, Mmes Bories et Billon, MM. Panunzi, Charon et Babary, Mme Deroche, MM. Savin, Leleux, Cuyper, Poniatowski et Gremillet, Mme Giudicelli, MM. Grosdidier et Buffet, Mme Thomas, M. Ginesta, Mme Berthet, M. Hugonet et Mme Lherbier, est ainsi libellé :

Alinéa 4, après la première phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

Il leur est notamment rappelé l'obligation de respecter la loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs.

La parole est à M. Sébastien Meurant.

M. Sébastien Meurant. Il s'agit, avec cet amendement, de rappeler les obligations fixées par la loi de 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs.

De manière un peu plus générale, je tiens à dire un mot de ce qui s'annonce pour la semaine prochaine, à savoir les grèves.

Les grèves des transports ne sont jamais très populaires, et on peut le comprendre. Mais ce n'est pas la faute des cheminots si les trains n'arrivent plus à l'heure, si certaines lignes n'ont pas été entretenues et si la SNCF s'est transformée, au fil du temps, en tonneau des Danaïdes !

Qui a décidé de changer, récemment, TGV en Ouigo ? Qui décide de construire des lignes qui coûtent des milliards, et dont on sait très bien qu'elles ne sont pas rentables ? Qui, en commission des finances, pour le Grand Paris des transports, ose nous soumettre des documents présentant des coûts estimés entre 25 milliards et 35 milliards d'euros ? C'est pourtant ce que nous avons eu à examiner en début d'année. Moi qui siège depuis peu au Sénat, je suis stupéfait de voir qu'on présente à la commission des finances des projets fondés sur une telle fourchette de coûts.

En l'occurrence, la seule vraie question qui se pose, c'est celle-ci : le service ferroviaire français va-t-il rester un service public, ou privé, assuré pour tous les usagers, où qu'ils habitent ? Ou bien va-t-on se diriger vers une privatisation du système, qui va accentuer la coupure entre les métropoles, la France périphérique et les banlieues ?

Aujourd'hui, pour se rendre à Paris en train, les habitants du département du Val-d'Oise, dont je suis l'élu, mettent plus de temps qu'il y a soixante-dix ans, à l'époque de la vapeur. Est-ce normal ?

Est-ce normal d'avoir manqué aux principes fondamentaux du droit public pour ce qui concerne notre système de transports ? Je pense, en particulier, au principe d'adaptabilité. Bien sûr, je voterai cette réforme, car, selon moi, elle va dans le bon sens. Mais nous avons évidemment manqué au principe d'adaptabilité.

Il en est de même de l'égalité, principe ô combien important ! À ce titre, je rejoins certains de mes collègues : le vrai risque que nous courons, c'est d'aboutir à des France, avec plusieurs niveaux de service.

Enfin, on a manqué au principe de continuité. Voilà pourquoi, à travers cet amendement, nous souhaitons qu'on rappelle les obligations que fixe la loi à cet égard.

Cela étant, la confiance ne se décrète pas, elle se gagne. Certes, le gouvernement actuel n'est pas responsable de la situation. Mais il y a bien longtemps qu'on annonce un redressement de cette belle maison qu'est la SNCF ! Cette dernière possède une culture d'entreprise extraordinaire. En cela, elle est comparable à d'autres entreprises publiques, comme La Poste, qui ont, elles aussi, subi des chocs très violents, mais qui ont su s'adapter avec plus de bonheur.

En outre, il paraît très important d'éviter les incohérences.

Madame la ministre, vous connaissez bien cette belle entreprise qu'est la RATP : pourquoi ne pas avoir envisagé un rapprochement de ces deux grandes maisons ? Au total, 30 % du transport ferroviaire français se fait en Île-de-France, et c'est là que se concentrent la plupart des difficultés.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Avis défavorable.

La loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs s'appliquera aux nouveaux entrants sans qu'il soit nécessaire d'y faire référence dans le code des transports.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur Meurant, vous soulevez de vastes débats, qui dépassent largement l'amendement présenté. Ces sujets pourront notamment être abordés lors de l'examen du projet de loi d'orientation sur les

mobilités. Je rappelle que l'objectif central de ce texte sera de répondre aux besoins de mobilité de tous les citoyens dans tous les territoires.

De plus, pour ce qui concerne plus précisément cet amendement, comme M. le rapporteur vient de le rappeler, la loi de 2007 s'applique d'ores et déjà à l'ensemble des entreprises ferroviaires.

Voilà pourquoi j'émet un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

M. Roger Karoutchi. Naturellement, je voterai cet amendement. Cela étant, je tiens à rappeler un élément à Mme la ministre.

J'ai été, modestement, à l'origine du texte relatif à la continuité du service public, adopté par le STIF, en 2005, puis repris dans la loi de 2007. Or cette loi mérite d'être revue, car l'application du service minimum reste très théorique.

On le sait très bien, en cas de fort mouvement de grève, en réalité, le service minimum n'est pas mis en œuvre. Je ne vois pas les pouvoirs publics en arriver à la réquisition pour le faire appliquer. Il faut donc trouver d'autres modalités.

La loi de 2007 était une étape. D'ailleurs, lorsqu'elle avait été débattue, on avait prévu d'en faire le bilan, pour voir les dispositions qu'il conviendrait de modifier. À ma connaissance, ce bilan n'a jamais été fait, et aucune modification n'a été apportée.

M. Meurant est Francilien, comme moi. Si vous observez les réseaux en Île-de-France, vous voyez bien que, lorsqu'il y a une grève, dans des secteurs entiers, le trafic n'est que de 10 % à 15 %. Dans d'autres, il est de 70 %. Mais, dans la pratique, le principe des 50 % n'est pas appliqué, d'autant que, dans certains secteurs – peut-être faudra-t-il d'ailleurs en discuter –, les personnels refusent d'être affectés sur les lignes les moins dotées. Il s'agit donc d'un vrai sujet.

On parle beaucoup du service minimum. Je dirais même qu'on s'en gargarise. Mais ce n'est pas une réalité, sur bien des lignes en Île-de-France comme en province, lorsqu'il y a un mouvement de grève.

M. Jean Bizet. Tout à fait !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 60 rectifié septies.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 46, présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et Joël Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houlegatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, M. Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 4, seconde phrase

Après le mot :

concernées

supprimer la fin de cette phrase.

La parole est à M. Claude Bérít-Débat.

M. Claude Bérít-Débat. Il s'agit d'un amendement de coordination avec l'amendement tendant à supprimer l'alinéa 5 de l'article 7, obligeant SNCF Mobilités à fournir aux autorités organisatrices de transport des informations couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale.

Même si ce dispositif est encadré, nous nous interrogeons sur cette disposition, qui est très contraignante à l'égard de l'opérateur public. Certaines données peuvent relever du secret des affaires et elles ne sont pas toujours utiles aux nouveaux entrants.

Nous nous exprimerons plus en détail en défendant l'amendement que nous avons déposé à l'article 7. Mais, à travers le présent amendement, nous tenions à appeler dès à présent l'attention sur l'importance que peut avoir un tel dispositif pour l'opérateur historique.

M. le président. L'amendement n° 43 rectifié bis, présenté par MM. Requier, Gold et A. Bertrand, Mme M. Carrère, MM. Castelli, Collin et Corbisez, Mme Costes, M. Guérini, Mmes Jouve et Laborde et MM. Léonhardt et Menonville, est ainsi libellé :

Alinéa 4, seconde phrase

Après les mots :

si cela est

insérer le mot :

strictement

La parole est à M. Jean-Pierre Corbisez.

M. Jean-Pierre Corbisez. L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs doit être anticipée et ses modalités doivent être préparées dans les moindres détails, à la fois pour ne pas pénaliser inutilement l'opérateur historique en transmettant des données sensibles, pour préserver des données qui font partie de notre patrimoine et pour permettre aux nouveaux opérateurs d'accéder effectivement au réseau.

Par ailleurs, la CADA, la Commission d'accès aux documents administratifs, a pour principe de protéger les secrets industriels et commerciaux dont a connaissance l'administration, à travers les appels d'offres, y compris lorsque l'entreprise est en situation de monopole.

L'article 2 encadre la transmission aux candidats, par les autorités organisatrices de transport, des informations nécessaires à l'appel d'offres.

Le règlement OSP prévoit que « les autorités compétentes mettent à la disposition de toutes les parties intéressées des informations utiles pour préparer une offre dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence, tout en garantissant la protection légitime des informations commerciales confidentielles ». La présente proposition de loi reprend d'ailleurs ces termes.

Il s'agit donc, par cet amendement, de renforcer la protection du secret industriel et commercial de notre entreprise historique en précisant que seules sont transmises les données strictement nécessaires pour éviter les distorsions de concurrence.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. L'amendement n° 46 vise à supprimer la possibilité, pour l'autorité organisatrice, de transmettre des informations couvertes par le secret industriel et commercial aux candidats à un appel d'offres.

Qu'il n'y ait aucune ambiguïté sur ce sujet : il n'est pas question ici de divulguer tous les savoir-faire de SNCF Mobilités aux nouveaux entrants. Mais il faut trouver un équilibre entre, d'une part, la protection légitime du secret industriel et commercial et, d'autre part, la nécessité de permettre à l'ensemble des candidats d'avoir les informations indispensables à la présentation d'une offre. À défaut, SNCF Mobilités possèdera toujours un avantage concurrentiel par rapport aux nouveaux entrants et ceux-ci ne pourront pas présenter de plan de transport sérieux. C'est la raison pour laquelle l'article 2 de la proposition de loi prévoit la transmission de données couvertes par le secret industriel et commercial, mais de façon proportionnée et encadrée.

Cette transmission n'aura lieu que si cela est nécessaire pour éviter des distorsions de concurrence. Elle aura lieu dans des conditions déterminées par un décret en Conseil d'État pris après avis de l'ARAFER, pour protéger la confidentialité de ces données. Certaines informations devront par exemple être présentées par fourchette de valeurs, ou ne pourront être consultées que dans une salle spécifique, *data room*, etc.

Ce procédé n'a rien d'incongru ni d'exceptionnel. L'ordonnance relative aux contrats de concession prévoit ainsi que « l'autorité concédante peut demander aux opérateurs économiques de consentir à ce que certaines informations confidentielles qu'ils ont fournies, précisément désignées, puissent être divulguées » et que « les autorités concédantes peuvent imposer aux opérateurs économiques des exigences visant à protéger la confidentialité des informations qu'elles communiquent dans le cadre de la procédure de passation du contrat de concession ».

Enfin, je signale que l'ARAFER a confirmé cette analyse dans une étude récente – elle a été publiée mardi dernier – consacrée à l'ouverture à la concurrence.

Monsieur Bérít-Débat, je vous demande donc de bien vouloir retirer votre amendement. À défaut, l'avis sera défavorable.

L'amendement n° 43 rectifié *bis* tend à préciser que la transmission d'informations couvertes par le secret industriel et commercial aux candidats à un appel d'offres ne doit avoir lieu que lorsque cela est strictement nécessaire. Cette précision confirme le caractère proportionné et encadré du dispositif de la proposition de loi. Voilà pourquoi la commission a émis un avis favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ces deux amendements visent à préciser les informations qui doivent être transmises en amont de la préparation des appels d'offres.

Il s'agit bel et bien d'un sujet sensible : il faut trouver un bon équilibre entre l'information de l'autorité organisatrice, l'équité de la concurrence et la protection des savoir-faire des entreprises ferroviaires, en particulier de la SNCF.

Sur ces sujets, les concertations sont en cours. Dans l'attente de leurs résultats, je m'en remets à la sagesse du Sénat.

M. le président. La parole est à M. Claude Bérít-Débat, pour explication de vote.

M. Claude Bérít-Débat. Nous reviendrons sur cette problématique en présentant notre amendement de suppression à l'article 7. Mais je tiens à insister sur cette question, à l'heure où le Parlement est en train de renforcer le secret des affaires pour les entreprises privées.

Pour notre part, nous sommes favorables à ce que les informations mises à disposition d'un nouvel opérateur par l'entreprise historique soient encadrées de manière précise.

Bien entendu, certaines de ces informations relèvent de la confidentialité : il s'agit de protéger les intérêts de cette entreprise dans la compétition, non seulement nationale, mais aussi mondiale. Voilà pourquoi il faut être attentif à cet enjeu, qui est tout à fait essentiel.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 46.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 43 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

M. Jean-Claude Requier. Très bien !

M. le président. L'amendement n° 27 rectifié, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue et Malhuret, Mme Mélot et MM. A. Marc et Watbled, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 4

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Pour les informations utiles à caractère public, l'opérateur fournit ces données dans un standard ouvert et aisément réutilisable. »

La parole est à M. Jérôme Bignon.

M. Jérôme Bignon. Cet amendement tend à préciser que, lorsque les informations utiles fournies par l'autorité organisatrice de transport dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence sont jugées à caractère public, l'opérateur est tenu de les fournir selon un standard ouvert et aisément réutilisable.

Cette ouverture des données publiques semble être un gage de bonne foi à l'égard des utilisateurs : chacun doit disposer de l'ensemble des informations publiques dans de bonnes conditions pour pouvoir se faire son opinion.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Monsieur Bignon, je ne comprends pas bien le sens de cet amendement. Vous faites référence à la transmission des données de la part de l'opérateur, alors que l'article 2 évoque la transmission des données des autorités organisatrices vers les candidats.

Je serai favorable à l'amendement que vous proposez en ce sens à l'article 7. Mais, ici, cette disposition n'apparaît pas pertinente. Je vous demande donc de bien vouloir retirer votre amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Monsieur Bignon, l'amendement n° 27 rectifié est-il maintenu ?

M. Jérôme Bignon. Tenant compte des explications apportées par M. le rapporteur comme de l'avis émis par Mme la ministre, je retire cet amendement. Nous reparlerons de cette question à l'article 7.

M. le président. L'amendement n° 27 rectifié est retiré.

Je suis saisi de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 14 rectifié, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 7

Supprimer cet alinéa.

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Chers collègues, le présent texte s'appuie certes sur l'obligation de transposition du quatrième paquet ferroviaire, mais je rappelle que nous n'avons pas voté en faveur de ces mesures : on peut comprendre l'argument, même si l'on n'y adhère pas.

Cela étant, les dispositions que nous souhaitons supprimer *via* le présent amendement nous semblent particulièrement dogmatiques. En effet, alors que le règlement OSP, qui prévoit les conditions d'ouverture à la concurrence des services conventionnés, ouvre des possibilités de dérogation, cet article en interdit l'utilisation. Cette interdiction est d'autant plus surprenante qu'il n'en est fait nullement mention dans l'exposé des motifs.

L'enjeu, c'est l'application du paragraphe 4 *bis* de l'article 5 de ce règlement : « Sauf interdiction en vertu du droit national, l'autorité compétente peut décider d'attribuer directement des contrats de service public relatifs à des services publics de transport de voyageurs par chemins de fer :

« Lorsqu'elle considère que l'attribution directe est justifiée par les caractéristiques structurelles et géographiques pertinentes du marché et du réseau concernés, et notamment leur taille, les caractéristiques de la demande, la complexité du réseau, son isolement technique et géographique et les services couverts par le contrat ; et

« Lorsqu'un tel contrat aurait pour effet d'améliorer la qualité des services ou le rapport coût-efficacité, ou les deux, par rapport au précédent contrat ».

Dans son document intitulé *Ensemble pour le fer*, qui ouvre d'autres possibilités et d'autres voies pour la réforme ferroviaire, le syndicat CGT considère qu'en s'appuyant sur ce texte et en exigeant des normes sociales qualitatives et environnementales de haut niveau, comme prévu à l'article 4, paragraphe 6, la Nation peut garder le service public ferroviaire. Nous faisons nôtre cette analyse. D'ailleurs, en raison des spécificités de l'Île-de-France, le rapport Spinetta considère à ce titre qu'il convient de reporter l'ouverture à la concurrence en 2033 et 2039 pour les lignes RER.

Les dispositions du présent article excluant toute possibilité de préservation du service public et écartant ainsi l'application du règlement OSP nous semblent particulièrement dangereuses et dogmatiques. Nous en proposons donc la suppression, et nous appelons le Gouvernement à se saisir des finesses du règlement OSP pour protéger les services conventionnés.

M. le président. L'amendement n° 47, présenté par MM. Jacquin, Bérut-Débat et Joël Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Madrelle, Mmes Prévaille et Tocqueville, M. Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 7

1° Supprimer le mot :

ne

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Dans ce cadre, elles peuvent attribuer directement à SNCF Mobilités un contrat de service public.

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Nous sommes pour une ouverture raisonnée et progressive à la concurrence. Nous souhaitons aussi laisser de la liberté et de la souplesse aux régions. Or les auteurs de la proposition de loi sont plus stricts que la Commission européenne : ils ne permettent pas l'utilisation de l'ensemble des dérogations prévues dans le quatrième paquet ferroviaire.

Par son article 5, paragraphe 6, le règlement OSP prévoit que, « sauf interdiction en vertu du droit national, les autorités compétentes peuvent décider d'attribuer directement des contrats de service public relatifs » aux transports par chemins de fer, à l'exception d'autres modes ferroviaires, comme le métro ou le tramway. La durée de ces contrats ne pourra généralement pas dépasser dix ans.

Ces dispositions peuvent s'appliquer du 3 décembre 2019 au 24 décembre 2023, soit pendant quatre ans. Elles permettent aux autorités compétentes, en l'occurrence les régions, de choisir la procédure d'attribution directe de contrats de service public ou la procédure de mise en concurrence.

Ce choix possible d'une ouverture progressive à la concurrence, étalée entre 2019 et 2023, doit être préservé. Tel est le sens de notre amendement.

Par ailleurs, le même article 5 du règlement OSP prévoit d'autres dérogations, plus spécifiques, à la procédure de mise en concurrence. Les paragraphes 3 *bis*, 4, 4 *bis* et 4 *ter*, par exemple, traitent des situations structurelles et géographiques particulières des réseaux et du cas des circonstances exceptionnelles, notamment lorsque l'attribution directe a pour effet d'améliorer la qualité des services, le rapport coût-efficacité ou les deux.

Là aussi, pourquoi ne pas préserver ces dérogations, qui permettent de procéder par attribution directe à SNCF Mobilités sous certaines conditions, après 2023 ? Dans certains cas, cette solution pourrait être utile.

Quoi qu'il en soit, ne privons pas les régions de cette possibilité de repousser, au-delà de 2023, l'ouverture à la concurrence et de s'adapter parfaitement. C'est justement le sens de la décentralisation.

A fortiori, il nous semble utile de laisser le choix aux autorités organisatrices qui le souhaitent de continuer à attribuer directement à SNCF Mobilités un contrat de service public sans recourir à la procédure de mise en concurrence, et ce au-delà de 2023. Ainsi, en Île-de-France, vu l'état du réseau, le rapport Spinetta préconise de repousser très loin l'ouverture à la concurrence de certaines lignes RER, qui, selon lui, constituent des sujets particulièrement complexes. C'est là un exemple de ces dérogations.

En supprimant la possibilité de recourir aux procédures d'attribution directe, cet article constitue, en quelque sorte, une surtransposition. Une telle attitude nous étonne, chers collègues, car, en général, vous n'y êtes pas favorables.

M. le président. L'amendement n° 68, présenté par M. Longeot, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Alinéa 7

Remplacer les références :

4 *bis*, 4 *ter* et 6

par les références :

4 *bis* et 4 *ter*

La parole est à M. le rapporteur, pour présenter cet amendement et pour donner l'avis de la commission sur les deux autres amendements en discussion commune.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. L'amendement n° 68 vise à autoriser la dérogation prévue au paragraphe 6 de l'article 5 du règlement n° 1370/2007, permettant aux autorités organisatrices qui le décident d'attribuer directement des contrats de service public entre 2019 et 2023. La durée de ces contrats ne pourra en aucun cas dépasser dix ans.

Nous acceptons finalement cette dérogation, qui a été expressément demandée par les régions. Le but est de laisser à ces dernières davantage de souplesse face à cette échéance.

En revanche, les régions qui le souhaiteront pourront ouvrir tous leurs services à la concurrence en 2019, et celles qui souhaitent le faire de façon plus progressive auront cette possibilité.

À travers cet amendement de la commission, c'est vraiment une souplesse qui est offerte.

Les amendements n°s 14 rectifié et 47 visent à permettre aux autorités organisatrices de mettre en œuvre l'ensemble des dérogations à l'obligation de mise en concurrence prévues par le règlement n° 1370/2007 et que les États membres sont libres de reprendre dans leur droit national ou non.

Cette mesure est à l'opposé de la démarche volontariste qui est celle de cette proposition de loi. Il ne s'agit pas de verser dans la « surtransposition », mais de faire des choix clairs, en faveur de l'ouverture à la concurrence ou non.

Je citerai, là encore, l'étude de l'ARAFER publiée mardi dernier ; elle indique que certaines des dérogations prévues par le règlement européen ont des conditions d'application très peu définies et pourraient ainsi être utilisées pour retarder, de fait, la mise en œuvre de l'ouverture à la concurrence.

Nous estimons que l'ouverture à la concurrence va améliorer la qualité du service rendu aux voyageurs et réduire les coûts. Nous souhaitons, en conséquence, qu'elle devienne la règle.

J'ai néanmoins entendu les acteurs concernés et compris que certaines régions souhaitent profiter de la possibilité offerte par le règlement européen d'attendre 2023 pour ouvrir l'ensemble de leurs services à la concurrence. Je propose donc aux membres du groupe socialiste de rectifier leur amendement pour retenir cette seule dérogation. Si l'amendement est modifié en ce sens, l'avis de la commission pourra être favorable. Dans le cas contraire, j'inviterai le

Sénat à se rallier à l'amendement de la commission, tendant à autoriser cette dérogation pour les années 2019 à 2023.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il me semble que des modalités d'ouverture à la concurrence qui ne permettraient pas une attribution directe au-delà de décembre 2019 conduiraient à une ouverture brutale du marché. Cela ne correspondrait pas, au demeurant, aux attentes des régions.

Ces sujets font l'objet d'une concertation, mais l'objectif du Gouvernement est de proposer la mise en place d'une ouverture progressive à la concurrence en tenant compte des demandes des régions.

Dans l'attente des résultats de cette concertation, je m'en remets à la sagesse du Sénat sur les trois amendements.

M. le président. Monsieur Jacquin, acceptez-vous de rectifier l'amendement n° 47 dans le sens indiqué par M. le rapporteur ?

M. Olivier Jacquin. J'apprécie l'ouverture de la commission sur le sujet de la dérogation calendaire, qu'elle propose également de retenir.

Le règlement OSP de 2016 prévoit toutefois la possibilité d'un certain nombre d'autres dérogations, pour de très petits contrats, du fait de circonstances exceptionnelles, par exemple en cas d'imbrication de contrats en cours, la mise en concurrence entraînant alors une trop grande complexité et pouvant présenter un rapport coût-efficacité défavorable, ou encore en raison du caractère structurel et géographique particulier du réseau.

Je maintiens le terme de surtransposition. Pour une fois que l'Europe nous permet un peu plus de souplesse, faisons confiance aux autorités organisatrices de transport pour utiliser cette souplesse selon leur situation spécifique !

Je tiens à signaler que notre amendement vise non pas à supprimer l'alinéa 7, mais simplement à l'adapter, pour aller dans le sens de liberté pour les autorités organisatrices de transport. Faisons-leur confiance !

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Contrairement à ce qui a pu être dit, cette proposition de loi ne constitue pas une transposition du règlement européen.

M. Olivier Jacquin. Une surtransposition !

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. La France, comme tout État membre en a le droit, peut ne pas reprendre la totalité des dérogations proposées, dont l'ARAFER a souligné que, prises dans leur ensemble, elles risquaient véritablement de ralentir une fois de plus l'ouverture à la concurrence. Nous avons fait ce choix de manière délibérée et assumée, madame Assassi, et non sans le dire comme vous l'avez prétendu tout à l'heure. Nous l'avons d'ailleurs indiqué en toutes lettres dans l'exposé des motifs de la proposition de loi, à la page 5 : « Le présent texte ne reprend donc aucune des dérogations autorisées par le quatrième paquet ferroviaire et permettant à une autorité organisatrice de transport de s'exonérer d'une procédure de mise en concurrence. » Le principe est, pour nous, l'ouverture à la concurrence.

En revanche, nous avons bien entendu que, pour les régions, l'échéance de 2019 pour l'ouverture à la concurrence pourrait être difficile à tenir. C'est pourquoi le rapporteur, au travers de l'amendement n° 68, propose de leur permettre de la repousser jusqu'en 2023.

Mme la ministre a indiqué tout à l'heure que l'ouverture à la concurrence devrait être progressive. Par nature, elle le sera, quelle que soit la date retenue, puisque la mise en concurrence interviendra à la date d'échéance des contrats en cours. Si un contrat est renouvelé pour cinq ans en 2018, il n'y aura pas, par définition, d'ouverture à la concurrence avant 2023.

M. le président. La parole est à M. Claude Bérit-Débat, pour explication de vote.

M. Claude Bérit-Débat. À nos yeux, il s'agit tout de même d'une surtransposition puisque, comme l'a dit Olivier Jacquin, l'Europe permet tout un ensemble de dérogations en matière d'ouverture à la concurrence. Pourquoi n'en retenir qu'une seule alors que toutes sont intéressantes ?

Mme Éliane Assassi. Exactement !

M. le président. La parole est à M. Frédéric Marchand, pour explication de vote.

M. Frédéric Marchand. Le groupe La République En Marche s'abstiendra sur ces trois amendements. Le présent débat témoigne de la nécessité de poursuivre la concertation, sur cette question de la progressivité de l'ouverture à la concurrence comme sur d'autres. Il convient de ne pas se précipiter sur ces sujets essentiels, le texte qui nous est soumis constituant, pour reprendre la formule d'un collègue du groupe socialiste et républicain, un simple hors-d'œuvre.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 14 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 47.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 68.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 2, modifié.

(L'article 2 est adopté.)

Article 3

① I. – L'article L. 2121-1 du code des transports est ainsi rédigé :

② « Art. L. 2121-1. – L'État est l'autorité organisatrice des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt national, sans préjudice de l'article L. 2121-12. »

③ II et III. – *(Supprimés)* – *(Adopté.)*

Article 4

① I. – L'article L. 2121-2 du code des transports est ainsi rédigé :

② « Art. L. 2121-2. – Pour répondre aux besoins d'aménagement du territoire, l'État conclut des contrats de service public pour l'exploitation de services de transport ferroviaire de personnes incluant des services à grande vitesse, dans les conditions prévues par le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de

transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil. »

③ II. – *(Supprimé)*

M. le président. La parole est à M. Jean Bizet, sur l'article.

M. Jean Bizet. Cet article revêt pour moi et pour l'ensemble de mes collègues un intérêt particulier, puisqu'il concerne l'aménagement du territoire.

La proposition initiale de la Commission européenne, publiée le 30 janvier 2013, passait ce thème totalement sous silence. En revanche, le rapport d'information qui avait été examiné par la commission des affaires européennes le 17 juillet 2013 comportait la proposition suivante : « Laisser à chaque État membre la faculté d'ouvrir un marché de délégation de service public incluant tout à la fois des liaisons ferroviaires rentables et des liaisons déficitaires. »

La proposition de résolution adoptée le même jour par la commission des affaires européennes, puis trois mois plus tard par le Sénat, spécifiait de façon parfaitement explicite que « les périmètres des marchés de délégation de service public doivent pouvoir inclure, dans une perspective d'aménagement du territoire, des liaisons déficitaires et des liaisons rentables de telle sorte que leur exploitation globale soit équilibrée au moment de la passation du marché ».

Cette insistance argumentée fut couronnée de succès, puisque le règlement définitif adopté le 14 décembre 2016 par les instances communautaires autorise l'autorité compétente à spécifier des obligations de service public en regroupant des services couvrant leurs coûts et des services ne les couvrant pas. Nous n'avons donc pas travaillé pour rien !

L'article 4 de la présente proposition de loi vise le même objectif ; j'en remercie les auteurs de celle-ci ainsi que les membres de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Il me semble toutefois utile d'apporter une clarification rédactionnelle afin de parfaire l'intelligibilité de la loi que nous sommes en train d'écrire. En effet, un lecteur quelque peu distrait pourrait croire que le champ des contrats de service public spécialement destinés à satisfaire les besoins d'aménagement du territoire devrait nécessairement inclure une liaison à grande vitesse.

Je ne conteste nullement l'intérêt de contrats de service public associant au moins une ligne à grande vitesse et des liaisons ferroviaires locales à l'équilibre économique précaire, mais l'aménagement du territoire peut aussi conduire les autorités compétentes à conclure des contrats de service public associant des liaisons locales déficitaires à des lignes de transport ferroviaire équilibrant leurs comptes sans relever pour autant de la grande vitesse.

Cette possibilité résulte du règlement adopté le 14 décembre 2016. Celui-ci étant d'application directe, l'amendement n° 44 rectifié *bis* que j'ai déposé à cet article vise non pas à modifier le droit positif, mais à rendre sa rédaction plus explicite, donc plus intelligible. Il tend de plus à introduire une phrase cruciale du règlement. Ainsi, l'adaptation de notre droit interne au texte européen sera particulièrement nette.

Je vous prie de m'excuser d'avoir été un peu long – je ne reprendrai pas la parole pour présenter l'amendement n° 44 rectifié *bis* –, mais je tenais à souligner le rôle pertinent joué, très en amont, par la commission des affaires

européennes du Sénat dans l'élaboration du règlement de 2016 afin que celui-ci fasse référence à l'aménagement du territoire. Il aurait été quelque peu dramatique que tel ne soit pas le cas !

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, sur l'article.

M. Olivier Jacquin. Avec les articles 4 et 5, nous entrons dans la partie opérationnelle de la présente proposition de loi, relative aux modalités de l'ouverture à la concurrence.

Il existe un vaste débat entre ceux qui souhaitent libéraliser très fortement, voire faire exploser l'opérateur public principal, et ceux, dont nous faisons partie, qui entendent dynamiser ce dernier.

Je tiens à souligner que, depuis l'annonce de l'ouverture à la concurrence à venir, l'opérateur public a significativement évolué. Par exemple, un « mammouth » comme la SNCF a réussi à mettre en œuvre la nouvelle offre Ouigo dans un délai relativement bref. Cela lui permettra d'occuper une place significative sur le marché du *low cost*.

Nous serons nuancés et prudents à l'égard du principe des franchises, qu'il nous est proposé de retenir. Pour les régulateurs que nous sommes, ce principe est intellectuellement séduisant, puisqu'il prescrit de constituer des lots équilibrés regroupant des lignes rentables et des lignes non rentables, mais, du point de vue opérationnel, il sera extrêmement complexe à mettre en œuvre : quelle sera la taille des lots ? Comment sera assurée la continuité du service entre les lots ? Dans la situation de monopole actuelle, le site *OUI.sncf* permet d'obtenir une information complète et il existe une relative complémentarité et des correspondances. La mise en place de franchises peut remettre cela en cause, comme le montrent des exemples à l'étranger.

Par ailleurs, l'*open access*, ou libre accès, apparaît relever d'une logique ultralibérale, comme son nom l'indique. Il comporte un risque d'écrémage : les opérateurs privés seront tentés de privilégier les sections de lignes les plus rentables. M. Spinetta lui-même estime qu'un tel dispositif doit être accompagné de formes de régulation, par exemple de l'instauration d'une taxe de péréquation qui permettrait de maintenir les extrémités de lignes et les lignes moins rentables.

Madame la ministre, nous pensons qu'il est nécessaire d'approfondir les discussions et de faire preuve d'une grande prudence, tout en ayant le souci de donner une certaine liberté aux différentes autorités organisatrices de transport.

M. le président. L'amendement n° 15, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Le présent article prévoit la conclusion, par l'État, de contrats de service public pour l'exploitation de services de transport ferroviaire de personnes incluant des services à grande vitesse, pour répondre aux besoins d'aménagement du territoire.

Cet article constitue le point dur des discussions entre le Gouvernement et le Sénat. En effet, le Gouvernement prône, en conformité avec le rapport Spinetta, la mise en place d'un

open access total, alors que la présente proposition de loi prévoit un système hybride, combinant concurrence et contrats de service public.

En effet, au travers de ces contrats de service public, il s'agit d'obliger les opérateurs à mixer services à grande vitesse rentables et services non rentables, pour permettre la continuité de la desserte, l'aménagement du territoire, mais aussi la péréquation entre les différentes offres. Ce sont là autant de missions qui étaient dévolues à SNCF Mobilités à une échelle plus pertinente, permettant une réelle péréquation.

Pour notre part, même si nous comprenons les intentions des auteurs de la proposition de loi, nous estimons que ces garde-fous ne sont que des emplâtres sur une jambe de bois, d'autant que cette volonté de promouvoir l'aménagement du territoire ne concerne aucunement les transports régionaux, les petites lignes largement menacées par le rapport Spinetta, mais simplement les lignes à grande vitesse.

Par ailleurs, le Conseil d'État est extrêmement critique sur cette disposition, ce qui a conduit le rapporteur à préciser qu'il n'était absolument pas nécessaire que les franchises couvrent toutes les lignes.

Ce sont autant d'éléments qui nous confortent dans notre analyse que l'ouverture à la concurrence sera instrumentalisée afin d'abandonner un certain nombre de lignes jugées trop peu rentables.

Il ne s'agit pas, comme vous l'avez dit, madame la ministre, de multiplier les offres : cette multiplication n'interviendra que sur les axes rentables ; ailleurs, ce sont des déserts ferroviaires que vous préparez. Il s'agit, une nouvelle fois, d'affaiblir la SNCF, selon un schéma où l'on privatise les profits et où l'on socialise les pertes.

Nous nous inscrivons en faux contre cette conception. Le service public ferroviaire est un service en réseau qui doit permettre le maillage de l'ensemble du territoire, assuré par une offre cohérente et financé grâce à un soutien public et une péréquation tarifaire.

Le présent article et le projet de loi à venir conduiront à la mise en œuvre d'un système compliqué, peu lisible et aléatoire selon les territoires. Nous y sommes opposés.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Le présent amendement vise à supprimer l'article 4 au nom d'une opposition générale à l'ouverture à la concurrence.

L'article 4 vise justement à éviter que l'ouverture à la concurrence des lignes à grande vitesse ne repose exclusivement sur le libre accès au réseau et n'entraîne la disparition des lignes considérées comme peu rentables ou déficitaires.

L'avis de la commission est défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Elisabeth Borne, ministre. Monsieur le sénateur Gontard, pour la clarté des débats, je pense qu'il serait préférable que vous me laissiez exprimer la position du Gouvernement... En l'occurrence, je n'ai pas « prôné » un libre accès sans aucune régulation. Telle n'est pas la position du Gouvernement.

Comme l'ont dit MM. Bizet et Jacquin, le sujet est complexe, parce qu'il faut que l'ouverture à la concurrence soit profitable aux voyageurs, en permettant l'apparition d'offres nouvelles, sans pour autant compromettre la

péréquation aujourd'hui pratiquée *via* l'activité TGV ni empêcher la SNCF de poursuivre son activité, ce qui sera le cas si l'on recourt à des contrats de service public.

Les discussions sur ce sujet sont en cours ; à ce stade, je m'en remets à la sagesse de votre assemblée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 15.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 62 rectifié, présenté par MM. Cornu, Vaspart, Pointereau, Mandelli, Chaize, Huré, de Nicolăy, Pellevat et Chevrollier, Mme Bories et MM. J. M. Boyer, Ginesta et Revet, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Après le mot :

territoire

insérer les mots :

et préserver des dessertes directes

La parole est à M. Gérard Cornu.

M. Gérard Cornu. Je me félicite de cet article, qui porte la marque de l'attachement du Sénat à l'aménagement du territoire, notion assez vaste que le présent amendement vise à préciser.

Nous souhaitons que, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, les opérateurs ne s'intéressent pas qu'aux seules lignes à grande vitesse, les plus rentables, au détriment de la desserte de certains territoires.

Nous proposons donc de préserver la desserte directe par TGV, sans rupture de charge pour les voyageurs, des villes moyennes. Actuellement, la force de l'offre de TGV tient à ce qu'elle irrigue l'ensemble du territoire. Ainsi, la liaison TGV Paris-Lyon-Marseille se prolonge jusqu'à Nice, même si la ligne n'est pas à grande vitesse entre Marseille et Nice. Pour prendre un autre exemple, cher au rapporteur, le TGV Paris-Dijon dessert aussi Besançon, bien que la section Dijon-Besançon soit moins rentable. Je crois que cet amendement pourrait faire l'objet d'un consensus, et que même M. Gontard pourrait le voter...

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Comme vient de le dire notre collègue, cet amendement a pour objet de préciser expressément pourquoi nous proposons la mise en place de contrats de service public pour les services TGV : il s'agit de préserver la desserte directe des villes moyennes par ces derniers. L'avis de la commission est favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Pour les raisons exprimées précédemment, je m'en remets à la sagesse de la Haute Assemblée.

M. le président. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. Je respecte le travail de fond accompli par la commission, mais ma position reste marquée par une grande prudence et une profonde inquiétude. Je voterai cet amendement, qui vise à maintenir la desserte directe par TGV des villes moyennes.

Dans nos départements respectifs, nous sommes tous concernés par l'aménagement du territoire. Des inquiétudes légitimes se sont exprimées à cet égard ces derniers temps. À côté des 2 000 kilomètres de lignes à grande vitesse, un

certain nombre de lignes classiques sont empruntées par des TGV. Ainsi, le TGV Est dessert non seulement Reims, mais aussi Charleville-Mézières et Sedan, dans les Ardennes : deux ou trois TGV directs circulent chaque jour à 120 ou à 130 kilomètres par heure sur la ligne classique. Il serait tout à fait dommage que, demain, il y ait une rupture de charge. Cette observation vaut également pour des villes comme Bar-le-Duc, dans la Meuse, et Saint-Dié-des-Vosges, Épinal ou Remiremont, dans les Vosges, également desservies par le TGV Est. Des élus se sont battus pendant de nombreuses années pour la réalisation de ces liaisons TGV et les collectivités territoriales ont participé à leur financement.

M. le président. La parole est à M. Guillaume Chevrollier, pour explication de vote.

M. Guillaume Chevrollier. Je voterai bien entendu cet amendement, dont je suis cosignataire.

Je tiens à insister sur la nécessité, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du système ferroviaire de notre pays, de maintenir la desserte directe des villes moyennes.

Depuis juillet dernier, grâce à la ligne à grande vitesse, Laval est à seulement soixante-dix minutes de Paris. Cette liaison directe est extrêmement importante pour l'attractivité du territoire mayennais et de l'agglomération de Laval. Il est impératif qu'elle puisse être maintenue à l'avenir, car s'il faut passer par Rennes puis, de là, rejoindre Laval en TER, le trajet depuis Paris dure près de deux heures et demie...

Le maintien de liaisons directes est vraiment capital pour l'aménagement du territoire.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Émorine, pour explication de vote.

M. Jean-Paul Émorine. Ayant représenté notre assemblée au sein du conseil d'administration de la SNCF pendant plusieurs années, je voudrais témoigner de mon expérience.

Il faut avoir conscience que 90 % des trains circulent sur 50 % du réseau. Que nos collègues se rassurent, eu égard à la place prépondérante qu'occupe la SNCF dans le paysage du transport ferroviaire, l'ouverture à la concurrence ne pourra intervenir que lentement. Par ailleurs, j'imagine que personne n'est opposé à ce que les 920 ou 930 filiales de la SNCF proposent leurs services dans d'autres pays européens. En tant qu'europeen convaincu, je pense que l'ouverture à la concurrence est une très bonne chose.

Je salue le travail de la commission, de son président et de notre ancien collègue Louis Nègre. Il va tout à fait dans le bon sens. Quant à l'amendement n° 62 rectifié présenté par Gérard Cornu, son adoption permettra de préserver des interconnexions indispensables à nos territoires. Il est de nature à rassurer l'ensemble de nos concitoyens. Je le voterai donc.

M. le président. La parole est à M. Guillaume Gontard, pour explication de vote.

M. Guillaume Gontard. Monsieur Cornu, rassurez-vous, nous voterons votre amendement ! Bien qu'il ne soit guère que déclaratoire, il a le mérite de mettre en exergue la problématique de l'aménagement du territoire.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 62 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 30 rectifié *quater*, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue, Malhuret et A. Marc, Mme Mélot, MM. Wattebled, Fouché et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Après le mot :

conclut

insérer les mots :

, après avis de la Conférence nationale des territoires et du Commissariat général à l'égalité des territoires et de ses services,

L'amendement n° 28 rectifié *ter*, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue, Malhuret et A. Marc, Mme Mélot, MM. Wattebled, Fouché et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Après le mot :

conclut

insérer les mots :

, après avis de la Conférence nationale des territoires,

L'amendement n° 29 rectifié *ter*, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Lagourgue, Guerriau, Malhuret et A. Marc, Mme Mélot, MM. Wattebled, Fouché et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Après le mot :

conclut

insérer les mots :

, après consultation du Commissariat général à l'égalité des territoires et de ses services,

La parole est à M. Jérôme Bignon, pour présenter ces trois amendements.

M. Jérôme Bignon. Monsieur le président, je retire les amendements n° 30 rectifié *quater* et 29 rectifié *ter*. En effet, à la réflexion, il n'est pas pertinent d'inscrire dans la loi que le Gouvernement sollicite l'avis du Commissariat général à l'égalité des territoires ou le consulte, cette instance relevant directement de son autorité et pouvant de ce fait être mise à contribution par d'autres voies dans le processus d'élaboration des décisions.

M. le président. Les amendements n° 30 rectifié *quater* et 29 rectifié *ter* sont retirés.

Veillez poursuivre, mon cher collègue.

M. Jérôme Bignon. L'amendement n° 28 rectifié *ter* vise, quant à lui, à prévoir la saisine de la Conférence nationale des territoires. Notre brillant rapporteur lui a opposé l'argument selon lequel la Conférence nationale des territoires n'existant pas juridiquement, elle ne saurait être consultée. Il me semble pourtant difficile d'arguer que la Conférence nationale des territoires n'existe pas, puisqu'elle s'est réunie à maintes

reprises ! Cette instance existe donc bien, de fait sinon en droit. Je maintiens qu'il serait intéressant que l'avis de la Conférence nationale des territoires soit recueilli.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 28 rectifié *ter* ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. La Conférence nationale des territoires joue un rôle important dans nos institutions et nous ne sommes pas opposés à sa saisine, mais cela ne relève pas du domaine de la loi. Le Gouvernement la consultera sans doute de sa propre initiative.

Je sollicite donc le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis sera défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Sagesse !

M. le président. Monsieur Bignon, l'amendement n° 28 rectifié *ter* est-il maintenu ?

M. Jérôme Bignon. J'entends bien les explications de M. le rapporteur, mais je ne vois pas pourquoi une consultation non prévue institutionnellement ne pourrait pas être inscrite dans la loi. Cela n'aurait pas pour effet de conférer une existence législative à cette instance, qui existe de fait, puisqu'elle s'est déjà réunie, sous la présidence de personnalités éminentes, et a été consultée à maintes reprises. Pourquoi ne la consulterait-on pas sur une matière essentielle ?

Je maintiens l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 28 rectifié *ter*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 44 rectifié *bis*, présenté par MM. Bizet, Raison, Perrin et Reichardt, Mme Troendlé, MM. Bazin, Chaize, Dallier et Danesi, Mmes Deromedi, Di Folco, Eustache-Brinio et Garriaud-Maylam, M. Huré, Mmes Lassarade et Lavarde, MM. H. Leroy, Meurant et Milon, Mme Puissat, MM. Rapin, Savary et Sol, Mme Bories, MM. B. Fournier et Husson, Mmes Imbert, Lamure et Lanfranchi Dorgal, MM. Le Gleut et Lefèvre, Mme Morhet-Richaud, MM. Pointereau, Pierre, Panunzi, Savin, Gremillet, Laménie, Cuypers, Longuet, Kennel, Revet et Priou et Mme Chain-Larché, est ainsi libellé :

Alinéa 2

1° Remplacer le mot :

incluant

par les mots :

pouvant inclure

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les services faisant l'objet du contrat peuvent inclure des services couvrant leurs coûts et des services ne couvrant pas leurs coûts.

La parole est à M. Jean Bizet.

M. Jean Bizet. J'ai déjà suffisamment explicité l'objet de cet amendement en intervenant sur l'article, monsieur le président.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Avis favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je le redis, l'ambition du Gouvernement est que l'ouverture à la concurrence conforte le modèle d'un TGV qui dessert tous les territoires. Tel est le sens des discussions et réflexions en cours.

Il faudra aussi prendre en compte le cas des régions qui conventionnent un certain nombre de dessertes TGV ; je pense aux Hauts-de-France et à la Bretagne. Nous serons amenés à proposer que les régions puissent continuer de le faire.

En attendant que les réflexions en cours aboutissent, je m'en remets à la sagesse de la Haute Assemblée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 44 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 31 rectifié *bis*, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue, Malhuret et A. Marc, Mme Mélot, MM. Watted, Fouché et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 2

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Dans la perspective de la signature des contrats susmentionnés au premier alinéa du présent article, l'État présente à la Conférence nationale des territoires, à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, et à la commission à l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, la stratégie et le bilan de ces contrats de promotion de l'aménagement du territoire. »

La parole est à M. Jérôme Bignon.

M. Jérôme Bignon. Il nous paraît nécessaire que la concertation prévue par la nouvelle rédaction de l'article 4 implique la Conférence nationale des territoires, ainsi que les commissions de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale et du Sénat.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Les auteurs de l'amendement proposent que l'État présente à la Conférence nationale des territoires et aux commissions compétentes du Parlement sa stratégie pour la conclusion des contrats de service public.

Je rappelle que la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire a créé un schéma national des transports, censé fixer les orientations de l'État en ce qui concerne les services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national, en particulier ceux qu'il conventionne dans un objectif d'aménagement et d'égalité des territoires. Ce document est censé être actualisé et présenté au Parlement au moins une fois tous les cinq ans ; nous l'attendons avec impatience, madame la ministre : quand avez-vous l'intention de nous le présenter ?

Le dispositif proposé étant redondant avec ce schéma, je sollicite le retrait de l'amendement ; si celui-ci est maintenu, l'avis sera défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur le rapporteur, ce schéma sera présenté au Parlement une fois que nous aurons stabilisé le futur cadre du ferroviaire. Sur l'amendement, je m'en remets à la sagesse du Sénat.

M. le président. Monsieur Bignon, l'amendement n° 31 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Jérôme Bignon. Compte tenu des explications de M. le rapporteur et de l'annonce de Mme la ministre, je le retire.

M. le président. L'amendement n° 31 rectifié *bis* est retiré.

La parole est à M. le président de la commission.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. L'article 4 revêt une très grande importance, puisqu'il précise les conditions d'ouverture à la concurrence des lignes TGV.

Comme nous l'avons déjà indiqué à plusieurs reprises, notamment lors de la discussion générale, nous voulons éviter que cette ouverture à la concurrence ne se fasse au détriment des territoires ou du client-usager, *via* une baisse de la qualité de service. Sur quelque travée que nous siégeons, je crois que nous partageons tous ce souhait. Nous différons en revanche sur la manière de prévenir la réalisation de ce risque.

Madame la ministre, j'ai cru comprendre que le Gouvernement souhaitait plutôt que les contrats de service public ne concernent que les seules lignes déficitaires. Cela nous inquiète, car, comme l'a souligné notamment Gérard Cornu, on risquerait alors des ruptures de charge, les voyageurs se trouvant par exemple dans l'obligation de changer de train à Marseille pour rejoindre Nice.

J'ai cru comprendre aussi que l'ARAFER prônait pour sa part la mise en place de péages très incitatifs, de sorte, par exemple, qu'il soit moins coûteux pour un opérateur d'assurer une liaison Paris-Chambéry qu'une liaison Paris-Lyon. Peut-être un tel dispositif peut-il fonctionner, mais nous ne disposons aujourd'hui d'aucune indication à cet égard ni d'aucune étude d'impact.

Le dispositif que nous préconisons ne s'oppose pas à celui que propose l'ARAFER : il s'agit plutôt d'une garantie supplémentaire, d'un « dispositif parachute » – pour dire les choses de façon triviale, c'est un peu « ceinture et bretelles »... Si, malgré les péages incitatifs, il apparaît qu'un certain nombre de bouts de ligne ou de lignes sont moins bien desservis, nous voulons être sûrs que des contrats de service public pourront être conclus pour l'ensemble d'une ligne, et pas seulement pour la partie déficitaire, d'autant que l'on ne sait jamais vraiment très bien, comme l'ARAFER l'a souligné, ce qu'il en est de la réalité du déficit.

Madame la ministre, je ne vois pas bien en quoi ce dispositif pénaliserait la SNCF, sauf à postuler qu'elle perdra tous les appels d'offres en matière de contrats de service public.

Mes chers collègues, je vous invite à adopter, si possible à l'unanimité, cet article très important, que l'adoption des amendements de MM. Bizet et Cornu a permis d'améliorer considérablement.

M. le président. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote sur l'article.

M. Marc Laménie. Si tous les articles de cette proposition de loi sont bien sûr importants, l'article 4 l'est particulièrement.

Qu'entend-on par « lignes excédentaires », par « lignes secondaires déficitaires » ? Malheureusement, on oppose en permanence le rail à la route ; pour ma part, cela m'a toujours choqué. Toujours est-il que, dès les années soixante et soixante-dix, on a commencé à remplacer des dessertes ferroviaires par des liaisons par cars, ce que l'on ne peut que déplorer. Parle-t-on de routes déficitaires ? On n'entend

jamais cette expression, alors que les routes, qu'il s'agisse de voies communales, de routes départementales, de routes nationales ou d'autoroutes, ont aussi un coût pour les collectivités territoriales...

En matière d'aménagement du territoire, le rail a toute sa place. Le transport ferroviaire a de nombreux mérites : nous devons nous battre pour son maintien sur nos territoires !

M. le président. La parole est à M. Frédéric Marchand, pour explication de vote sur l'article.

M. Frédéric Marchand. Avec cet article 4, nous sommes au cœur du réacteur ; prenons garde que celui-ci ne nous expose à la figure !

Arrêter aujourd'hui un modèle précis, avec une obligation de service public, me paraît être une fausse bonne idée. Comme je l'ai souligné dans la discussion générale, nous devons susciter l'offre pour que la demande suive.

Les préconisations de l'ARAFER en matière d'incitations tarifaires me semblent devoir être suivies. Une clause de revoyure est prévue. Dans l'immédiat, nous voterons contre l'article 4.

M. le président. Je mets aux voix l'article 4, modifié.

(L'article 4 est adopté.)

Article 5

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 2121-12 est ainsi modifié :
- ③ a) Les deux premiers alinéas sont remplacés par trois alinéas ainsi rédigés :
- ④ « Toute entreprise ferroviaire autorisée à exploiter des services de transport de personnes peut assurer de tels services dans les conditions prévues au présent article.
- ⑤ « L'entreprise déclare son intention d'assurer le service auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières au plus tard dix-huit mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service auquel la demande de capacité formulée auprès du gestionnaire d'infrastructure pour ce service se rapporte. L'autorité publie sans délai cette déclaration et en informe concomitamment toute autorité organisatrice ayant conclu un contrat de service public pour assurer un ou plusieurs services ferroviaires ayant la même origine et la même destination et toute entreprise ferroviaire exécutant un tel contrat de service public.
- ⑥ « Toute autorité organisatrice de transport ferroviaire compétente peut limiter ou, le cas échéant, interdire un service annoncé en application du deuxième alinéa, sous réserve que l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières ait, par une décision prise en application de l'article L. 2133-1, estimé que ce service compromet l'équilibre économique d'un ou de plusieurs contrats de service public, en se conformant à cette décision. » ;
- ⑦ b) Le dernier alinéa est complété par les mots : « , pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières » ;
- ⑧ 1° bis *(nouveau)* L'article L. 2122-3 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

⑨ « On entend par "horaire de service" les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure concernée, pendant la période de validité de cet horaire. » ;

⑩ 2° L'article L. 2133-1 est ainsi rédigé :

⑪ « *Art. L. 2133-1.* – Afin de permettre à l'autorité organisatrice compétente de limiter ou, le cas échéant, d'interdire un service en application du troisième alinéa de l'article L. 2121-12, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières se prononce, par une décision, sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un ou de plusieurs contrats de service public par un service annoncé en application du deuxième alinéa du même article L. 2121-12, à la demande de l'autorité organisatrice qui a attribué le ou les contrats de service public, de l'entreprise ferroviaire qui exécute ce ou ces contrats de service public ou du gestionnaire d'infrastructure, formulée dans un délai d'un mois à compter de la publication, par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, de la déclaration mentionnée au même deuxième alinéa.

⑫ « Lorsque l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières décide que le service annoncé en application dudit article L. 2121-12 compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public, elle indique les changements qui pourraient être apportés à ce service pour que l'entreprise puisse assurer ce service sans compromettre l'équilibre économique dudit contrat.

⑬ « La décision de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières est prise dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations utiles à l'instruction et notifiée au demandeur. Elle précise les conditions dans lesquelles l'autorité organisatrice qui a attribué le ou les contrats de service public, l'entreprise ferroviaire qui exécute ce ou ces contrats de service public, le gestionnaire d'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire ayant déclaré son intention d'assurer le service faisant l'objet de la décision peuvent demander le réexamen de ladite décision dans un délai d'un mois après sa notification. La décision est susceptible de recours devant le Conseil d'État. » ;

⑭ 3° Le 8° de l'article L. 1263-2 est ainsi rédigé :

⑮ « 8° À la création de services de transport de personnes librement organisés en application de l'article L. 2121-12. »

⑯ II. – *(Supprimé)*

M. le président. La parole est à M. Claude Bérit-Débat, sur l'article.

M. Claude Bérit-Débat. Mon collègue Olivier Jacquin a déjà exposé de façon convaincante la position de notre groupe sur les articles 4 et 5.

M. le président de la commission a fait référence aux propositions de l'ARAFER en matière de péages pour l'utilisation des sillons. Il s'agit là, me semble-t-il, d'une piste particulièrement intéressante à explorer. J'espère que nous pourrons avoir sur ce sujet un débat serein et ouvert, qui permettra de répondre aux questions que nous nous posons. *(M. Frédéric Marchand opine.)*

M. le président. L'amendement n° 16, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Michelle Gréaume.

Mme Michelle Gréaume. L'article 4 de la proposition de loi permet la conclusion de contrats de service public pour les services non conventionnés et organise l'attribution de droits exclusifs, en contrepartie de la réalisation d'obligations de service public. L'article 5, qui en est le corollaire, est destiné à garantir l'équilibre de ces contrats de service public en limitant l'accès aux services concernés pour les autres entreprises ferroviaires.

Ce dispositif vise à corriger la tendance naturelle du marché à l'écrémage : vous organisez une sorte de *mix* pour prendre en compte les exigences d'aménagement du territoire.

Pour notre part, nous pensons que cette tentative de trouver un équilibre entre marché libre et service public est vaine, dans la mesure où ces deux régimes sont incompatibles, tant leurs objectifs sont différents !

Seule une entreprise publique, chargée de missions de service public, peut satisfaire des exigences d'aménagement du territoire, en mettant en œuvre un principe de péréquation nationale pour garantir en tout point du territoire un service public assurant l'effectivité du droit à la mobilité pour tous. Sans une telle implantation nationale, les entreprises n'auront pas les reins assez solides pour assumer l'exploitation de lignes fortement déficitaires.

En outre, en l'absence d'étude d'impact, nous ne voyons pas très bien quels tronçons seront concernés, quel sera le volume des lots, etc. Il y a trop d'incertitudes pour que nous puissions ratifier le principe proposé.

S'agit-il au fond de revenir au conventionnement pour les TGV, ou ces dispositions et les limitations à la concurrence qu'elles induisent seront-elles utilisées avec parcimonie ?

M. le rapporteur nous a donné des éléments de réponse en commission, puisque l'article 4 a été récrit afin d'explicitier que l'objectif n'est pas de couvrir l'ensemble du réseau. Nos craintes s'en trouvent confirmées : si l'ensemble du réseau n'est pas couvert par les lots, nombre de dessertes qui seront jugées non rentables seront désertées. À l'inverse, sur les portions plus intéressantes d'un point de vue financier, le renforcement de l'offre rendra celle-ci incohérente et sera même source d'accidents.

Pour ces raisons, nous proposons la suppression de l'article 5.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Avis défavorable, par cohérence.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 16.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 5.

(L'article 5 est adopté.)

Article 6

- ① I. – Par dérogation aux articles 1^{er}, 4 et 5 de la présente loi, jusqu'au 2 décembre 2019, SNCF Mobilités exploite, selon les principes du service public, les services de transport ferroviaire de personnes sur le réseau ferré national, sous réserve des dessertes intérieures effectuées dans le cadre de services de transport international en application du IV du présent article.
- ② II. – Par dérogation aux articles 1^{er}, 4 et 5 de la présente loi, du 3 décembre 2019 au 13 décembre 2020, SNCF Mobilités exploite, selon les principes du service public, les services de transport ferroviaire de personnes sur le réseau ferré national ne faisant pas l'objet d'un contrat de service public, sous réserve des dessertes intérieures effectuées dans le cadre de services de transport international en application du IV du présent article.
- ③ III. – Par dérogation à l'article 1^{er} de la présente loi, jusqu'au 31 décembre 2019, SNCF Mobilités gère, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs qui lui sont confiées par l'État ou d'autres personnes publiques et perçoit des redevances à ce titre auprès des entreprises ferroviaires.
- ④ IV. – Par dérogation aux articles 4 et 5 de la présente loi, les articles L. 1263-2, L. 2121-2, L. 2121-12 et L. 2133-1 du code des transports, dans leur version antérieure à la présente loi, continuent à s'appliquer aux services de transport ferroviaire de personnes effectués jusqu'au 13 décembre 2020.

M. le président. L'amendement n° 48, présenté par MM. Jacquin, Bérit-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, M. Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Compléter cet alinéa par deux phrases ainsi rédigées :

Jusqu'au 24 décembre 2023, conformément au paragraphe 6 de l'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil, dans sa rédaction résultant du règlement 2016/2338 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer, les autorités organisatrices de transport peuvent décider d'attribuer directement à SNCF Mobilités des contrats de service public. Ces mêmes autorités peuvent avoir également recours aux procédures d'attribution directe de contrats de service public à SNCF Mobilités prévues aux paragraphes 3 *bis*, 4, 4 *bis* et 4 *ter* de l'article 5 du même règlement (CE) n° 1370/2007.

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. La Commission européenne nous offre, pour une fois, des possibilités de dérogations pour assouplir le calendrier. Nous nous sommes déjà largement exprimés sur le sujet. Nous maintenons notre appel à plus de liberté et de souplesse.

Notre débat sur les articles 4 et 5 montre la complexité du sujet et la nécessité d'une concertation plus approfondie. Pour l'heure, il convient de laisser une très grande marge de manœuvre aux différents opérateurs.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Par cohérence avec sa position sur l'article 2, la commission est défavorable à l'amendement.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Sagesse, par cohérence... (*Sourires.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 48.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 57 rectifié *ter*, présenté par MM. Bignon, Chasseing, Capus, Decool, Guerriau, Lagourgue et A. Marc, Mme Mélot et MM. Wattebled et Fouché, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 2

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – Les lignes ferroviaires isolées d'une longueur inférieure à 500 kilomètres ayant un écartement de voies différent de celui du principal réseau national, qui sont reliées à un pays tiers où la législation ferroviaire de l'Union n'est pas applicable et qui sont gérées par un gestionnaire de l'infrastructure différent de celui du principal réseau national sont exclues du champ d'application des articles 1^{er}, 4 et 5 de la présente loi.

L'amendement n° 58 rectifié *ter*, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue et A. Marc, Mme Mélot et M. Wattebled, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 2

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – Les lignes locales à faible trafic d'une longueur ne dépassant pas 100 kilomètres qui sont utilisées pour le trafic de fret ou le transport de voyageurs entre une ligne principale et des points d'origine et de destination d'acheminement situés sur ces lignes, à condition que ces lignes soient gérées par des entités autres que le principal gestionnaire de l'infrastructure et que ces lignes soient utilisées par un seul opérateur de fret ou que les fonctions essentielles relatives à ces lignes soient exercées par un organisme qui ne soit contrôlé par aucune entreprise ferroviaire, sont exclues du champ d'application des articles 1^{er}, 4 et 5 de la présente loi.

L'amendement n° 59 rectifié, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue et A. Marc, Mme Mélot et M. Wattebled, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 2

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – Les infrastructures ferroviaires locales et régionales qui ne revêtent pas une importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire sont exclues du champ d'application des articles 1^{er}, 4 et 5 de la présente loi.

La parole est à M. Jérôme Bignon, pour présenter ces trois amendements.

M. Jérôme Bignon. L'amendement n° 57 rectifié *ter* vise à intégrer dans le champ de la proposition de loi les dispositions d'exception prévues au 8 *bis* de l'article 1^{er} de la directive européenne 2016/2370.

Il s'agit de ne pas surtransposer le texte européen, en autorisant le recours aux exceptions prévues par le règlement pour des attributions dans certaines circonstances exceptionnelles : ligne isolée de moins de 500 kilomètres avec un écartement des voies différent de celui du réseau national, liaison avec un autre pays non régi par les règles de l'Union européenne ou gestion de l'infrastructure par un gestionnaire différent de celui du principal réseau.

Les deux autres amendements relèvent de la même philosophie.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. L'amendement n° 57 rectifié *ter*, de même que les deux suivants, les amendements n°s 58 rectifié *ter* et 59 rectifié, présentent une difficulté d'ordre juridique.

En effet, leurs dispositifs font référence à des dérogations prévues par la directive 2012/34, qui concerne l'organisation et la gouvernance du système ferroviaire, alors que, d'après leurs objets, ils visent à instaurer des dérogations à l'obligation de mise en concurrence pour l'attribution de contrats de service public, qui relève, elle, du règlement n° 1370/2007.

Une confusion est donc, me semble-t-il, intervenue, qui empêche que les dispositifs de ces trois amendements puissent être intégrés tels quels dans le texte.

En outre, s'agissant de l'amendement n° 57 rectifié *ter*, j'ai interrogé les services du ministère : une seule ligne pourrait être concernée par ce régime d'exemption, à savoir la ligne à voie métrique Saint-Gervais-les-Bains-Vallorcine, qui est une liaison transfrontalière gérée dans le cadre d'une convention internationale conclue entre la France et la Suisse. La transposition de la directive ne paraît pas nécessaire dans la mesure où toute évolution juridique de cette ligne devrait faire l'objet d'un avenant à la convention internationale en vigueur, dans le respect des termes de la directive.

S'agissant de portions de réseau peu fréquentées, je tiens à rappeler que les régions peuvent déjà créer ou exploiter des infrastructures de transport ferré ou guidé d'intérêt local et régional.

Compte tenu des difficultés juridiques que j'ai exposées, je sollicite le retrait des trois amendements ; s'ils sont maintenus, l'avis sera défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je confirme que le code des transports comporte déjà des dispositions permettant d'exclure certaines lignes de l'application des dispositions communes en matière de règles d'accès au réseau ou de règles relatives au gestionnaire d'infrastructure.

Les dérogations qui pourraient être nécessaires en application du règlement sur les obligations de service public font actuellement l'objet de concertations avec, notamment, les collectivités territoriales concernées.

Dans l'attente du résultat de ces concertations, je m'en remets à la sagesse du Sénat sur les trois amendements n°s 57 rectifié *ter*, 58 rectifié *ter* et 59 rectifié.

M. le président. Monsieur Bignon, ces amendements sont-ils maintenus ?

M. Jérôme Bignon. Compte tenu des explications du rapporteur et de la ministre, je retire les trois amendements.

M. le président. Les amendements n^{os} 57 rectifié *ter*, 58 rectifié *ter* et 59 rectifié sont retirés.

L'amendement n^o 49, présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, M. Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Il s'agit, à propos de Gares & Connexions, d'un amendement de coordination avec l'article 11.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Avis défavorable !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 49.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 6.

(L'article 6 est adopté.)

Chapitre II

POSER LES CONDITIONS D'UNE OUVERTURE À LA CONCURRENCE EFFECTIVE ET RÉUSSIE

Article 7

① I. – Le code des transports est ainsi modifié :

② 1^o Le chapitre I^{er} du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie est complété par une section 7 ainsi rédigée :

③ « Section 7

④ « **Accès des autorités organisatrices aux données de SNCF Mobilités**

⑤ « Art. L. 2141-20. – SNCF Mobilités fournit à l'autorité organisatrice de transport compétente, à sa demande, toute information relative à l'exécution des missions qui lui ont été confiées par un contrat de service public, sans que puisse y faire obstacle le secret en matière industrielle et commerciale. L'autorité organisatrice prend les précautions nécessaires pour empêcher que des tiers non autorisés aient accès aux données couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale, sans préjudice de la dernière phrase de l'article L. 2121-1 A.

⑥ « Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, établit une liste d'informations devant être regardées, de manière irréfragable, comme remplissant les conditions mentionnées au premier alinéa, ainsi que les délais dans lesquels SNCF Mobilités doit transmettre ces informations. » ;

⑦ 2^o La sous-section 1 de la section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la deuxième partie est complétée par un article L. 2111-14-1 ainsi rédigé :

⑧ « Art. L. 2111-14-1. – SNCF Réseau fournit à l'autorité organisatrice de transport compétente, à sa demande, toute information nécessaire pour l'organisation des services de transport ferroviaire faisant l'objet d'un contrat de service public, sans que puisse y faire obstacle le secret en matière industrielle et commerciale. L'autorité organisatrice prend les précautions nécessaires pour empêcher que des tiers non autorisés aient accès aux données couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale, sans préjudice de la dernière phrase de l'article L. 2121-1 A.

⑨ « Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, établit une liste d'informations devant être regardées, de manière irréfragable, comme remplissant les conditions mentionnées au premier alinéa, ainsi que les délais dans lesquels SNCF Réseau doit transmettre ces informations. » ;

⑩ 3^o Après le 3^o de l'article L. 1264-7, il est inséré un 3^o *bis* ainsi rédigé :

⑪ « 3^o *bis* Le manquement aux obligations de communication d'informations aux autorités organisatrices de transport prévues aux articles L. 2111-14-1 et L. 2141-20 ; ».

⑫ II et III. – *(Supprimés)*

M. le président. L'amendement n^o 32 rectifié, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue, Malhuret et A. Marc, Mme Mélot et M. Watted, est ainsi libellé :

Alinéa 5, première phrase

Après les mots :

fournit

insérer les mots :

, dans un standard ouvert et réutilisable,

La parole est à M. Jérôme Bignon.

M. Jérôme Bignon. Cet amendement vise à préciser que, dans le cadre du transfert d'informations relatives à l'exécution des missions de SNCF Mobilités, les données doivent être communiquées dans un standard ouvert et aisément réutilisable.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Avis favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Sagesse !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 32 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n^o 50, présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, M. Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 5

Après le mot :

public

supprimer la fin de cet alinéa.

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Si vous le permettez, monsieur le président, je défendrai en même temps l'amendement n° 51.

M. le président. J'appelle donc en discussion l'amendement n° 51, présenté par MM. Jacquin, Bérit-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, M. Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, et ainsi libellé :

Alinéa 8

Après le mot :

public

supprimer la fin de cet alinéa.

Veillez poursuivre, monsieur Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Ces deux amendements ont trait à un sujet important : la transmission des informations nécessaires à une bonne ouverture à la concurrence.

L'article 7 prévoit un dispositif contraignant pour permettre aux autorités organisatrices de transport d'obtenir de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau des informations nécessaires à l'organisation des services ferroviaires.

Nous comprenons bien que, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence et pour préparer leurs appels d'offres, les régions devront pouvoir disposer de certaines informations. Pour autant, l'article prévoit la transmission obligatoire de toute information jugée nécessaire par l'autorité organisatrice de transport, sans que puisse y faire obstacle le secret en matière industrielle et commerciale. En conséquence, l'autorité organisatrice de transport devra prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter que des tiers non autorisés n'aient accès à des données dont le caractère serait confidentiel.

Comment faire pour livrer aux concurrents des informations traditionnellement protégées par le secret des affaires et, en même temps, éviter que des tiers non autorisés n'y aient accès ? Cela me paraît bien compliqué, surtout que des appels d'offres auront lieu régulièrement, donnant lieu à la transmission d'informations sensibles à de nouveaux entrants.

Comment faire pour ne pas affaiblir l'opérateur historique et préserver ses intérêts dans la compétition mondiale, si l'on livre des informations vitales et des savoir-faire acquis de longue date, résultant parfois de nombreuses années d'ingénierie, de recherches technologiques ou de recherches sur les types d'organisation permettant d'optimiser l'ensemble des fonctionnements et des coûts ?

À l'heure où le Parlement s'apprête à renforcer le secret des affaires, les auteurs de l'amendement s'interrogent sur la nécessité d'obliger l'opérateur historique public SNCF Mobilités à fournir ce type particulier d'informations qui relèvent de la confidentialité et de la protection des intérêts de l'entreprise.

L'ouverture à la concurrence ne doit pas permettre aux nouveaux entrants de récupérer sans aucune réciprocité des savoir-faire et des informations confidentiels leur conférant d'entrée de jeu un avantage concurrentiel sur l'opérateur historique. Dans de telles conditions, l'ouverture à la concurrence constitue un jeu de dupes pouvant se traduire par un affaiblissement et, à terme, une remise en cause de la viabilité de l'opérateur historique.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. L'amendement n° 50 vise à supprimer la disposition prévoyant que le secret industriel et commercial ne peut faire obstacle à la transmission par SNCF Mobilités des informations nécessaires aux autorités organisatrices de transport pour exercer leur rôle.

Les interrogations des auteurs de l'amendement au sujet de la protection de ce secret sont évidemment légitimes.

Je rappellerai tout d'abord que le dispositif de transmission des informations prévu à l'article 7 est proportionné et encadré. En effet, il concerne les seules informations relatives à l'exécution des missions d'un contrat de service public. De plus, ces informations seront transmises aux autorités organisatrices de transport avec l'obligation pour celles-ci de prendre les mesures nécessaires pour en protéger la confidentialité.

Il ne s'agit donc pas de livrer des savoir-faire aux nouveaux entrants. D'ailleurs, le périmètre des données que les autorités organisatrices de transport transmettront à leur tour aux candidats à un appel d'offres sera plus réduit et lui aussi très encadré, par l'article 2. Par ailleurs, si un agent de l'autorité organisatrice de transport divulgue ces données de façon indue, il s'expose à une sanction pénale lourde.

L'accès des autorités organisatrices de transport à un certain nombre d'informations est essentiel pour qu'elles puissent exercer leurs missions correctement. Aujourd'hui déjà, elles ne parviennent pas à obtenir de la SNCF les informations dont elles ont besoin, alors même que les services ferroviaires ne sont pas ouverts à la concurrence. Le secret industriel et commercial est souvent invoqué par l'opérateur pour refuser la transmission des informations nécessaires, alors qu'il s'agit de services publics majoritairement financés par les régions.

Ce besoin d'informations sera encore accru dans le contexte de l'ouverture à la concurrence, car les informations recueillies permettront aux autorités organisatrices de transport de définir leurs contrats de service public.

C'est un point sur lequel l'ARAFER insiste particulièrement dans son étude sur les conditions d'une ouverture à la concurrence efficace des services conventionnés :

« Il est indispensable que les autorités organisatrices de transport disposent, par principe, d'un droit d'accès à toute information détenue par l'opérateur sortant relative à l'exécution du service conventionné. Pour ce faire, une disposition législative édictant le principe selon lequel l'autorité organisatrice de transport peut exiger de l'opérateur sortant qu'il fournisse toute information économique, financière ou technique relative à l'exécution du service qui lui est confié est indispensable, afin que le secret en matière industrielle et commerciale ne puisse faire obstacle à la transmission de ces données. »

Compte tenu de tous ces éléments, j'émet un avis défavorable sur l'amendement n° 50. L'avis est identique sur l'amendement n° 51, pour les mêmes raisons.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Elisabeth Borne, ministre. Les deux amendements n° 50 et 51 traitent du sujet très sensible du bon équilibre à trouver entre la transparence nécessaire pour organiser les appels d'offres et la protection des savoir-faire des entreprises en place.

Je voudrais souligner le fait que les dispositions qui seront inscrites dans la loi devront l'être de manière non discriminatoire : aujourd'hui, il s'agit de SNCF Mobilités, mais demain d'autres entreprises ferroviaires pourraient être concernées. Il faut donc veiller à ce que le dispositif adopté soit équitable pour toutes les entreprises ferroviaires.

Dans l'attente de l'issue des discussions en cours, je ne me prononcerai ni sur l'article ni sur les amendements et m'en remettrai à la sagesse de la Haute Assemblée.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Je partage l'avis de Mme la ministre : le dispositif ne doit pas être discriminatoire et cibler spécifiquement SNCF Mobilités, car il s'appliquera sans doute à d'autres opérateurs à l'avenir.

Par ailleurs, je regrette que nous n'ayons obtenu communication de l'avis du Conseil d'État que trop tardivement. Si nous l'avions reçu plus tôt, nous aurions certainement pu faire d'autres propositions et approfondir notre analyse du texte. Le Conseil d'État a en effet émis un certain nombre de réserves sur le texte, notamment sur cette question très sensible de la transmission des données.

Je pense que les auteurs de la proposition de loi, MM. Hervé Maurey et Louis Nègre, ont réfléchi à cette question de l'ouverture à la concurrence dans un contexte de création de grandes régions et, il faut le dire, de très grandes difficultés pour dialoguer avec la SNCF, laquelle a fait pour le moins de la résistance, voire, dans certains cas, un peu d'obstruction, et ne s'est montrée guère transparente. C'est ce qui explique, me semble-t-il, la dureté d'un certain nombre de leurs propositions, par exemple en matière de transmission de données ou de dérogations à l'ouverture à la concurrence.

Je trouve cela un peu dommage. Il faut se placer dans le nouveau contexte de notre discussion afin d'introduire un peu plus de souplesse et d'ouverture. J'ai qualifié ce texte de « hors-d'œuvre » : laissons-nous la possibilité d'approfondir la réflexion !

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Contrairement à ce que M. Jacquin vient de donner à entendre, il n'y a eu aucune réserve de la part du Conseil d'État sur l'article 7. Au contraire, le Conseil d'État considère que le champ de l'obligation prévue aurait dû être étendu à Gares & Connexions.

Comme vous le savez, monsieur Jacquin, il ne peut pas y avoir d'ouverture à la concurrence et d'appel d'offres si l'autorité organisatrice de transport ne dispose pas des données nécessaires. Il faut donc poser le principe de la transmission de ces données à l'autorité organisatrice de transport. Il est évidemment nécessaire d'instaurer quelques garde-fous et quelques limites. À cet égard, je rappelle que l'article, tel qu'il est rédigé, renvoie à un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'ARAFER, le soin de préciser quelles données devront être transmises.

Il ne s'agit donc pas d'un dispositif incontrôlé, mais nous l'avons voulu – et je l'assume totalement – assez ferme. En effet, je le redis solennellement et publiquement, la SNCF a malheureusement une culture de l'opacité. Ainsi, lors de la préparation de ce texte, la SNCF a eu une attitude totalement inadmissible ! Nous lui avons demandé des informa-

tions. Comme nous ne parvenions pas à les obtenir de ses services, j'ai adressé en juillet dernier au président de la SNCF, en tant que président de commission, un courrier recensant près d'une vingtaine de questions précises et techniques. J'attends toujours la réponse...

Madame la ministre, je vous informe d'ailleurs que l'on m'a indiqué que c'était vous qui bloquiez le courrier ! (Mme la ministre sourit.) Vous réglerez cela avec M. Pépy...

Mme Éliane Assassi. Ce n'est pas bien de rapporter ! (Sourires.)

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Quoi qu'il en soit, nous n'avons pas obtenu les informations dont nous avons besoin pour élaborer cette proposition de loi. Lorsque des appels d'offres auront été lancés, on peut imaginer que la SNCF ne se montrera pas forcément très coopérative pour communiquer des informations qui pourraient lui faire perdre des marchés.

Il faut que ces informations soient transmises, et faire en sorte, bien évidemment, que cela ne nuise pas à l'entreprise. Il reviendra au décret en Conseil d'État pris après avis de l'ARAFER de déterminer précisément quelles seront ces informations.

M. Ladislav Poniatowski. Il serait intéressant d'entendre Mme la ministre !

M. le président. Mme la ministre a déjà donné l'avis du Gouvernement sur les amendements.

Je mets aux voix l'amendement n° 50.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 51.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 63 rectifié, présenté par MM. Cornu, Vaspart, Pointereau, Mandelli, Chaize, Huré, de Nicolaj, Pellevat et Chevrollier, Mme Bories et MM. J. M. Boyer, Ginesta et Revet, est ainsi libellé :

Alinéa 11

Après la référence :

L. 2111-14-1

insérer la référence :

, L. 2111-29-1

La parole est à M. Gérard Cornu.

M. Gérard Cornu. Il s'agit d'un amendement de coordination avec un autre que j'ai déposé à l'article 11, visant à imposer à Gares & Connexions les mêmes obligations de transparence qu'à SNCF Mobilités.

Il me semble qu'il serait important que le Gouvernement s'exprime sur la culture de la non-transparence dénoncée par le président Maurey,...

M. Ladislav Poniatowski. Bien sûr !

M. Gérard Cornu. ... car elle augure mal de la suite ! Nous n'entendons pas cibler spécifiquement SNCF Mobilités et Gares & Connexions, mais on est bien obligé d'évoquer ces entreprises, puisque, pour l'heure, en l'absence d'ouverture à la concurrence, ce sont les seuls opérateurs en place. Cela étant, je suis complètement d'accord avec vous, madame la ministre : le dispositif devra être de portée générale et ne pas viser uniquement la SNCF.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Avis favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Sagesse !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 63 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 7, modifié.

(L'article 7 est adopté.)

Article 8

① I. – Le titre VI du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est complété par un chapitre III ainsi rédigé :

② « Chapitre III

③ « **Transfert du personnel entre entreprises ferroviaires**

④ « *Art. L. 2163-1.* – Lorsqu'un service de transport ferroviaire faisant l'objet d'un contrat de service public exploité par SNCF Mobilités est attribué, à l'issue de ce contrat, à une autre entreprise ferroviaire, ou lorsqu'un service de transport ferroviaire exploité par SNCF Mobilités ne faisant pas l'objet d'un contrat de service public avant le 14 décembre 2020 fait l'objet, après cette date, d'un contrat de service public attribué à une autre entreprise ferroviaire, les salariés de SNCF Mobilités concourant directement ou indirectement à l'exploitation de ce service depuis au moins six mois sont transférés à cette entreprise dans les conditions prévues au présent article.

⑤ « Le périmètre des salariés requis pour l'exploitation du futur service à transférer est arrêté par l'autorité organisatrice des transports, selon des modalités précisées par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

⑥ « Les salariés transférés sont en priorité désignés sur la base du volontariat. Si le nombre de salariés volontaires est inférieur au nombre de salariés à transférer arrêté par l'autorité organisatrice des transports, les salariés restants sont choisis sur décision de SNCF Mobilités. En cas de refus des salariés désignés d'accepter le transfert de leur contrat de travail, ce contrat prend fin de plein droit.

⑦ « Les salariés transférés conservent une rémunération dont le montant annuel, pour une durée de travail équivalente à celle prévue par leur contrat de travail, ne peut être inférieur à la rémunération versée lors des douze mois précédant la date du transfert. Cette rémunération s'entend au sens de l'article L. 242-1 du code de la sécurité sociale, à l'exception des avantages en nature mentionnés à la première phrase du premier alinéa et de la première phrase du deuxième alinéa du même article L. 242-1.

⑧ « Les salariés transférés et leurs ayants droit conservent les facilités de circulation dans des conditions équivalentes à celles des salariés du groupe public ferroviaire. SNCF Mobilités et les entreprises ferroviaires employant des salariés transférés concluent des conventions encadrant les modalités de participation de ces entreprises aux frais résultant de ces facilités de circulation.

⑨ « Après leur transfert, les salariés régis par le statut particulier mentionné à l'article L. 2101-2 du présent code ne peuvent cesser leurs fonctions que par démission, retraite, licenciement pour motif disciplinaire, licenciement pour inaptitude ou rupture conventionnelle, ou en application de l'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure.

⑩ « Ces salariés conservent leur affiliation au régime spécial de retraite de la caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la Société nationale des chemins de fer français.

⑪ « Les conventions ou accords collectifs en vigueur au sein de SNCF Mobilités continuent de produire effet au sein des entreprises ferroviaires dans les conditions prévues à l'article L. 2261-14 du code du travail.

⑫ « Les modalités d'application de cet article sont précisées par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

⑬ « *Art. L. 2163-2.* – Lorsqu'un service de transport ferroviaire faisant l'objet d'un contrat de service public exploité par une entreprise ferroviaire autre que SNCF Mobilités est attribué, à l'issue de ce contrat, à une autre entreprise ferroviaire, le contrat de travail des salariés de l'entreprise ferroviaire sortante concourant directement ou indirectement à l'exploitation de ce service depuis au moins six mois est transféré à cette entreprise dans les conditions prévues au présent article.

⑭ « Le périmètre des salariés requis pour l'exploitation du futur service à transférer est arrêté par l'autorité organisatrice des transports dans les conditions prévues à l'article L. 2163-1.

⑮ « Les salariés transférés sont en priorité désignés sur la base du volontariat. Si le nombre de salariés volontaires est inférieur au nombre de salariés à transférer arrêté par l'autorité organisatrice des transports, les salariés restants sont choisis sur décision de l'opérateur sortant. En cas de refus des salariés désignés d'accepter le transfert de leur contrat de travail, ce contrat prend fin de plein droit.

⑯ « Lorsqu'à l'issue d'un contrat de service public ayant donné lieu à un transfert de salariés dans les conditions fixées à l'article L. 2163-1, l'exploitation dudit service est à nouveau attribuée à SNCF Mobilités, les salariés transférés à SNCF Mobilités qui étaient régis par le statut particulier mentionné à l'article L. 2101-2 avant leur premier transfert sont à nouveau régis par ce statut. Les salariés recrutés par les entreprises ferroviaires avant et pendant la durée du contrat de service public transférés à SNCF Mobilités sont repris en tant que salariés non régis par ce statut.

⑰ « Lorsqu'à l'issue d'un contrat de service public ayant donné lieu à un transfert de salariés dans les conditions fixées à l'article L. 2163-1, l'exploitation dudit service est attribuée à une entreprise ferroviaire autre que SNCF Mobilités, les salariés transférés à l'entreprise ferroviaire entrante qui étaient régis par le statut particulier mentionné à l'article L. 2101-2 avant leur premier transfert continuent de bénéficier des conditions de leur transfert mentionnées à l'article L. 2163-1.

18 « Les modalités d'application de cet article sont précisées par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. »

19 II à IV. – (*Supprimés*)

M. le président. La parole est à Mme Éliane Assassi, sur l'article.

Mme Éliane Assassi. Cet article tire les conséquences de l'ouverture à la concurrence des services conventionnés en permettant le transfert des cheminots vers les entreprises qui auront remporté le marché.

Si l'attaque contre le statut des personnels n'est pas aussi frontale que celle orchestrée au travers du projet du Gouvernement et du rapport Spinetta, on voit bien, toutefois, qu'il s'agit ici de mettre le doigt dans l'engrenage de la suppression du statut.

Au fil de l'attribution des différents marchés, de plus en plus de cheminots statutaires se trouveront écartés de leur entreprise. Une telle démarche condamne évidemment le statut à petit feu. Pis, l'avis de ces cheminots comptera peu dans le processus, car s'ils refusent le transfert, il sera purement et simplement mis fin à leur contrat. Il s'agit là d'une attaque sans précédent contre le statut des cheminots, qui garantit la continuité de l'emploi public. Aucune obligation de reclassement au sein de la SNCF n'est prévue : il s'agira, pour les cheminots concernés, d'un départ non négociable.

Toutes ces dispositions sont scandaleuses et prolongent au fond le plan social engagé à la SNCF, où le nombre d'emplois publics diminue constamment depuis des décennies. Les pouvoirs publics font des cheminots les boucs émissaires de tous les maux qui affectent le transport ferroviaire. C'est un chiffon rouge bien utile pour détourner les regards des véritables problèmes, comme celui de la dette ferroviaire, bien plus grave et inquiétant pour les comptes publics.

Les cheminots sont loin d'être les privilégiés que certains se plaisent à décrire : salaires bas, travail la nuit et le week-end... Le peu de concertation avec les syndicats sur cette proposition de loi est éloquent : seuls deux des quatre syndicats représentatifs ont été auditionnés par le rapporteur. Plus globalement, au lieu de tirer les conditions sociales vers le bas et d'organiser le *dumping* social entre salariés du rail, ainsi qu'entre salariés du rail et salariés de la route, il est temps d'aller vers l'instauration d'un statut unique pour tous les travailleurs du secteur des transports. Ce serait de nature à encourager la négociation avec les partenaires sociaux et à ouvrir la voie à une réforme ferroviaire qui ne signe pas la condamnation du service public et permette d'en finir avec l'avantage concurrentiel de la route.

M. le président. L'amendement n° 17, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Cet amendement est défendu, monsieur le président.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Tout d'abord, je tiens à vous rappeler, madame Assassi, que nous avons sollicité l'ensemble des syndicats en vue de les auditionner. On ne peut pas nous faire le reproche de ne pas avoir mené de concertation.

Mme Éliane Assassi. Ce n'est pas parce qu'on les a sollicités qu'il y a eu concertation !

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Ma chère collègue, nous avons consulté, échangé...

Mme Éliane Assassi. Pas avec tout le monde !

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Je ne veux pas polémiquer,...

Mme Éliane Assassi. Moi, si !

M. Jean-François Longeot, rapporteur. ... mais, pour dialoguer, il faut être deux. Si certaines organisations syndicales refusent de venir, je veux bien discuter tout seul : au moins, je suis sûr d'avoir le dernier mot... (*Sourires.*)

Mme Catherine Procaccia. Pas de contradiction !

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Il ne faudrait tout de même pas récrire l'histoire : nous avons souhaité rencontrer les organisations syndicales.

Mme Éliane Assassi. C'est parole contre parole !

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Si quelques-unes n'ont pas souhaité venir, je n'y suis pour rien !

Mme Éliane Assassi. Les organisations syndicales répondent toujours aux invitations des parlementaires !

M. le président. Ma chère collègue, la parole est à M. le rapporteur, et à lui seul. Si vous souhaitez vous exprimer de nouveau, vous pourrez le faire en explication de vote.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Libre à vous de mettre ma parole en cause, madame Assassi, mais, je le répète, une concertation a bien eu lieu et nous avons demandé à chaque organisation syndicale de venir s'exprimer devant la commission.

L'amendement n° 17 vise à supprimer l'article 8, relatif au transfert de personnels entre entreprises ferroviaires. Son objet indique que ses auteurs s'opposent à une attaque frontale contre le statut de cheminot. Or, dois-je le rappeler, la proposition de loi ne prévoit pas la fin du statut de cheminot. Elle fixe le cadre du transfert des salariés de SNCF Mobilités vers les opérateurs alternatifs qui remporteront des appels d'offres en vue d'exploiter des services ferroviaires.

Pourquoi est-il nécessaire d'organiser le transfert des salariés en cas d'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire ? Tout simplement parce qu'il serait difficilement concevable que SNCF Mobilités, en perdant l'exploitation de certaines lignes, se retrouve avec des salariés en surnombre au regard de ses besoins, ce qui poserait évidemment de graves problèmes économiques à terme.

Surtout, un tel transfert est nécessaire pour assurer la continuité du service public, qu'entendent précisément défendre les auteurs de cet amendement. Transférer les salariés compétents pour exploiter le service ferroviaire concerné permettra d'éviter que le nouvel entrant doive recruter et former des salariés à cette fin, ce qui prend beaucoup de temps. Cela garantira la fluidité du changement d'opérateur, au bénéfice des usagers.

Au demeurant, je rappelle que le transfert de salariés en cas de perte de marché, qui est un principe s'appliquant dans de nombreux secteurs d'activité, dont celui des transports, est avant tout conçu pour protéger les salariés, en évitant que ceux-ci ne perdent leur emploi au sein de l'entreprise ayant perdu le contrat.

Pour toutes ces raisons, j'émet un avis défavorable sur cet amendement

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je voudrais rappeler que le principe de l'ouverture à la concurrence, attendue par les régions, a été entériné. L'enjeu aujourd'hui est de préparer une ouverture à la concurrence progressive qui soit un succès pour les voyageurs, donne tous les atouts à la SNCF et permette de rassurer les cheminots.

C'est tout le sens des concertations que je mène actuellement pour préciser les modalités des appels d'offres, la part du volontariat dans les transferts de salariés, les garanties qui seront accordées aux cheminots en cas de transfert, les possibilités de déroulement de carrière, y compris dans l'hypothèse où certains cheminots seraient employés par d'autres entreprises.

Ne pas prendre en compte cette réalité et refuser d'aborder ces sujets ne rend pas service à la SNCF ni aux cheminots.

Cela étant dit, dans l'attente du résultat des concertations en cours, je m'en remets à la sagesse de la Haute Assemblée.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Ne reprenant qu'un instant ma casquette de coauteur de la proposition de loi, je voudrais souligner que, préalablement au travail de concertation mené par le rapporteur, Louis Nègre et moi-même avons organisé, en juin ou en juillet dernier, une table ronde réunissant tous les syndicats, mais que la CGT avait également refusé d'y participer. Comme l'a dit le rapporteur, il est quelque peu difficile de discuter avec des gens qui pratiquent la politique de la chaise vide !

Mais je reviens maintenant sur la question que M. Cornu et moi-même vous avons posée, madame la ministre : est-il normal que la SNCF, entreprise d'État, refuse de répondre à un courrier officiel adressé par un président de commission ? Ce courrier est daté du 4 juillet 2017. (*M. le président de la commission montre un document.*) Il est adressé à M. Pépy et comporte dix-huit questions, qui ne portent pas atteinte au secret des affaires, monsieur Jacquin ! Je demande, par exemple, combien de régions ont demandé à récupérer la propriété des matériels roulants et où en sont les procédures : vous conviendrez que la SNCF n'a pas de raison objective de ne pas me répondre ! (*M. Olivier Jacquin opine.*)

Aussi je me permets de reposer la question relayée par Gérard Cornu et appuyée par mon excellent collègue de l'Eure, Ladislav Poniatowski : est-il normal, madame la ministre, que la SNCF ne réponde pas à un tel courrier ? Par ailleurs, est-il exact que vous ou votre cabinet auriez bloqué ce courrier, comme l'a affirmé le président de la SNCF ?

M. Ladislav Poniatowski. Très bien !

Mme Catherine Procaccia. Au moins, c'est clair !

M. Jean Bizet. J'ai eu exactement le même problème !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il n'est évidemment pas normal qu'un président d'entreprise publique ne réponde pas aux questions posées par les parlementaires.

MM. Frédéric Marchand et Jean-Claude Requier. Très bien !

Mme Catherine Procaccia. Merci !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 17.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 65 rectifié, présenté par MM. Cornu, Vaspart, Pointereau, Mandelli, Chaize, Huré, de Nicolaj, Pellevat et Chevrollier, Mme Bories et MM. J.M. Boyer, Ginesta et Revet, est ainsi libellé :

I. – Alinéas 5 et 6

Remplacer ces alinéas par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Le nombre de salariés requis pour l'exploitation du service ferroviaire faisant l'objet du contrat de service public est arrêté, par catégorie d'emploi, par l'autorité organisatrice des transports. Elle le communique aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation du contrat.

« La liste des salariés à transférer est arrêtée par SNCF Mobilités, après consultation des instances représentatives du personnel et avis de l'autorité organisatrice des transports, en tenant compte de leur degré d'affectation au service transféré.

« Les salariés volontaires qui concourent directement ou indirectement à l'exploitation du service peuvent remplacer les salariés figurant sur la liste des salariés à transférer, s'ils possèdent les mêmes qualifications professionnelles.

« Les salariés figurant sur la liste des salariés à transférer qui refusent leur transfert sont tenus d'accepter une mobilité géographique sur l'ensemble du territoire national proposée par SNCF Mobilités. Ils sont informés de la décision de SNCF Mobilités relative à leur mobilité géographique dans un délai raisonnable.

II. – Alinéas 14 et 15

Remplacer ces alinéas par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Le nombre de salariés requis pour l'exploitation du service ferroviaire faisant l'objet du contrat de service public est arrêté, par catégorie d'emploi, par l'autorité organisatrice des transports. Elle le communique aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation du contrat.

« La liste des salariés à transférer est arrêtée par l'entreprise ferroviaire sortante, après consultation des instances représentatives du personnel et avis de l'autorité organisatrice des transports, en tenant compte de leur degré d'affectation au service transféré.

« Les salariés volontaires qui concourent directement ou indirectement à l'exploitation du service peuvent remplacer les salariés figurant sur la liste des salariés à transférer, s'ils possèdent les mêmes qualifications professionnelles.

« Les salariés figurant sur la liste des salariés à transférer qui refusent leur transfert sont tenus d'accepter une mobilité géographique sur l'ensemble du territoire national proposée par leur employeur. Ils sont informés de la décision de leur employeur relative à leur mobilité géographique dans un délai raisonnable.

La parole est à M. Gérard Cornu.

M. Gérard Cornu. Le transfert de salariés est un processus très complexe et difficile à gérer pour les entreprises, particulièrement pour SNCF Mobilités et pour Gares & Connexions, dans la mesure où ces entités ont recours à des emplois mixtes, c'est-à-dire que certains salariés travaillent à la fois pour l'une et pour l'autre.

Au travers de cet amendement, je cherche à assouplir quelque peu les dispositions du texte initial. Il pourra en tout cas servir de base à la négociation et aux consultations en cours, madame la ministre.

Je propose d'instaurer une procédure en plusieurs étapes, dont la première se déroulerait avant l'appel d'offres.

Première étape, l'autorité organisatrice de transport définit le nombre de salariés, par catégorie d'emploi, devant faire l'objet d'un transfert. Ce nombre est communiqué aux entreprises souhaitant candidater à l'appel d'offres.

Deuxième étape, les entreprises ferroviaires sortantes définissent à partir de ce périmètre la liste nominative des salariés à transférer en fonction de leur degré d'affectation au service transféré, cela après consultation des représentants des salariés et avis de l'autorité organisatrice de transport.

Troisième étape, les salariés ne figurant pas sur cette liste en raison d'un degré d'affectation moins important au service transféré peuvent se porter volontaires pour être transférés à l'entreprise ferroviaire entrante, et ainsi remplacer les salariés figurant sur la liste s'ils possèdent les mêmes qualifications professionnelles que ces derniers.

Quatrième et dernière étape, les salariés figurant sur la liste des personnels à transférer peuvent refuser leur transfert, mais ils sont alors tenus d'accepter une mobilité géographique sur l'ensemble du territoire national. Si SNCF Mobilités perd un marché, elle pourra ainsi affecter des salariés ailleurs en France, là où des besoins en personnel existent.

Le dispositif de la proposition de loi me paraît un peu dur. Mon amendement vise à l'assouplir et à répondre ainsi à une préoccupation des salariés. Il est en outre de l'intérêt des entreprises entrantes de se voir transférer des personnels bien formés et volontaires.

M. le président. L'amendement n° 18, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéas 6 et 15

Rédiger ainsi ces alinéas :

« Les salariés transférés sont désignés sur la base du volontariat. »

La parole est à Mme Michelle Gréaume.

Mme Michelle Gréaume. Avec cet amendement de repli, nous souhaitons remédier à l'aspect de la procédure de transfert des salariés de l'entreprise nationale historique vers les opérateurs privés qui nous semble le plus dangereux.

Au terme de cette procédure, un salarié pourra être transféré sans son consentement. Pis, la possibilité que les contrats de cheminot puissent prendre fin de plein droit est ouverte en cas de refus du transfert.

Une telle disposition méconnaît et bafoue les droits élémentaires attachés au statut de cheminot, qui ne prévoit la fin d'un contrat que pour démission, retraite, licenciement pour motif disciplinaire, licenciement pour inaptitude ou rupture conventionnelle.

Une telle procédure ouvre la voie à un plan de licenciement massif chez l'opérateur historique, qui devrait être assujéti à une obligation de reclassement des salariés ne souhaitant pas être transférés. Elle fragilisera le statut des cheminots et ouvre la voie à une précarisation des salariés du rail.

M. le président. L'amendement n° 52, présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, M. Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 6, dernière phrase

Supprimer cette phrase.

II. – Alinéa 15, dernière phrase

Supprimer cette phrase.

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. L'article 8 a trait à la question sensible du transfert des salariés aux nouveaux entrants dans le cadre de l'ouverture à la concurrence et de ce que l'on appelle le « sac à dos social ».

Monsieur le rapporteur, vous m'accorderez qu'il ne s'agit pas là d'un petit sujet et que cet article soulève plusieurs questions.

Le principe du volontariat peut paraître séduisant au premier abord, mais il pourrait en fait receler un piège. Je rejoins en cela, sous certains aspects, les propos de M. Cornu

Dans les faits, les choses sont assez compliquées, car s'en remettre au volontariat ne garantit pas que les profils des candidats correspondront aux postes à pourvoir, ni qu'ils conviendront au nouvel opérateur. Certains opérateurs pourraient de ce fait se retrouver dans une situation complexe, alors que l'on entend supprimer les entraves à une bonne ouverture à la concurrence.

En outre, l'héliotropisme risque de jouer. Si les transferts s'opèrent vraiment sur la base du volontariat à l'échelle de l'ensemble du périmètre géographique actuel de SNCF Mobilités, on peut craindre que, demain, tous les cheminots des Ardennes veuillent s'installer dans une région plus ensoleillée (*M. Marc Laménie manifeste son scepticisme.*), ce qui poserait évidemment problème. Il reviendrait alors au nouvel opérateur de décider quels volontaires il souhaite embaucher.

Plutôt que d'instaurer un système de volontariat, ne serait-il pas préférable de prévoir que les salariés disposent d'un droit au transfert, notamment ceux d'entre eux qui, du fait de leur fonction ou de leur métier, seraient directement ou indirectement concernés par le transfert d'activité? Ce droit d'option devrait pouvoir s'accompagner de la continuité de certains droits sociaux, autrement dit d'une conti-

nuité juridique dans l'appartenance au statut ou, pour le dire encore autrement et de manière plus imagée, de dispositions sociales incluses dans ce fameux « sac à dos social ».

Concrètement, l'article prévoit que les salariés transférés seront en priorité désignés sur le fondement du volontariat. Si le nombre des salariés volontaires est inférieur au nombre de salariés à transférer, SNCF Mobilités désignera les salariés restant à transférer. L'article précise que, en cas de refus de transfert, le contrat du salarié concerné sera résilié de plein droit. Or, aux termes du statut actuel des cheminots, ce n'est qu'après un troisième refus de mobilité que le contrat de travail peut être cassé. Nous proposons d'en rester à cette règle.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. L'amendement n° 65 rectifié vise à revoir les modalités de définition du périmètre des salariés à transférer. Il s'agit d'une solution de compromis par rapport à la proposition que j'avais faite lors de l'examen du texte en commission. L'équilibre trouvé par M. Cornu me semble être le bon.

Cet amendement prévoit une procédure en plusieurs étapes.

Première étape, l'autorité organisatrice de transport définit le nombre de salariés devant faire l'objet d'un transfert. Celui-ci est communiqué aux entreprises souhaitant candidater à l'appel d'offres.

Deuxième étape, les entreprises ferroviaires sortantes définissent à partir de ce périmètre la liste nominative des salariés à transférer en fonction de leur degré d'affectation au service transféré, après consultation des représentants des salariés et avis de l'autorité organisatrice de transport.

Troisième étape, les salariés qui sont volontaires peuvent demander à remplacer les salariés devant faire l'objet d'un transfert obligatoire s'ils possèdent les mêmes qualifications professionnelles qu'eux.

Enfin et surtout, les salariés devant faire l'objet d'un transfert peuvent faire valoir un droit d'option et refuser le transfert. En contrepartie, ils seront tenus d'accepter une mobilité géographique proposée par leur employeur, cette proposition devant leur être communiquée dans un délai raisonnable.

Cette solution, plus souple que le dispositif de la proposition de loi, permettra de renforcer l'acceptabilité sociale du transfert des personnels. Offrir aux entreprises ferroviaires la possibilité de demander une mobilité géographique en contrepartie d'un refus du transfert est légitime, puisqu'il faut bien que les salariés dont le service ferroviaire a été transféré à une autre entreprise puissent être affectés à un autre service. Je souligne d'ailleurs qu'une telle obligation de mobilité est déjà prévue dans le statut des salariés du groupe public ferroviaire.

La commission émet par conséquent un avis favorable sur l'amendement n° 65 rectifié, dont le dispositif nous paraît équilibré en ce qu'il repose sur un volontariat partiel, des salariés volontaires pouvant remplacer ceux qui figurent sur la liste des salariés à transférer, et qu'il prévoit un droit d'option et une obligation de mobilité géographique. Dès lors, la commission est en revanche défavorable aux amendements n°s 18 et 52.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous discutons ici de sujets très importants, et très sensibles.

En effet, il s'agit de garantir à la fois la continuité du service public, dans un domaine où les durées de formation sont longues, et les droits des cheminots.

Ces questions sont au cœur des concertations en cours. Dans l'attente de la conclusion de ces concertations, je m'en remets à la sagesse du Sénat sur ces trois amendements.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Les propos du rapporteur montrent bien qu'il est nécessaire d'approfondir la réflexion sur cette question extrêmement sensible.

Les propositions de notre collègue Gérard Cornu vont dans le bon sens, mais on pourrait aller beaucoup plus loin, par exemple en prévoyant une concertation avec les organisations syndicales aussi au stade de l'appel d'offres, et non pas seulement à celui de la définition des lots.

Par ailleurs, instaurer un droit au transfert me paraît plus pertinent que mettre en œuvre un système fondé sur le volontariat, les nouveaux opérateurs pouvant avoir une bonne connaissance des salariés qu'ils reprennent et faire des propositions « à la hausse ». Mais cette idée, que j'ai évoquée très succinctement, mériterait de bien plus amples débats.

Nous savons très bien que d'aucuns rêvent d'une forme de précarisation des travailleurs du secteur ferroviaire. Lors de la discussion générale, nous avons affirmé la nécessité d'aborder le sujet selon une perspective beaucoup plus globale, en envisageant dans son ensemble le secteur ferroviaire ou, pourquoi pas, le secteur des transports tout entier, et non pas la seule SNCF. Pourquoi le statut d'un conducteur de tramway est-il radicalement différent de celui d'un cheminot ? Et je ne parlerai pas de l'extrême précarisation des chauffeurs d'Uber ou des livreurs de pizzas de Deliveroo...

Nous sommes confrontés ici au mythe du statut. En fait, l'emploi à vie n'existe pas. Des possibilités de rupture du contrat de travail existent et sont déjà utilisées actuellement.

C'est au nom de la nécessité impérieuse d'approfondir la réflexion que nous voterons contre l'article 8.

M. le président. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. Après réflexion, je soutiendrai l'amendement de Gérard Cornu, qui me paraît aller dans le bon sens.

Pour autant, je reste prudent et réservé. Les personnels de la SNCF, pour lesquels nous avons tous un profond respect, expriment des inquiétudes légitimes, que nous devons prendre en considération.

Par ailleurs, je déplore, à l'instar du président de la commission, que la direction du groupe SNCF n'ait pas répondu aux questions qui lui ont été adressées et que certaines organisations syndicales aient refusé d'échanger avec la commission. C'est dommage, à l'heure où l'on parle beaucoup de dialogue social. Un tel manque de confiance à l'égard des représentants élus de la Nation est regrettable.

M. le président. La parole est à Mme Angèle Prévaille, pour explication de vote.

Mme Angèle Prévile. Je salue les avancées permises par l'amendement de M. Cornu, mais je déplore qu'il fasse référence à une « consultation des instances représentatives du personnel », le terme « consultation » ne m'apparaissant pas assez fort.

Les salariés vont être soumis à de grands bouleversements. Il convient à mon sens de les associer encore plus étroitement au processus, de les respecter peut-être davantage et en tout cas, comme mon collègue Olivier Jacquin l'a proposé, de leur donner un droit d'option. Ce serait un signal fort à leur adresse.

M. le président. La parole est à M. Yves Daudigny, pour explication de vote.

M. Yves Daudigny. À mon tour, je souhaite m'exprimer sur ce sujet très important.

La proposition de loi prévoit un transfert sur la base du volontariat ou, à défaut, un transfert obligatoire avec rupture du contrat de travail en cas de refus du salarié. Les amendements en discussion visent à assouplir ce dispositif.

Il m'apparaît important que le salarié garde la maîtrise de son destin professionnel. C'est pourquoi je défends moi aussi l'instauration d'un droit au transfert, avec droit d'option du salarié. Dans ce cadre, sur le fondement de la liste des salariés transférables, les salariés concernés seraient proposés pour un transfert au nouvel exploitant, dans le même bassin d'emploi et dans le même métier.

Une telle solution garantirait un seuil minimal d'acceptabilité sociale de l'ouverture anticipée à la concurrence. En favorisant la responsabilisation du salarié, elle contribuerait à maintenir un climat de confiance et permettrait de tirer vers le haut, dans un contexte de concurrence ouverte, les conditions sociales du transfert.

M. le président. La parole est à M. Claude Bérît-Débat, pour explication de vote.

M. Claude Bérît-Débat. Mes collègues du groupe socialiste et républicain ont tout dit de ce que nous pensons de l'article 8. L'adoption probable de l'amendement de M. Cornu nous empêchera d'expliquer notre vote sur celui de M. Jacquin. Je voudrais donc préciser que nous ne voterons pas l'amendement de M. Cornu, même s'il contient un certain nombre d'avancées par rapport au dispositif de la proposition de loi, lui préférant l'amendement n° 52. Nous ne voterons pas davantage l'article 8.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 65 rectifié.

J'ai été saisi d'une demande de scrutin public émanant de la commission.

Je rappelle que l'avis de la commission est favorable et que le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

Le scrutin est ouvert.

(Le scrutin a lieu.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter?...

Le scrutin est clos.

J'invite Mmes et MM. les secrétaires à procéder au dépouillement du scrutin.

(Il est procédé au dépouillement du scrutin.)

M. le président. Voici, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la présidence, le résultat du scrutin n° 79 :

Nombre de votants	344
Nombre de suffrages exprimés	303
Pour l'adoption	210
Contre	93

Le Sénat a adopté.

En conséquence, les amendements n°s 18 et 52 n'ont plus d'objet.

L'amendement n° 33 rectifié *ter*, présenté par MM. Bignon, Capus, Decool, Guerriau, Lagourgue, Malhuret et A. Marc, Mme Mélot et MM. Wattebled, Chasseing et Fouché, est ainsi libellé :

Alinéa 8

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. Jérôme Bignon.

M. Jérôme Bignon. Paraphrasant un auteur célèbre, je dirai que je me trouve dans une situation baroque ! En effet, j'ai reçu mandat de défendre cet amendement, mais, après réflexion, je ne suis plus d'accord avec la mesure proposée... *(Rires.)*

M. Philippe Dallier. C'est le grand écart !

M. Jérôme Bignon. Attendez la suite : j'ai également reçu mandat de demander un scrutin public, ce que je fais, par loyauté envers mes mandants. *(Murmures sur diverses travées.)*

L'alinéa 8 de l'article 8 tend à conserver aux salariés transférés et à leurs ayants droit les facilités de circulation dont ils bénéficiaient au sein du groupe public ferroviaire. Il est extrêmement difficile de soutenir une telle proposition, le maintien de cet avantage n'ayant pas la faveur de nos compatriotes. Si des facilités de circulation doivent exister dans une certaine mesure, elles ne peuvent pas être généralisées. Je laisse à notre assemblée le soin de se prononcer sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. La commission émet un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Elisabeth Borne, ministre. Avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Je rejoins M. Bignon : on ne peut pas être d'accord avec cette approche, très partielle, du statut de cheminot ! S'attaquer aux facilités de circulation accordées aux personnels et à leurs ayants droit relève d'une forme de populisme et de poujadisme. Même s'il est important en valeur absolue, leur coût reste modeste au regard de la masse salariale.

Agriculteur, je laisse mes salariés prendre certaines productions de la ferme. Je n'imagine pas, par exemple, leur faire payer un agneau. Cela relève d'une logique de management.

À l'âge d'environ trente-cinq ans, j'ai revu un ancien camarade de lycée devenu cheminot. Il était alors considéré, au sein de notre promotion, comme quelqu'un manquant d'ambition et devant se contenter d'un petit salaire, par comparaison avec ceux d'autres camarades travaillant dans

le privé. Voilà trois ans, pour nos cinquante ans, nous nous sommes de nouveau réunis : deux de ceux qui s'étaient moqués de lui quinze ans plus tôt pointaient désormais à Pôle emploi et se sont mis à le critiquer au motif qu'il était un privilégié, protégé par son statut...

On voit par là qu'il faut envisager la question du statut de manière globale, sur un cycle de vie, et non par le petit bout de la lorgnette, comme on veut le faire ici en remettant en cause les facilités de circulation. Cela me semble un peu démagogique !

M. le président. La parole est à M. Gérard Cornu, pour explication de vote.

M. Gérard Cornu. Monsieur Bignon, nous savons d'avance quelle sera l'issue du scrutin public sur cet amendement, Les Républicains, mais aussi d'autres groupes, semble-t-il, ayant déterminé de voter contre. Dès lors, ne pourriez-vous retirer l'amendement ou, au moins, votre demande de scrutin public ? Cela nous ferait gagner du temps !

Par ailleurs, le groupe socialiste et républicain a indiqué qu'il ne voterait pas l'article 8. Ne pourrait-il pas, dans un élan de générosité, choisir de s'abstenir, ce qui nous permettrait d'éviter un autre scrutin public ?

Mme Éliane Assassi. Nous faisons de la politique, pas de la comptabilité !

M. Gérard Cornu. Ce ne sont que des propositions destinées à arranger les choses, madame Assassi, mais si elles ne vous conviennent pas, restons-en là !

M. le président. La parole est à M. Jérôme Bignon, pour explication de vote.

M. Jérôme Bignon. J'entends la proposition de notre collègue Gérard Cornu. Dès lors que le compte rendu de nos débats indiquera que tous les groupes autres que celui auquel j'appartiens ont annoncé vouloir voter contre cet amendement, j'accepte de retirer ma demande de scrutin public. *(Très bien ! et applaudissements sur des travées du groupe Union Centriste et du groupe Les Républicains.)*

M. le président. En tout état de cause, vos propos figurent au compte rendu, mon cher collègue.

Je mets aux voix l'amendement n° 33 rectifié *ter*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 8, modifié.

J'ai été saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe Les Républicains.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

Le scrutin est ouvert.

(Le scrutin a lieu.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

J'invite Mmes et MM. les secrétaires à procéder au dépouillement du scrutin.

(Il est procédé au dépouillement du scrutin.)

M. le président. Voici, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la présidence, le résultat du scrutin n° 80 :

Nombre de votants 345
 Nombre de suffrages exprimés 325
 Pour l'adoption 201
 Contre 124

Le Sénat a adopté.

Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à quinze heures quinze.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à treize heures vingt, est reprise à quinze heures quinze, sous la présidence de M. Vincent Delahaye.)

PRÉSIDENCE DE M. VINCENT DELAHAYE vice-président

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons la discussion de la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs.

Dans la discussion du texte de la commission, nous en sommes parvenus, au sein du chapitre II, à l'article 9.

Chapitre II (suite)

POSER LES CONDITIONS D'UNE OUVERTURE À LA CONCURRENCE EFFECTIVE ET RÉUSSIE

Article 9

- ① Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le chapitre I^{er} du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie est complété par une section 8 ainsi rédigée :
- ③ « Section 8
- ④ « **Matériels roulants**
- ⑤ « Art. L. 2141-21. – Les matériels roulants utilisés par SNCF Mobilités pour la poursuite exclusive des missions prévues par un contrat de service public sont transférés à l'autorité organisatrice compétente, à sa demande. Ce transfert se fait moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette de toutes subventions. Il ne donne lieu à aucun versement de salaire ou honoraires, ni à aucune perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit. » ;
- ⑥ 2° L'article L. 2121-4-1 du code des transports est abrogé.

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 19 est présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° 53 est présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, M. Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Guillaume Gontard, pour présenter l'amendement n° 19.

M. Guillaume Gontard. Nous demandons la suppression de l'article 9, qui prévoit le transfert aux régions volontaires du matériel roulant appartenant à SNCF Mobilités.

En effet, ce matériel est le plus souvent en mauvais état et un tel transfert constituera une charge supplémentaire pour les régions, qui devront notamment assurer seules son renouvellement.

Par ailleurs, ce transfert participe du dépeçage de l'entreprise historique et organise son affaiblissement.

Cette possibilité, déjà offerte par la loi portant réforme ferroviaire, semble donc contestable. En effet, les régions sont exsangues du fait de la baisse des dotations et elles ont déjà fait des efforts très importants pour développer l'offre ferroviaire. Les transports sont devenus le premier poste de dépense des régions. Cet effort supplémentaire qui leur est demandé ne paraît donc pas acceptable, ouverture à la concurrence ou non, d'autant que, comme le souligne l'Assemblée des régions de France, il reste un certain nombre de points à clarifier concernant les conditions mêmes de ce transfert tel qu'il a déjà été opéré. Il convient ainsi de clarifier, notamment, la façon dont le coût de démantèlement des matériels roulants anciens, en particulier les matériels amiantés, sera pris en charge. En effet, les régions n'ont pas à supporter les conséquences financières de décisions prises antérieurement à la régionalisation du transport ferroviaire.

Le législateur doit également résoudre la question de la refacturation de la TVA ayant été déduite par SNCF Mobilités lors de l'achat du matériel appartenant dorénavant aux régions.

Ce sont là autant de questions qui ne sont pas traitées par le présent article.

Comme vous avez refusé d'adopter nos amendements concernant le versement transport régional et la TVA, les régions n'auront pas les moyens d'assumer cette nouvelle charge.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour présenter l'amendement n° 53.

M. Olivier Jacquin. Le matériel roulant, les ateliers de maintenance, les gares, au même titre que les services considérés comme d'intérêt commun, font partie de ce que les économistes appellent les « facilités essentielles », qui regroupent un ensemble de fonctions supports nécessaires au service. Pouvoir y accéder est indispensable dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.

La loi de 2014 portant réforme ferroviaire disposait que les matériels roulants pouvaient être repris par l'autorité organisatrice des transports, l'AOT, qui les mettait à la disposition de SNCF Mobilités.

Cet article vise à réaffirmer le caractère automatique du transfert de matériels lorsque l'AOT en fait la demande. Sur le principe, nous ne pouvons être contre ses dispositions ; cependant, l'ouverture à la concurrence soulève d'autres enjeux.

Ainsi, les autorités organisatrices des transports pourraient choisir de ne récupérer qu'une partie des matériels roulants utilisés par SNCF Mobilités ; on a de bonnes raisons de penser qu'elles choisiront les matériels les plus performants. Si SNCF Mobilités perd des contrats au profit de nouveaux concurrents, que deviendront les trains en surplus ? Certains seront sans doute encore tout à fait performants et suscepti-

bles de rouler ; qui les entretiendra en attendant ? À l'inverse, certains vieux matériels – de vieux trains amiantés, par exemple – ont une valeur vénale négative et on ne peut imaginer en faire supporter la charge aux nouveaux opérateurs.

Il faut trouver, là aussi, un équilibre, sans négliger le fait que les nouveaux entrants n'arriveront pas avec leurs trains, comme cela pourrait être le cas, semble-t-il, pour les métros. Cela n'est pas sans soulever des questions quant à l'avenir de notre industrie ferroviaire et aux débouchés d'entreprises comme Alstom ou Bombardier.

Il s'agit ici d'un amendement d'appel.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Ces deux amendements visent à supprimer la possibilité, pour les régions, de récupérer la propriété des matériels roulants.

Je rappelle que cette disposition ne fait que renforcer une mesure qui avait été introduite dans la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, et qu'il s'agit d'une simple possibilité offerte aux régions, et non d'une obligation.

Les régions ont investi plus de 11 milliards d'euros, entre 2011 et 2015, pour renouveler plus de 80 % du matériel roulant ; il me semble donc normal qu'elles puissent en récupérer la propriété si elles le souhaitent.

Je ne serais pas opposé à ce qu'on précise le dispositif, si cela s'avérait nécessaire, pour évoquer les questions précises posées par les auteurs de ces amendements, mais la suppression de l'article équivaldrait à un recul, puisqu'une disposition de cet ordre existe déjà dans le code des transports.

Je demande donc le retrait de ces amendements ; à défaut, l'avis sera défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Effectivement, la question du devenir des matériels roulants, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, est importante. Habituellement, il faut choisir entre biens de retour ou biens de reprise. Le régime proposé ici s'apparente plutôt à celui des biens de reprise. Des éclaircissements doivent encore être apportés : tel est l'objet des discussions en cours. Dans l'attente de leur conclusion, je m'en remets à la sagesse de votre assemblée.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 19 et 53.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 9.

(L'article 9 est adopté.)

Article 10

① Après l'article L. 2141-15-1 du code des transports, il est inséré un article L. 2141-15-2 ainsi rédigé :

② « Art. L. 2141-15-2. – Les ateliers de maintenance totalement ou majoritairement utilisés par SNCF Mobilités pour la poursuite des missions prévues par un contrat de service public sont transférés à l'autorité organisatrice compétente, à sa demande. Ce transfert se fait moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette de toutes subventions. L'autorité organisatrice ne peut affecter ces ateliers à d'autres usages que ceux d'une installation de service au sens de l'article L. 2123-1. »

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 20 est présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° 54 est présenté par MM. Jacquin, Bérit-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, M. Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Guillaume Gontard, pour présenter l'amendement n° 20.

M. Guillaume Gontard. Dans la même logique que l'article 9, le présent article prévoit de permettre aux autorités organisatrices des transports compétentes de récupérer de plein droit la propriété des ateliers de maintenance lorsqu'ils sont totalement ou majoritairement affectés à l'entretien des matériels roulants utilisés dans le cadre d'un contrat de service public.

Il s'agit, pour les autorités organisatrices des transports, de pouvoir mettre ces installations à disposition des entreprises ayant remporté l'appel d'offres à la suite d'une mise en concurrence.

Nous sommes opposés à un tel dispositif, dont la mise en œuvre conduira à un affaiblissement de SNCF Mobilités et à la réduction de son activité. Il s'agit là d'une véritable vente à la découpe de son patrimoine et de ses biens.

De plus, les régions n'ont pas demandé à devenir propriétaires de ces ateliers de maintenance, dont le coût de rachat est non négligeable.

Nous demandons donc la suppression de cet article, qui instaure une charge nouvelle non compensée pour les régions et qui affaiblit l'entreprise historique, pour créer des conditions favorables à l'arrivée sur le marché de nouveaux opérateurs.

M. le président. La parole est à M. Claude Bérit-Débat, pour présenter l'amendement n° 54.

M. Claude Bérit-Débat. Il s'agit là aussi d'un amendement d'appel.

Cet article prévoit le transfert automatique des ateliers de maintenance utilisés par SNCF Mobilités aux AOT lorsque celles-ci en font la demande.

Sur le principe, nous ne sommes pas défavorables à cette disposition, réclamée par les régions. Si les ateliers de maintenance sont aussi considérés comme étant des facilités essentielles, leur accès doit être libre pour toutes les entreprises ferroviaires ; le transfert de leur propriété aux AOT devrait permettre d'assurer ce libre accès.

Néanmoins, il importe de garder à l'esprit que la facilité de ce transfert dépendra du type d'ateliers : pour les ateliers financés majoritairement par les régions ou qui sont d'ores et déjà leur propriété, point de débat ; en revanche, les ateliers procédant à des maintenances lourdes – comme c'est le cas d'un atelier qui m'est cher, celui de Périgueux – et intervenant sur divers types de matériels – des voitures Corail,

notamment, mais pas seulement – seront peut-être demain la propriété d'acteurs différents. Dès lors, comment penser ce transfert ? Souhaitez-vous créer des ateliers partagés ?

À la lumière de ce constat, ne serait-il pas possible d'envisager d'autres hypothèses, comme le transfert de ces établissements de maintenance au monopole naturel que constitue l'établissement public à caractère industriel et commercial SNCF Réseau ? Certaines organisations le proposent, en tout cas, et, dans la perspective d'une réflexion globale sur les mobilités, cette hypothèse n'est pas dénuée d'intérêt.

Nous avons aussi quelques interrogations sur l'avenir de certains centres de maintenance. Là encore, les enjeux sont importants en termes de préservation des emplois industriels dans nos territoires. Par exemple, en ce qui concerne la maintenance lourde, les AOT seront-elles amenées à mettre en place des fosses dans les gares, comme cela se fait dans certains pays européens ? Cela aurait de lourdes incidences sur l'emploi industriel.

Par ailleurs, certains ateliers de maintenance ont anticipé le tassement de leur activité, lié au fait que le matériel roulant est assez neuf et demande aujourd'hui peut-être moins d'entretien qu'hier. Certaines nouvelles technologies permettent par exemple un entretien plus facile et plus rapide grâce au recours à des capteurs. Cela peut aussi se traduire par une baisse d'activité pour ces établissements, qui, en conséquence, ont opté pour une diversification vers d'autres modes de transport. Pourquoi ne pas envisager une plus grande autonomie pour certains centres ?

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Ces deux amendements visent à supprimer le transfert automatique, à la demande de l'autorité organisatrice des transports, de la propriété des ateliers de maintenance.

Il s'agit d'une mesure de bon sens : si un atelier de maintenance est exclusivement utilisé pour l'entretien de matériels TER et si le contrat d'exploitation des TER est remporté par un concurrent de SNCF Mobilités, il semble plus logique que ce soit la région qui en soit propriétaire et en assure l'accès au nouvel opérateur, plutôt que SNCF Mobilités.

Cette mesure figure d'ailleurs parmi les recommandations présentées par l'ARAFER dans sa contribution intitulée « Lever les obstacles pour une ouverture à la concurrence réussie ».

En ce qui concerne les inquiétudes relatives aux charges entraînées par ce transfert pour les régions, je rappelle qu'il s'agit, là encore, d'une possibilité et non d'une obligation.

Vous l'aurez compris, la commission est défavorable à ces deux amendements identiques.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Elisabeth Borne, ministre. La question des ateliers de maintenance est sans doute plus complexe que celle des matériels roulants. En effet, il existe deux types d'ateliers : ceux qui font de la maintenance courante et ceux qui font de la maintenance plus lourde. Par ailleurs, ces ateliers peuvent être utilisés pour l'entretien de matériels circulant sur des lignes qui ne seront pas forcément incluses dans un des lots faisant l'objet de l'appel d'offres.

Ces sujets sont également au cœur des concertations en cours. Dans l'attente de leur résultat, je m'en remets à la sagesse de votre assemblée.

M. le président. La parole est à M. Claude Bérít-Débat, pour explication de vote.

M. Claude Bérít-Débat. Je souhaite insister sur le fait que ces ateliers ne sont pas homogènes à l'échelle de notre pays. Certains se consacrent à l'entretien des trains utilisés par des AOT, d'autres ne sont pas du tout dans ce cas. Il faut donc différencier les problèmes et, surtout, les solutions à y apporter.

Nous avons formulé un certain nombre de propositions, qu'il faudra examiner le moment venu, sachant que les répercussions sur l'emploi pourront être très lourdes dans certains départements ou certaines villes où ces ateliers emploient de nombreux salariés. Pour reprendre l'exemple de la Dordogne, les ateliers SNCF de Périgueux et de Coulounieix-Chamiers représentent près de 700 salariés. L'atelier de Périgueux a déjà fait des efforts pour essayer de s'inscrire dans un véritable plan de stratégie industrielle. Les cheminots et les cadres savent bien que se consacrer à la maintenance de voitures Corail est une impasse, ces matériels étant très anciens. Une autre menace, pour l'activité de ces ateliers, tient au fait que les AOT achètent des matériels neufs dont la maintenance est moins lourde ou est assurée par le constructeur.

Par cette intervention, je voulais ouvrir plusieurs pistes de réflexion en vue du débat de fond que nous aurons sur la question, madame la ministre. Cela répond à une demande tant des organisations syndicales que des élus locaux confrontés à ces problèmes.

M. le président. La parole est à Mme Angèle Préville, pour explication de vote.

Mme Angèle Préville. Parmi ces ateliers de maintenance travaillant pour la SNCF figurent deux ateliers spécialisés dans la sellerie en cuir de haute qualité qui peuvent aussi travailler pour les secteurs de la mode et de l'automobile de luxe. Voilà un savoir-faire précieux pour l'excellence française. Que vont devenir ces ateliers ?

M. le président. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. Je comprends tout à fait ce qui a motivé le dépôt de ces amendements d'appel. Le sujet des ateliers de maintenance est important.

Les régions ont beaucoup investi dans de nouveaux matériels TER, en particulier du constructeur Bombardier, faisant largement appel à des technologies pointues, notamment électroniques. Ces matériels nécessitent moins de maintenance que ceux qu'ils ont remplacés. Que vont devenir les personnels qui travaillent dans ces ateliers, que la SNCF a modernisés au prix d'importants investissements ? Il faut également se soucier de l'emploi dans l'industrie ferroviaire française, dont le niveau technologique est élevé.

Tout en partageant les préoccupations des auteurs de ces amendements, je suivrai l'avis du rapporteur.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Cette question des ateliers de maintenance, plus encore que celle des matériels roulants, met en évidence toute la complexité du sujet.

Il y a un équilibre à trouver : l'ouverture à la concurrence ne doit pas signifier que les nouveaux entrants pourront prendre ce qui est le plus intéressant dans le supermarché SNCF et laisser le reste ; à l'inverse, on ne peut pas faire

porter à ces nouveaux entrants la charge de dispositifs trop complexes et obsolètes. À cet égard, je comprends l'avis de sagesse émis par Mme la ministre.

Comme l'a dit Claude Bérít-Débat, les nouveaux trains nécessitent beaucoup moins d'entretien, le principe étant de faire de la prévention. La question des effectifs des ateliers de maintenance spécialisés se pose donc dans la perspective de leur transfert éventuel. Comment allons-nous la traiter sans imposer une trop lourde charge à l'opérateur historique ou aux nouveaux entrants ?

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 20 et 54.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 10.

(L'article 10 est adopté.)

Article 11

① I. – Le chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est complété par une section 3 ainsi rédigée :

② « Section 3

③ « **Gares et Connexions**

④ « Sous-section 1

⑤ « Statut

⑥ « Art. L. 2111-27. – La direction autonome de SNCF Mobilités en charge de la gestion des gares de voyageurs est transformée en société anonyme dénommée "Gares et Connexions". Le capital de la société est détenu en majorité par l'État.

⑦ « Les statuts de la société Gares et Connexions sont fixés par décret en Conseil d'État. À la date de publication de ses statuts initiaux, le capital de Gares et Connexions est détenu intégralement par l'État.

⑧ « L'ensemble des biens, droits et obligations de toute nature de la direction autonome de SNCF Mobilités en charge de la gestion des gares de voyageurs, en France et hors de France, sont de plein droit et sans formalité ceux de la société anonyme Gares et Connexions à compter de la date de la transformation. Cette transformation n'a aucune incidence sur ces biens, droits et obligations et n'entraîne, en particulier, pas de modification des contrats et des conventions en cours conclus par Gares et Connexions ou les sociétés qui lui sont liées au sens des articles L. 233-1 à L. 233-4 du code de commerce, ni leur résiliation ni, le cas échéant, le remboursement anticipé des dettes qui en sont l'objet. L'ensemble des opérations résultant de la transformation de Gares et Connexions en société anonyme sont réalisées à titre gratuit et ne donnent lieu au paiement d'aucun impôt, rémunération, salaire ou honoraire au profit de l'État, de ses agents ou de toute autre personne publique.

⑨ « La transformation de Gares et Connexions en société anonyme n'emporte aucune conséquence sur le régime juridique auquel sont soumis les personnels, qu'il s'agisse des salariés régis par le statut mentionné à l'article L. 2101-2 du présent code ou des salariés non régis par ce statut.

- ⑩ « Sauf dispositions législatives contraires, Gares et Connexions est soumise aux lois applicables aux sociétés anonymes.
- ⑪ « *Sous-section 2*
- ⑫ « *Objet et missions*
- ⑬ « *Art. L. 2111-28.* – Gares et Connexions a pour objet de gérer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs qui lui sont confiées par l'État ou par d'autres personnes publiques.
- ⑭ « Gares et Connexions fournit aux entreprises ferroviaires les services et prestations en gare mentionnés à l'article L. 2123-1 pour lesquels elle perçoit des redevances.
- ⑮ « *Art. L. 2111-29.* – Gares et Connexions conclut avec l'État un contrat d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans. Ce contrat détermine en particulier les objectifs assignés au gestionnaire de gares en matière de qualité de service, de trajectoire financière, d'accès des entreprises ferroviaires aux gares, de rénovation des gares, de sécurité des gares et de développement équilibré des territoires.
- ⑯ « Le projet de contrat et les projets d'actualisation sont soumis pour avis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.
- ⑰ « Le projet de contrat et les projets d'actualisation ainsi que l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières sont transmis au Parlement.
- ⑱ « Gares et Connexions rend compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre du contrat mentionné au premier alinéa. Ce rapport est adressé au Parlement, à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières et au Haut Comité du système de transport ferroviaire.
- ⑲ « *Sous-section 3*
- ⑳ « *Organisation*
- ㉑ « *Art. L. 2111-30.* – Gares et Connexions est doté d'un conseil d'administration qui, par dérogation à l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique, comprend :
- ㉒ « 1° Des représentants de l'État ainsi que des personnalités choisies par l'État en raison de leurs compétences juridiques, techniques ou financières, soit en raison de leur connaissance des aspects territoriaux des activités en cause, soit en raison de leur connaissance des activités assurées par l'établissement, nommés par décret ;
- ㉓ « 2° Des représentants de la SNCF, dont le président délégué de son directoire, nommés par décret sur proposition du conseil de surveillance de la SNCF ;
- ㉔ « 3° Des représentants des salariés, élus dans les conditions prévues au chapitre II du titre II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.
- ㉕ « Parmi les membres désignés en application du 1° du présent article, au moins deux sont des représentants des autorités organisatrices régionales de transport ferroviaire et du Syndicat des transports d'Ile-de-France, au moins un est un représentant du Groupement des autorités responsables de transport et au moins un est choisi parmi les représentants des consommateurs ou des usagers.
- ㉖ « Le nombre de représentants nommés en application du même 1° est égal à la moitié du nombre de membres du conseil d'administration.
- ㉗ « Le nombre de représentants nommés en application du 3° est égal au tiers du nombre de membres du conseil d'administration.
- ㉘ « Un membre du conseil d'administration de Gares et Connexions ne peut être simultanément membre du conseil de surveillance, membre du conseil d'administration ou dirigeant d'une entreprise exerçant, directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales, une activité d'entreprise ferroviaire ou d'une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire.
- ㉙ « Les modalités de nomination ou d'élection des membres du conseil d'administration de Gares et Connexions sont fixées dans les statuts de la société mentionnés à l'article L. 2111-27 du présent code.
- ㉚ « *Art. L. 2111-31.* – Le président du conseil d'administration de Gares et Connexions est nommé par décret, sur proposition du conseil de surveillance de la SNCF et après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. Il assure la direction générale de Gares et Connexions.
- ㉛ « Avant de transmettre à l'autorité investie du pouvoir de nomination toute proposition de nomination ou de renouvellement en qualité de président du conseil d'administration de Gares et Connexions, le conseil de surveillance de la SNCF fait connaître à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières l'identité de la personne ainsi que les conditions, notamment financières, qui régissent son mandat.
- ㉜ « Avant de transmettre à l'autorité investie du pouvoir de révocation toute proposition de révocation du président du conseil d'administration de Gares et Connexions, le conseil de surveillance de la SNCF fait connaître à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières les motifs de sa proposition.
- ㉝ « L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières peut, dans un délai et des conditions fixés par voie réglementaire, s'opposer à la nomination ou au renouvellement du président du conseil d'administration de Gares et Connexions si elle estime que l'indépendance de la personne proposée à l'égard des intérêts d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire est insuffisamment garantie, ou s'opposer à sa révocation si elle estime que cette révocation est motivée par l'indépendance dont la personne concernée a fait preuve à l'égard des intérêts d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire.
- ㉞ « *Art. L. 2111-32.* – Sont considérés comme dirigeants de Gares et Connexions pour l'application du présent article le président du conseil d'administration et les responsables de la direction générale. La liste des emplois de dirigeant est arrêtée par le conseil d'administration et communiquée à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, dans des conditions fixées par voie réglementaire.

35 « Pendant leur mandat, les dirigeants de Gares et Connexions ne peuvent exercer d'activités, ni avoir de responsabilités professionnelles dans une entreprise exerçant, directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales, une activité d'entreprise ferroviaire, ou dans une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire, ni recevoir, directement ou indirectement, aucun avantage financier de la part de telles entreprises. L'évaluation de leur activité et leur intéressement ne peuvent être déterminés que par des indicateurs, notamment de résultats, propres à Gares et Connexions.

36 « Art. L. 2111-33. – La commission de déontologie du système de transport ferroviaire mentionnée à l'article L. 2111-16-2 est consultée dans les conditions prévues au même article L. 2111-16-2 lorsque le président du conseil d'administration de Gares et Connexions ou un dirigeant de Gares et Connexions chargé des missions mentionnées au second alinéa de l'article L. 2111-28 souhaite exercer, avant l'expiration d'un délai de trois ans après la cessation de ses fonctions, des activités pour le compte d'une entreprise exerçant, directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales, une activité d'entreprise ferroviaire, ou pour le compte d'une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire.

37 « Art. L. 2111-34. – Gares et Connexions prend des mesures d'organisation interne pour prévenir les risques de pratiques discriminatoires entre entreprises ferroviaires et pour assurer le respect des obligations découlant des règles d'impartialité énoncées à la présente section.

38 « Elle établit, à destination de son personnel, un plan de gestion des informations confidentielles qui précise la liste des informations d'ordre économique, commercial, financier ou technique détenues par les services du gestionnaire des gares responsables des conditions d'accès à ces infrastructures et de tarification dont la divulgation est de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi. Ce plan précise les conditions d'utilisation et de communication de ces informations. Il est pris sur avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

39 « Sous-section 4

40 « Gestion domaniale

41 « Art. L. 2111-35. – I. – Les biens immobiliers de la direction autonome Gares et Connexions relevant de son domaine public sont déclassés à la date de sa transformation en société anonyme. Ils sont attribués à cette même date en pleine propriété à la société Gares et Connexions. Ils peuvent être librement gérés et aliénés dans les conditions du droit commun.

42 « Lorsque les conditions de la cession ou de l'apport d'un bien compromettent la bonne exécution par Gares et Connexions et ses filiales de leurs obligations législatives et réglementaires ou des engagements pris dans le cadre du contrat mentionné à l'article L. 2111-29, l'État s'oppose à la cession ou à l'apport ou subordonne leur réalisation à la condition qu'ils ne portent pas préjudice à la bonne exécution desdites obligations. À cette fin, Gares et Connexions et ses filiales transmettent à l'État

toutes informations utiles et, notamment, le projet de convention avec le cessionnaire ou le destinataire de l'apport.

43 « En cas de non-respect des conditions prévues au deuxième alinéa du présent article par Gares et Connexions ou par l'une de ses filiales, la nullité de la cession ou de l'apport peut être demandée par l'État dès lors que le prix de cession des biens immobiliers concernés dépasse un seuil fixé par arrêté du ministre chargé des transports.

44 « Les conditions et modalités de l'opposition mentionnée au même deuxième alinéa sont fixées par décret en Conseil d'État. »

45 II. – Gares et Connexions et SNCF Mobilités concluent un accord relatif au transfert des personnels de SNCF Mobilités assurant des services et prestations en gare mentionnés à l'article L. 2123-1 à Gares et Connexions. À défaut d'un tel accord dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur du I, les modalités de ce transfert sont déterminées par voie réglementaire.

46 III. – Le I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

M. le président. La parole est à M. Gérard Cornu, sur l'article.

M. Gérard Cornu. L'article 11 traite du devenir de Gares & Connexions.

Chacun comprend bien que, dans la perspective de l'ouverture à la concurrence, Gares & Connexions ne peut plus être une filiale de SNCF Mobilités. Elle deviendra soit une société anonyme à capitaux publics indépendante, comme le propose le rapporteur, soit une filiale de SNCF Réseau. Cette seconde option a pour l'heure ma préférence, car elle a le mérite d'une plus grande simplicité. Par comparaison, dans le secteur aérien, Aéroports de Paris gère à la fois les aéroports, le tarmac et les pistes. On n'imagine pas que le tarmac et les pistes relèvent d'une société, et les aéroports d'une autre!

Il vaut donc mieux, à mon avis, faire de Gares & Connexions une filiale de SNCF Réseau. Néanmoins, je comprends la position du rapporteur : SNCF Réseau étant très endettée, il craint que Gares & Connexions n'en subisse les conséquences si elle devient une filiale de cet opérateur, alors qu'elle fonctionne bien actuellement, ce qui a permis la rénovation d'un certain nombre de gares. La question est dès lors de savoir si l'État reprendra la dette de SNCF Réseau.

M. le président. La parole est à M. Yves Daudigny, sur l'article.

M. Yves Daudigny. La transformation de Gares & Connexions en société anonyme va selon moi à l'encontre de toute logique. En revanche, transférer Gares & Connexions à SNCF Réseau, avec tous les moyens adéquats, sous la forme d'un service doté d'autonomie comptable, s'inscrirait dans la continuité naturelle qui existe entre les activités de gestion du réseau et de gestion des gares.

Le métier d'accès au réseau découle en effet directement du rôle central, dans le système ferroviaire, de l'infrastructure, interface commune et indispensable aux différents opérateurs ferroviaires.

De même, l'accès aux gares est, pour les différents utilisateurs du système ferroviaire, une interface nécessaire entre la ville et l'accès à la mobilité ferroviaire dans sa dimension de

service ouvert au public. Il existe donc une continuité naturelle entre les activités de gestion du réseau et de gestion des gares.

Techniquement, la gestion de l'affectation des voies aux trains, la gestion des quais et le pilotage de l'information des voyageurs plaident également en faveur du maintien de cette continuité.

Par souci de cohérence, je voterai les amendements de suppression de l'article.

M. le président. La parole est à M. Sébastien Meurant, sur l'article.

M. Sébastien Meurant. Les gares, situées en général en centre-ville, sont un atout indéniable de cette galaxie qu'est la SNCF. Certaines d'entre elles ont été transformées pour le meilleur ces dernières années. Ainsi, en région parisienne, la gare Saint-Lazare a changé radicalement en dix ans ; espérons que la gare du Nord et d'autres gares d'importance connaîtront la même évolution. Faire des gares des lieux de vie et valoriser le foncier alentour est un moyen pour la SNCF de dégager de nouvelles ressources et de changer son image.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. J'ai écouté avec beaucoup d'attention les collègues qui se sont exprimés sur cette question importante du devenir de Gares & Connexions.

Nous sommes tous d'accord, me semble-t-il, sur un point : Gares & Connexions ne peut pas rester une filiale de SNCF Mobilités dès lors que cet opérateur sera soumis à la concurrence et ne sera plus en situation de monopole.

MM. Cornu et Daudigny ont souligné qu'il y avait une vraie logique à ce que Gares & Connexions relève de SNCF Réseau. Louis Nègre et moi-même avons d'ailleurs d'abord retenu cette option. Les quais relevant de SNCF Réseau, il apparaît logique que les gares lui soient rattachées.

Cependant, après avoir procédé aux auditions et réfléchi, nous avons constaté que nous nous heurtons à deux difficultés.

La première, qu'a notamment soulignée Gérard Cornu, tient à la dette de SNCF Réseau, qui s'élève à 50 milliards d'euros et augmente chaque année de 3 milliards d'euros, tendance qui devrait se poursuivre pendant encore au moins dix ans, d'après les trajectoires financières. Notre crainte est que Gares & Connexions, dont l'activité est rentable, se trouve « plombée », si je puis m'exprimer ainsi, par le poids de la dette de SNCF Réseau.

La seconde difficulté, dont on n'a pas parlé jusqu'à présent, c'est que la gestion de SNCF Réseau, qui est aujourd'hui un EPIC, un établissement public industriel et commercial, est très contrôlée par sa tutelle, à savoir le ministère. D'après ce qu'on m'en dit, ce contrôle s'exerce très en amont et porte jusque sur des points de détail de la gestion de l'entreprise. Je ne voudrais pas que le dynamisme de Gares & Connexions, qui réalise d'importants investissements non seulement en France, mais aussi à l'étranger – elle construit des gares dans des pays comme la Chine ou l'Inde –, soit gêné par des lourdeurs et des contraintes. Gares & Connexions a besoin de lever de la dette pour investir, éventuellement de travailler

avec des partenaires extérieurs. Or, en l'état actuel des choses, son activité se trouverait entravée si elle devenait une filiale de SNCF Réseau.

Nous avons besoin des lumières du Gouvernement, qui ne peut pas se borner à s'en remettre à la sagesse de notre assemblée. Si demain SNCF Réseau est transformée en société anonyme et délestée de sa dette, je serai le premier à dire qu'il n'est pas nécessaire de créer une nouvelle structure pour les gares.

Le dispositif que nous avons inscrit dans notre proposition de loi et qu'a bien voulu retenir le rapporteur représente en quelque sorte une solution d'attente, eu égard à la situation actuelle de SNCF Réseau. Si demain se produit une évolution dans le sens que je viens d'indiquer, nous pourrions nous tourner vers la solution que suggère à juste titre Gérard Cornu.

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 21 est présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° 55 est présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, M. Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Guillaume Gontard, pour présenter l'amendement n° 21.

M. Guillaume Gontard. C'est effectivement une solution d'attente qui nous est proposée au travers de l'article 11, mais elle nous fait peur.

Cet article a pour objet de transformer la branche Gares & Connexions de la SNCF en société anonyme filialisée. La mise en œuvre de cette disposition purement idéologique aura pour conséquence la sortie des gares et des infrastructures du domaine public. L'Union européenne ne nous oblige ni ne nous invite à emprunter cette voie ultra-libérale.

Les gares sont des outils d'aménagement du territoire et n'ont pas vocation à être exploitées selon une logique comptable pour réaliser des bénéfices. Il nous semble évident que le projet de filialisation de Gares & Connexions a pour finalité de permettre à terme la vente de gares, ce qui aura inmanquablement pour effet d'entraîner la disparition progressive de nombreuses dessertes jugées non rentables et un affaiblissement dramatique du maillage du territoire.

Pour des raisons tant sociales qu'écologiques, l'adoption d'une telle disposition serait catastrophique. Il est inconcevable d'aggraver encore la fracture territoriale et de remettre des cars sur nos routes !

Nous vous invitons donc, mes chers collègues, à voter cet amendement de suppression de l'article 11.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour présenter l'amendement identique n° 55.

M. Olivier Jacquin. Je partage l'avis d'Hervé Maurey : Gares & Connexions ne peut rester au sein de SNCF Mobilités. Ce point avait été soulevé lors de la discus-

sion de la loi de 2014 portant réforme ferroviaire ; des questionnements et des hésitations s'étaient alors fait jour, différentes solutions avaient été envisagées, sans que l'on puisse aboutir.

Comme l'a dit M. le président de la commission, en l'absence de perspective de reprise de la dette de SNCF Réseau par l'État, il est très difficile d'envisager de rattacher les fonctions supports, les facilités essentielles, à cet opérateur.

Quant à la proposition de transformer Gares & Connexions en société anonyme rattachée à l'EPIC de tête SNCF, elle nous inquiète. La comparaison avec Aéroports de Paris établie par M. Cornu me fait d'ailleurs craindre la liquidation d'un autre monopole naturel...

Le changement de statut de l'EPIC de tête est également évoqué dans le rapport de M. Spinetta, qui souligne les inconvénients de la solution retenue dans la proposition de loi, notamment le fait que sa mise en œuvre « nécessiterait un contrôle accru du régulateur sur les flux entre Gares & Connexions et le reste de l'EPIC concerné » et qu'elle « ne lèverait pas totalement la suspicion quant à l'indépendance de Gares & Connexions, le président de l'EPIC SNCF étant aussi celui de SNCF Mobilités ».

L'idée de rattacher Gares & Connexions à SNCF Réseau semble en revanche recevoir l'approbation de l'ARAFER. Cette solution, qui aurait plutôt notre préférence, est également prônée par un certain nombre de spécialistes du secteur. Le rapport du Gouvernement de 2014 se prononçait aussi en faveur d'un transfert de Gares & Connexions à SNCF Réseau.

Par ailleurs, l'article 11 prévoit que, à la date de création de la nouvelle société anonyme, le capital soit entièrement détenu par l'État. Mais il prévoit également l'ouverture à terme du capital de Gares & Connexions à d'autres actionnaires : ne faudrait-il pas inscrire dans le texte que le capital restera entièrement public ?

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Ces deux amendements visent à supprimer l'article 11 de la proposition de loi, qui prévoit de transformer Gares & Connexions en une société anonyme à capitaux publics, filiale de l'établissement public de tête SNCF.

Pourtant, séparer le gestionnaire de gares de SNCF Mobilités, opérateur historique de transport, est impératif pour assurer le respect des règles concurrentielles et garantir l'accès de toutes les entreprises ferroviaires aux gares dans des conditions d'équité.

Dans son avis sur la proposition de loi, le Conseil d'État a d'ailleurs indiqué que la solution retenue dans celle-ci permettrait une mise en conformité avec le droit européen.

Pour répondre aux inquiétudes légitimes des auteurs de ces amendements, je rappellerai que l'article 11 prévoit que l'État soit détenteur de 100 % du capital social de Gares & Connexions au moment de sa transformation en société anonyme et qu'il demeure en tout état de cause actionnaire majoritaire. Il n'y a donc pas de privatisation des gares. L'ouverture du capital social à d'autres investisseurs permettra d'investir dans le développement et la modernisation des gares, sans creuser l'endettement du gestionnaire de gares.

La commission est défavorable à ces deux amendements identiques.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous sommes tous d'accord sur le fait que le rattachement actuel de Gares & Connexions à SNCF Mobilités pose problème dans la perspective de l'ouverture à la concurrence. Il faut donc réfléchir à son positionnement dans ce nouveau contexte.

Je veux insister sur l'importance des gares au regard de la fiabilité et de la régularité du service de transport ferroviaire. À cet égard, les incidents auxquels nous avons été confrontés, notamment à la fin de l'année dernière, découlaient notamment de problèmes de fiabilité des installations. Il s'agit d'un enjeu majeur en termes de transport ferroviaire.

J'en suis convaincue, il faut absolument simplifier la répartition des actifs issus de la réforme de 1997. En effet, aujourd'hui, les responsabilités concernant ces nœuds essentiels que sont les gares sont éclatées. Une entité est propriétaire des quais, une autre des verrières. Quant aux panneaux d'information des voyageurs, leur propriétaire n'est pas le même selon qu'ils se trouvent dans les bâtiments ou à l'extérieur. Ainsi, des installations techniques peuvent être gérées sans vision d'ensemble. Il me semble donc nécessaire de revenir sur la séparation des actifs issue de la réforme de 1997 pour ce qui concerne les gares.

Par ailleurs, il convient de prendre en compte une multiplicité d'enjeux liés aux gares. Je pense à l'inscription des gares dans la ville, bien sûr, au développement des services que les voyageurs peuvent souhaiter trouver sur leur trajet. Je souhaite également insister sur l'importance de l'intermodalité et le rôle que les gares doivent jouer dans une politique visant à offrir des alternatives à la voiture individuelle. Ces questions, qui seront au cœur du projet de loi d'orientation sur les mobilités que je présenterai prochainement, doivent être prises en considération dans la réflexion sur le positionnement de Gares & Connexions.

Les concertations sont en cours sur ces sujets. Dans l'immédiat, je m'en remets à la sagesse de votre assemblée.

M. le président. Merci, madame la ministre, de faire confiance au Sénat. *(Sourires.)*

La parole est à M. Claude Bérit-Débat, pour explication de vote.

M. Claude Bérit-Débat. Mon collègue Olivier Jacquin a bien exposé les raisons pour lesquelles nous souhaitons la suppression de cet article.

Pour autant, sans doute n'avons-nous pas suffisamment développé le point sur lequel vous avez insisté, madame la ministre : la question du devenir de Gares & Connexions s'inscrit dans la problématique générale de la mobilité. Dans les villes moyennes ou petites, il s'agit d'un enjeu très important.

Permettez-moi de prendre de nouveau l'exemple de Périgueux. Nous avons pu acheter voilà quelques années, à un prix prohibitif, des friches industrielles situées aux alentours de la gare. Nous essayons d'y mettre en place une zone d'activité dédiée aux entreprises, tout en favorisant le développement de l'intermodalité et de tous les modes de mobilité, classiques ou non.

Cette dimension doit être au cœur de la discussion et des dispositions proposées au travers des ordonnances. J'espère que vous nous les présenterez rapidement, madame la ministre, afin que nous puissions sortir du flou artistique et enfin décider.

M. le président. La parole est à Mme Angèle Prévaille, pour explication de vote.

Mme Angèle Prévaille. Les gares sont notre patrimoine et notre bien communs. Situées au centre des villes, elles constituent des emplacements de choix, intéressants dans la perspective d'une exploitation commerciale. Certaines ont d'ailleurs déjà été transformées en centres commerciaux.

Nous sommes favorables au rattachement de Gares & Connexions à SNCF Réseau, mais le risque d'une disparition du bouclier de l'État, lié à la transformation en société anonyme, nous inquiète. En effet, même si des garanties sont prévues au départ, le statut de société anonyme permet des évolutions que nous ne voulons pas, telles que la création de filiales de droit privé, la levée d'emprunts obligataires, la cession d'actions...

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. À ce stade, je m'étonne que les auteurs de la proposition de loi ne soient pas allés plus loin concernant les fonctions supports. Les économistes qui théorisent l'utopie d'un marché authentiquement libre et d'une concurrence non faussée proposent en effet que les facilités essentielles soient gérées d'une manière totalement neutre.

Dans notre esprit, SNCF Réseau resterait une entité publique rassemblant l'ensemble des fonctions supports. Vous auriez pu proposer la création d'une société anonyme jouant ce rôle, ce qui aurait simplifié le paysage. Les rails, qui représentent l'élément essentiel de l'infrastructure, appartiennent d'ores et déjà à SNCF Réseau.

Pour notre part, nous souhaitons qu'une entité publique continue d'assurer une maîtrise publique des services publics et du patrimoine public. En l'occurrence, le patrimoine remarquable des gares représente un potentiel foncier considérable.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 21 et 55.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. L'amendement n° 23, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet article :

Après le sixième alinéa de l'article L. 2111-9 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ...° La gestion, de façon transparente et non discriminatoire, des gares de voyageurs qui lui sont confiées par l'État ou d'autres personnes publiques et la perception à ce titre auprès des entreprises ferroviaires, de toute redevance. »

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Au travers de cet amendement d'appel, nous souhaitons proposer un autre avenir pour Gares & Connexions.

En effet, pour justifier le changement de statut, les auteurs de cette proposition de loi indiquent qu'il s'agit de « garantir un accès transparent et non discriminatoire des entreprises ferroviaires aux gares de voyageurs ». Une telle démarche permettrait d'offrir « une indépendance organisationnelle et fonctionnelle vis-à-vis de l'opérateur historique de transport ».

Ce funeste projet ouvre la voie à une future privatisation de la nouvelle filiale de l'EPIC de tête. Ainsi peut-on lire, dans l'exposé des motifs, que « le capital social de la société sera intégralement détenu par l'État lors de sa création ; ce dernier devra en tout état de cause rester actionnaire majoritaire de la société ». Aucune garantie n'est donc prévue pour garantir le maintien dans le temps du caractère public de cette société, puisque l'État pourra revendre des parts ou augmenter le capital, ce qui permettra l'entrée d'investisseurs privés. Il s'agit d'un sujet récurrent, notre collègue Fabienne Keller lui ayant déjà consacré plusieurs rapports.

Tout dépend en réalité de la manière dont on considère les gares : s'agit-il d'espaces marchands, qui peuvent être loués, à l'image de ce qui se pratique en Grande-Bretagne, ou bien de supports indispensables à l'exercice d'un service public ? Nous penchons pour la seconde option, considérant qu'il s'agit même d'un élément du réseau ferroviaire.

Pour cette raison, nous proposons de rattacher Gares & Connexions à SNCF Réseau. Cette solution nous semble plus cohérente et parfaitement compatible avec les règles de la concurrence.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Cet amendement vise à rattacher Gares & Connexions à SNCF Réseau, en tant que direction dédiée, plutôt que d'en faire une filiale de l'EPIC de tête.

Tel est également l'objet de l'amendement n° 41 rectifié *ter* de M. Bignon à l'article 15, qui prévoit de faire du gestionnaire de gares une filiale de SNCF Réseau, et non une direction dédiée.

Comme vient de le rappeler M. le président de la commission, le rattachement de Gares & Connexions à SNCF Réseau semble à première vue aller de soi, puisqu'il permettrait de réunifier la gestion du patrimoine des gares, qui est aujourd'hui éclatée entre ces deux établissements, et de faire bénéficier le gestionnaire de gares des garanties d'indépendance et des obligations de transparence et de non-discrimination dans l'accès aux facilités essentielles qui pèsent sur SNCF Réseau.

C'est d'ailleurs la première option à laquelle les auteurs de la proposition de loi ont pensé. Cependant, en l'état actuel des choses, le montant de la dette de SNCF Réseau doit conduire à écarter cette solution. Le rattachement à SNCF Réseau conduirait en effet à faire peser sur Gares & Connexions les contraintes d'endettement de SNCF Réseau, ce qui risquerait d'obérer ses capacités de développement des gares. Eu égard à la nécessité de rénover et de moderniser le réseau ferré, il y a fort à parier que la priorité, en matière d'investissements, serait donnée au réseau, au détriment des gares.

Même sous forme de filiale, un tel rattachement poserait problème, puisque, comme l'a rappelé l'ARAFER dans une étude de 2016 sur les gares, cela « ne permettrait pas de garantir une totale autonomie financière, notamment en

termes de choix d'investissement, dès lors que le gestionnaire des gares serait comptablement consolidé avec SNCF Réseau ».

Un rattachement à SNCF Réseau ne pourrait donc s'envisager qu'une fois la question de la dette réglée et la situation financière de SNCF Réseau assainie. Je fais d'ailleurs remarquer à cet égard que le projet de loi d'habilitation à recourir à des ordonnances du Gouvernement ne comporte aucun article relatif à la dette.

Pour toutes ces raisons, il est préférable d'en rester à la solution retenue dans la proposition de loi, à savoir créer une troisième entité, filiale de l'EPIC SNCF, ce qui confèrera à Gares & Connexions une véritable autonomie financière et organisationnelle.

La commission est donc défavorable à cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Sagesse !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 23.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 42 rectifié, présenté par MM. Requier, Gold et A. Bertrand, Mme M. Carrère, MM. Castelli, Collin et Corbisez, Mme Costes, MM. Dantec et Guérini, Mmes Jouve et Laborde et MM. Léonhardt et Menonville, est ainsi libellé :

Alinéa 6, seconde phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

Le capital de la société est détenu en majorité par l'État, actionnaire majoritaire, et par d'autres personnes morales de droit public.

La parole est à M. Jean-Claude Requier.

M. Jean-Claude Requier. Le rattachement actuel de la direction Gares & Connexions à SNCF Mobilités pose problème dans la perspective de l'ouverture à la concurrence, en termes d'accès équitable, non discriminatoire et transparent aux installations de service, comme le soutient l'ARAFER ou le rapport Spinetta, remis au Premier ministre le 15 février dernier.

Les auteurs de la proposition de loi ont fait le choix de transformer Gares & Connexions en société anonyme et de la rattacher à l'EPIC de tête SNCF. Nous pensons, pour notre part, qu'un rattachement à SNCF Réseau serait plus pertinent, pourvu que cette entité soit délestée d'une part importante de sa dette.

Toutefois, si le dispositif proposé par les auteurs du présent texte devait être retenu, il nous semblerait essentiel de prévenir toute future privatisation de cette structure, d'autant que les biens immobiliers de Gares & Connexions relevant de son domaine public seront déclassés et lui seront attribués en pleine propriété.

Tel est l'objet du présent amendement, qui prévoit que le capital de la nouvelle société anonyme soit exclusivement public.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Cet amendement prévoit que le capital de la société Gares & Connexions ne puisse être détenu que par des personnes morales de droit public, afin d'éviter une future privatisation.

La proposition de loi prévoit que l'État demeure, quoi qu'il arrive, l'actionnaire majoritaire de Gares & Connexions, ce qui empêchera toute privatisation, sauf à passer par la loi, et donc à obtenir l'autorisation du Parlement.

Ouvrir à d'autres investisseurs, publics ou privés, le capital des gares permettra de diversifier les sources de financement et favorisera le développement et la modernisation des gares, sans recourir à l'endettement.

Dans son étude de 2016 sur les gares, l'ARAFER souligne à juste titre que l'ouverture du capital de Gares & Connexions à des investisseurs tiers, en premier lieu les régions, « pourrait inciter à orienter la gestion vers davantage de rigueur économique, tout en procurant à cette activité de nouvelles ressources, qui ne pèseraient pas sur l'endettement du gestionnaire de gares ».

Il serait donc dommage de restreindre le champ des potentiels investisseurs tiers aux seules personnes morales de droit public.

La commission a émis un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Sagesse !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 42 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 34 rectifié, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue, Malhuret et A. Marc, Mme Mélot et M. Wattebled, est ainsi libellé :

Alinéa 15, première phrase

Remplacer (deux fois) le mot :

dix

par le mot :

six

La parole est à M. Jérôme Bignon.

M. Jérôme Bignon. Aux termes de la proposition de loi, Gares & Connexions conclura avec l'État un contrat d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans. Une telle formulation n'est pas d'une clarté absolue. Cela signifie-t-il que le contrat sera réactualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans ? L'actualisation intervenant tous les trois ans, il serait plus logique et plus clair que la durée du contrat soit de six ou neuf ans.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Cet amendement vise à réduire de dix à six ans la durée du contrat pluriannuel d'objectifs qui devra être signé entre l'État et Gares & Connexions, la proposition de loi prévoyant par ailleurs que le contrat soit renouvelé tous les trois ans.

Retenir une durée de dix ans me paraît utile, puisque cela permet de projeter une stratégie de développement des gares dans le long terme et de fixer des objectifs en matière d'amélioration de l'accueil en gares et de qualité de service.

Cette durée a en outre été retenue par cohérence avec ce qui se pratique au sein du groupe public ferroviaire, puisque c'est également la durée de la contractualisation avec l'État de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités.

La commission a émis un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Quand nous aurons stabilisé l'organisation, et notamment fixé le positionnement de Gares & Connexions dans le dispositif, il faudra actualiser l'ensemble des outils de gouvernance. Comme je l'ai dit, Gares & Connexions a des missions importantes à assumer en matière de politique intermodale des transports. Compte tenu des discussions en cours, je m'en remets à la sagesse de la Haute Assemblée.

M. le président. La parole est à M. Jérôme Bignon, pour explication de vote.

M. Jérôme Bignon. J'entends les arguments qui viennent d'être énoncés, mais des échéances à trois ans et à dix ans ne me semblent guère compatibles. Fixer la durée du contrat à neuf ans ou à six ans serait plus logique. Que se passera-t-il au bout de neuf ans, au moment de la troisième actualisation ? Celle-ci ne vaudra-t-elle que pour un an ? Peut-être s'agit-il d'une forme de niaiserie de ma part, mais je n'ai pas trouvé très claire la réponse du rapporteur...

M. le président. La parole est à M. Gérard Longuet, pour explication de vote.

M. Gérard Longuet. Six ans, c'est une durée très courte en matière d'investissements lourds et de politique d'aménagement. Cependant, la question soulevée par notre collègue est pertinente. Je souhaiterais, madame la ministre, que vous y répondiez. Vous ne pouvez pas vous borner à vous en remettre à la sagesse du Sénat : vous avez un projet, vous exercez des responsabilités ! Nous avons besoin de précisions avant de décider d'écarter ou de soutenir cet amendement.

M. Ladislas Poniatowski. Madame la ministre, répondez !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je pense avoir déjà indiqué, mais j'ai plaisir à le répéter, que nous sommes en train de mener une réforme d'ensemble, visant à la fois à améliorer le service public ferroviaire, avec un programme d'investissements sans précédent dans le réseau, et à préparer une ouverture à la concurrence qui soit bénéfique pour les voyageurs, favorable à la SNCF et rassurante pour les cheminots. Il convient également que nous réfléchissions à la mise en place d'une gouvernance permettant à la SNCF d'être plus efficace, plus unifiée et donc bien armée dans ce nouveau contexte.

Les discussions étant en cours, il me semble normal de ne pas vous donner aujourd'hui la position du Gouvernement sur ces sujets très importants, tant pour le secteur ferroviaire que pour notre politique de mobilité intermodale. C'est une question de respect des interlocuteurs avec qui nous menons ces concertations.

Cela étant, rassurez-vous, nous aurons l'occasion de débattre de ces questions, notamment lors de l'examen du projet de loi qui a été présenté en conseil des ministres le 14 mars dernier et dont la discussion démarrera la semaine prochaine à l'Assemblée nationale.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. M. Bignon a raison, il aurait été plus logique de fixer la durée du contrat à six ou à neuf ans, mais la durée de dix ans a été retenue par cohérence avec ce qui se pratique au sein du groupe SNCF en matière de contractualisation avec l'État.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 34 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 35 rectifié *bis*, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Malhuret, Lagourgue et A. Marc, Mme Mélot et MM. Wattebled et Fouché, est ainsi libellé :

Alinéa 15, seconde phrase

Après les mots :

de rénovation des gares,

insérer les mots :

de propreté des gares,

La parole est à M. Jérôme Bignon.

M. Jérôme Bignon. Cet amendement vise à faire de la propreté des gares l'un des objectifs assignés aux gestionnaires de gares dans le cadre du contrat passé avec l'État.

En novembre et décembre 2017, une grève inédite de l'entreprise assurant le nettoyage de soixante-quinze gares franciliennes, dont la gare du Nord, avait conduit à une situation épouvantable. Les réseaux sociaux avaient été inondés de photographies de poubelles débordantes, de sols jonchés de déchets. Une telle situation n'est agréable ni pour les passagers ni pour les touristes qui visitent notre pays. Il serait probablement utile d'inscrire dans les contrats passés entre le gestionnaire de gares et l'État un objectif de propreté, voire de salubrité.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Cet amendement vise à ajouter un objectif de propreté des gares au sein du contrat pluriannuel signé entre l'État et Gares & Connexions.

La contractualisation entre l'État et Gares & Connexions doit porter sur des enjeux stratégiques. La propreté des gares est bien sûr une question importante, mais elle n'est tout de même pas, à mon sens, de même niveau que celles qui sont relatives à la trajectoire financière ou à l'aménagement du territoire.

Au demeurant, la préoccupation des auteurs de cet amendement paraît satisfaite, puisque le contrat pluriannuel devra comprendre des objectifs en matière de qualité de service pour les usagers, notion large pouvant inclure la propreté des gares.

Sur cet amendement, la commission s'en remet à la sagesse de la Haute Assemblée.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Sagesse !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 35 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 64 rectifié, présenté par MM. Cornu, Vaspart, Pointereau, Mandelli, Chaize, Huré, de Nicolaÿ, Pellevat et Chevrollier, Mme Bories et MM. J. M. Boyer, Ginesta et Revet, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 18

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 2111-29-1. – Gares et Connexions fournit à l'autorité organisatrice de transport compétente, à sa demande, toute information nécessaire pour l'organisation des services de transport ferroviaire faisant l'objet d'un contrat de service public, sans que puisse y faire obstacle le secret en matière industrielle et commerciale. L'autorité organisatrice prend les précautions nécessaires pour empêcher que des tiers non autorisés aient accès aux données couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale, sans préjudice de la dernière phrase de l'article L. 2121-1 A.

« Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, établit une liste d'informations devant être regardées, de manière irréfragable, comme remplissant les conditions mentionnées au premier alinéa du présent article, ainsi que les délais dans lesquels Gares et Connexions doit transmettre ces informations.

La parole est à M. Gérard Cornu.

M. Gérard Cornu. Cet amendement vise à appliquer à Gares & Connexions les obligations de transparence qui s'imposent à SNCF Mobilités. Il s'agit d'étendre à cette entité le dispositif de transmission obligatoire de données aux autorités organisatrices de transports, comme le suggère le Conseil d'État dans son avis sur cette proposition de loi.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Par cohérence avec le dispositif inscrit à l'article 7 de la proposition de loi, cet amendement prévoit la transmission obligatoire aux autorités organisatrices de transports des données nécessaires à l'organisation des services de transport ferroviaire.

Il est en effet indispensable que les autorités organisatrices de transports puissent disposer de toutes les informations utiles pour préparer et gérer les contrats de service public relatifs à l'exploitation des services ferroviaires. Il s'agit d'ailleurs d'une recommandation que le Conseil d'État a formulée dans son avis sur la proposition de loi.

La commission est donc favorable à cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je veux confirmer que c'est non pas seulement le gestionnaire d'infrastructures, mais bien tous les gestionnaires d'installations de services qui devront fournir des informations dans la perspective de la préparation des appels d'offres.

Sur le principe, je partage donc l'esprit qui préside à cette proposition d'amendement. Néanmoins, s'agissant de la rédaction elle-même, compte tenu des discussions en cours, je m'en remets à la sagesse du Sénat.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 64 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 36 rectifié *bis*, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue, Malhuret, A. Marc et Wattebled, Mme Mélot, M. Fouché et les membres du groupe Les Indépendants – République et Territoires, est ainsi libellé :

Alinéa 22

Compléter cet alinéa par les mots :

après avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale et de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat

La parole est à M. Jérôme Bignon.

M. Jérôme Bignon. Je retire l'amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 36 rectifié *bis* est retiré.

Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 37 rectifié, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue, Malhuret et A. Marc, Mme Mélot et M. Wattebled, est ainsi libellé :

Alinéa 23

Rédiger ainsi cet alinéa :

« 2° Des représentants des entreprises ferroviaires opérant sur le réseau ferré national, dans une proposition représentative de leur part de marché et au nombre d'un représentant au minimum par entreprise ferroviaire ;

La parole est à M. Jérôme Bignon.

M. Jérôme Bignon. Je défends l'idée que des représentants des entreprises ferroviaires opérant sur le réseau ferré national devraient pouvoir faire partie du conseil d'administration de Gares & Connexions.

Ils sont concernés par la situation des gares, puisqu'ils s'en serviront comme utilisateurs sur le réseau dont ils ont la charge. Par voie de conséquence, on ne voit pas pourquoi seule la SNCF siègerait au conseil d'administration de Gares & Connexions.

M. le président. L'amendement n° 38 rectifié *bis*, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue et Malhuret, Mme Mélot et MM. A. Marc, Wattebled et Fouché, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 23

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Des représentants des entreprises ferroviaires opérant sur le réseau ferré national, dans une proposition représentative de leur part de marché et au nombre d'un représentant au minimum par entreprise ferroviaire ;

La parole est à M. Jérôme Bignon.

M. Jérôme Bignon. Je retire l'amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 38 rectifié *bis* est retiré.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 37 rectifié ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. L'avis de la commission est défavorable, monsieur le président.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'avis du Gouvernement est également défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 37 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 39 rectifié *bis*, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue, Malhuret et A. Marc, Mme Mélot, MM. Wattebled, Fouché et les membres du groupe Les Indépendants – République et Territoires, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 24

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« 4° Des représentants des consommateurs ou des usagers.

II. – Alinéa 25

Supprimer les mots :

et au moins un est choisi parmi les représentants des consommateurs ou des usagers

III. – Alinéa 27

Remplacer le mot :

tiers

par le mot :

quart

IV. – Après l'alinéa 27

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Le nombre de représentants nommés en application du 4° est égal au quart du nombre de membres du conseil d'administration.

La parole est à M. Jérôme Bignon.

M. Jérôme Bignon. Cet amendement vise à ajouter une quatrième catégorie à la liste des membres du conseil d'administration de Gares & Connexions : les représentants des consommateurs et des usagers.

Il s'agit de permettre aux consommateurs et aux usagers, c'est-à-dire, en substance, aux passagers, mais pas seulement à eux, d'avoir voix au chapitre à l'occasion des réunions du conseil d'administration de la nouvelle structure de gestion des gares. Principaux concernés avec les salariés, les utilisateurs me semblent avoir droit à l'information et au débat sur ces questions.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Cet amendement tend à renforcer la représentation des consommateurs et des usagers au sein du conseil d'administration de Gares & Connexions : ils composeraient un quart des membres de ce conseil.

La proposition de loi prévoit qu'au moins une des personnalités qualifiées nommées par l'État au conseil d'administration de Gares & Connexions soit un représentant des consommateurs ou des usagers, comme c'est le cas actuellement pour SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

Si la présence des représentants d'usagers est importante pour que le point de vue de ces derniers sur la gestion des gares soit pris en compte, prévoir qu'ils représentent un quart du conseil d'administration de Gares & Connexions paraît tout à fait disproportionné, d'autant plus que, ce faisant, l'amendement tend à supprimer la représentation de l'EPIC SNCF de tête au sein du conseil d'administration du gestionnaire des gares, alors même que Gares & Connexions est une filiale de cet EPIC.

La commission a donc émis un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Sagesse !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 39 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 40 rectifié *bis*, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue, Malhuret et A. Marc, Mme Mélot et MM. Wattebled et Fouché, est ainsi libellé :

Alinéa 25

Remplacer les mots :

deux sont des représentants des autorités organisatrices régionales de transport ferroviaire et du Syndicat des transports d'Île-de-France

par les mots :

un est un représentant pour chaque autorité organisatrice régionale de transport ferroviaire

La parole est à M. Jérôme Bignon.

M. Jérôme Bignon. Il s'agit de modifier la rédaction de l'alinéa 25, afin de ne plus séparer la région Île-de-France et les autres autorités organisatrices régionales de transport.

La formulation que nous proposons exprime bien l'importance que revêt la représentation de chaque autorité organisatrice régionale de transport au sein du conseil d'administration, sans préférence ou privilège pour la région francilienne.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Je propose que l'on s'en tienne à la rédaction de la proposition de la loi, qui prévoit la présence au sein de ce conseil d'au moins deux représentants des autorités organisatrices régionales.

La commission émet donc un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 40 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 22, présenté par Mme Assasi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéas 39 à 44

Supprimer ces alinéas.

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Comme vous l'avez compris, mes chers collègues, nous nous opposons au déclassement des biens de Gares & Connexions lié au changement de statut et au passage en société anonyme. Nous considérons en effet que ce déclassement va permettre la vente rapide de ces biens. Dans un contexte d'austérité budgétaire et de recherche d'économies à tous crins, il est fort probable que ce déclassement tombe comme une aubaine pour les actionnaires de cette société, en l'occurrence, pour l'instant, l'État.

Ainsi, l'accord de l'État, qui est prévu, est purement formel, puisque celui-ci sera à la fois juge et partie. Va-t-on brader le patrimoine des 3 000 gares présentes sur le territoire national ?

À l'inverse, nous pensons que le domaine public ferroviaire doit être considéré avec la plus grande précaution, puisqu'il est support du service public, et que sa cession doit être utilisée très exceptionnellement pour des projets qui répondent eux-mêmes à l'intérêt général.

Telles qu'elles sont rédigées, les dispositions proposées au titre de cet article ne prévoient aucun garde-fou à ces cessions par une entreprise publique devenue société anonyme. Nous proposons donc leur suppression.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Cet amendement vise à supprimer les dispositions de la proposition de loi relatives à la gestion domaniale de biens de Gares & Connexions qui prévoient notamment le déclassement des biens immobiliers relevant de son domaine public.

Or ces dispositions ne visent que les biens immobiliers qui sont la propriété du gestionnaire des gares, et non les gares elles-mêmes, qui sont la propriété de l'État ou d'autres personnes publiques.

Il s'agit en réalité de donner à Gares & Connexions la possibilité de gérer certains biens immobiliers qui servent à ses salariés dans l'exercice de leurs fonctions, par exemple les immeubles de bureau. La proposition de loi prévoit par ailleurs que l'État puisse s'opposer à la cession de tels biens.

La commission a donc émis un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il faut vraiment être attentif, s'agissant de la gestion des actifs, à ne pas continuer à accentuer la séparation entre les biens de SNCF Réseau et les biens de Gares & Connexions, aujourd'hui rattachés à SNCF Mobilités. Je pense en effet que l'idée d'un déclassement pose vraiment des questions ; sous réserve des discussions en cours, il me semble qu'il ne faudrait pas aller dans ce sens.

Le Gouvernement s'en remet donc à la sagesse du Sénat. *(Marques d'ironie sur les travées du groupe Les Républicains.)*

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 22.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 24, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 45

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. Pierre Ouzoulias.

M. Pierre Ouzoulias. Madame la ministre, nous continuons à argumenter contre votre volonté de changer le statut de Gares & Connexions. Il nous semble que certaines dispositions du présent article sont contestables et dangereuses ; nous souhaitons les dénoncer ici de la façon la plus ferme.

Les dispositions auxquelles nous pensons sont notamment celles qui sont relatives aux conditions de transfert des personnels au sein de la nouvelle société anonyme dont vous projetez la création. Le présent article prévoit que Gares & Connexions et SNCF Mobilités concluent un accord relatif au transfert du personnel qui assure des prestations de services en gare, pour ensuite préciser que, à défaut d'accord dans un délai d'un an, les modalités de ce transfert sont définies par voie réglementaire.

Nous trouvons cette disposition particulièrement dangereuse. En effet, elle renvoie au pouvoir réglementaire, dans des délais très courts, une décision qui doit relever du dialogue social et être soumise aux représentants du personnel. Nous estimons donc qu'elle porte atteinte à la démocratie sociale et crée des conditions très défavorables pour les salariés.

Pour cette raison, nous demandons la suppression de cette disposition.

M. le président. L'amendement n° 66 rectifié, présenté par MM. Cornu, Vaspert, Pointereau, Mandelli, Chaize, Huré, de Nicolaj, Pellevat et Chevrollier, Mme Bories et MM. J. M. Boyer, Ginesta et Revet, est ainsi libellé :

Alinéa 45, seconde phrase

Compléter cette phrase par les mots :

, après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières

La parole est à M. Gérard Cornu.

M. Gérard Cornu. Il est clair que le transfert de personnel représente toujours un moment délicat, notamment entre SNCF Mobilités et Gares & Connexions, puisqu'un certain nombre de personnels de SNCF Mobilités travaillent aussi pour Gares & Connexions. C'est donc bien un moment délicat – vous l'avez souligné, mon cher collègue.

Toutefois, si l'article 11 prévoit qu'un accord relatif au transfert des personnels assurant des prestations en gare doit être conclu entre Gares & Connexions et SNCF Mobilités, il dispose en outre que, à défaut d'un tel accord dans un délai d'un an à compter de la transformation de Gares & Connexions en société anonyme, les modalités de ce transfert seraient déterminées par la voie réglementaire.

C'est vrai que c'est un peu dur ! J'ai pensé qu'il était important que l'on dispose d'un garde-fou, si je puis dire. C'est l'objet du présent amendement : prévoir que, dans ce dernier cas, l'ARAFER, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, donne son avis sur les modalités de transfert arrêtées par le Gouvernement.

Voilà le garde-fou que je vous propose, mes chers collègues, au travers de cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. L'amendement n° 24 vise à supprimer le renvoi à un accord entre Gares & Connexions et SNCF Mobilités du soin d'organiser le transfert des personnels de SNCF Mobilités qui assurent des prestations en gare.

Or un tel accord est nécessaire afin que Gares & Connexions dispose des ressources humaines suffisantes pour accomplir sa mission.

Il n'existe *a priori* aucune raison qu'un tel accord n'aboutisse pas, mais il faut bien s'assurer, dans l'hypothèse d'un tel achoppement, que le transfert puisse avoir lieu, ce qui justifie la possibilité donnée à l'État d'intervenir par voie réglementaire.

La commission émet donc un avis défavorable sur l'amendement n° 24.

J'en viens à l'amendement n° 66 rectifié. Afin de doter Gares & Connexions des ressources humaines suffisantes pour exercer sa mission, l'article 11 prévoit qu'un accord doit être conclu entre Gares & Connexions et SNCF Mobilités, relatif au transfert des personnels assurant des prestations en gare. À défaut d'un tel accord, comme je l'ai dit tout à l'heure, les modalités de ce transfert seraient arrêtées par le Gouvernement.

Cet amendement a pour objet de prévoir, dans ce dernier cas, que l'ARAFER est consultée et rend un avis. C'est un ajout pertinent.

Par conséquent, la commission émet un avis favorable sur l'amendement n° 66 rectifié.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Avis de sagesse sur ces deux amendements.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 24.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 66 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote sur l'article.

M. Marc Laménie. Je dirai quelques mots de cet article 11, qui a donné lieu à beaucoup d'amendements et d'échanges d'arguments. Il s'agit du devenir des gares, qui font partie du patrimoine de nos villes, mais aussi de nos villages, lorsque, du moins, les petites communes ont encore la chance d'en conserver une.

Certaines gares vivent ; d'autres, malheureusement, vivent beaucoup moins, parce que les personnels sont de moins en moins nombreux. Je me permets donc d'évoquer l'aspect humain de cette affaire.

Je voterai l'article 11, c'est-à-dire la proposition de transformer Gares & Connexions, filiale de l'établissement public à caractère industriel et commercial SNCF Mobilités, en société anonyme. Malgré tout – je suis peut-être un nostalgique, mais il en faut, au moins quelques-uns ! –, je veux rappeler que ce dont il est question ici, c'est de l'image, de la vie et de l'aménagement de notre territoire. Les gares, c'est la vie de tous les jours !

Certaines gares reçoivent beaucoup de passagers – c'est le cas en région parisienne et dans les grandes villes – et d'autres, malheureusement, ferment. On construit à leur place des sortes de haltes, qui peuvent être automatisées. Malgré la présence de caméras de télésurveillance, l'aspect humain, dans certains cas, disparaît.

Néanmoins, il faut rester positif, comme on dit, et garder confiance. Je voterai donc cet article.

M. le président. Je mets aux voix l'article 11, modifié.

(L'article 11 est adopté.)

Article 12

① Le chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est complété par une section 4 ainsi rédigée :

② « Section 4

③ « *Vente des billets*

④ « Art. L. 2121-13. – L'État peut imposer aux entreprises ferroviaires exploitant des services de transport de personnes de participer à un système commun d'information des voyageurs et de vente de billets, dans des conditions garantissant une concurrence libre et loyale, définies par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. Cette obligation s'impose alors à toutes les entreprises ferroviaires exploitant des services de transport de personnes. »

M. le président. L'amendement n° 56, présenté par MM. Jacquin, Bérut-Débat et J. Bigot, Mmes Bonnefoy et Cartron, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Madrelle, Mmes Prévaille et Tocqueville, M. Kanner et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 4, première phrase

Remplacer les mots :

peut imposer

par le mot :

impose

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Cet article est important. Son objet est la coordination de la billettique et de l'information des voyageurs.

Par cet amendement, nous entendons signifier qu'il est absolument indispensable, du point de vue de la qualité du service, de mettre en place une information consolidée.

Il s'agit de permettre au voyageur d'acheter par un seul canal des titres de transport de différentes entreprises ferroviaires et de bénéficier d'un système unifié de fourniture d'informations sur l'ensemble du territoire. Nous considérons un tel dispositif comme indispensable, sans savoir pour autant s'il s'agira d'un système informatique conçu de manière totalement centralisée ou, au contraire, d'une construction décentralisée, à partir des différentes régions.

Il s'agit d'un amendement d'appel, puisque nous n'avons pas, en la matière, de solution technique précise. Nous souhaitons attirer l'attention de nos collègues sur la nécessité de se pencher très attentivement sur cette question.

Tel est le sens de cet amendement, sur lequel, me semble-t-il, la commission a émis un avis favorable.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Je confirme les propos de M. Jacquin : la commission a émis un avis favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement vise à imposer aux entreprises ferroviaires de participer à un système commun d'information des voyageurs et de vente de billets.

Dans le cadre de la loi d'orientation sur les mobilités, nous proposerons de généraliser l'ouverture des données en temps réel à l'ensemble des services de mobilité ; nous proposerons également de donner aux autorités organisatrices la possibilité d'avoir accès aux services numériques d'achat et de réservation des services de mobilités qui sont de leur ressort territorial.

Cette approche intermodale me semble préférable à la mise en œuvre de la disposition dont nous discutons, qui est possible dans le cadre du règlement, mais qui est prévue de façon sectorielle. Je ne souhaite pas que l'on rende obligatoire cette disposition.

Le Gouvernement émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Je vous remercie, madame la ministre, de prendre une position sur ce dossier sans vous contenter d'émettre un avis de sagesse...

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Nous commençons à nous lasser !

M. Olivier Jacquin. J'avais cru expliquer que nous souhaitions, en présentant cet amendement, nous assurer que l'État veillera à la mise en place d'une information consolidée, sans préconiser un dispositif.

Vous venez de nous dire que cette question serait traitée dans le cadre du chantier de la LOMI, la loi d'orientation de la mobilité intérieure, mais je ne sais si ce chantier donnera lieu ou non à des ordonnances et si nous pourrions débattre ou non.

Vous renvoyez à cette échéance, à cette perspective intéressante, madame la ministre ; pour ma part, je préfère m'en tenir au présent, et maintenir notre proposition, qui me semble tout à fait raisonnable et constructive.

M. le président. La parole est à M. Gérard Longuet, pour explication de vote.

M. Gérard Longuet. C'est un très bon amendement qui est présenté par notre collègue Olivier Jacquin. Il se trouve que sur les réseaux de l'Est, nous pouvons aller en Moselle, par exemple, par les services de la SNCF ou par ceux de l'ICE.

Or il est à peu près impossible, en gare de l'Est, d'avoir des informations sur les horaires de l'ICE, puisque ces trains n'appartiennent pas à la SNCF, qui n'en assure pas la promotion.

Mon cher collègue, je voterai volontiers pour l'adoption de votre amendement si vous distinguez la billettique et l'information. On s'aperçoit, en effet, que l'information relève des services des gares, lesquels sont à la disposition de tous les passagers, ces derniers devant pouvoir accéder à toutes les informations. En revanche, on peut difficilement demander à un service de billetterie de la SNCF de vendre les billets de ses concurrents, d'autant plus que les règles commerciales devraient conduire les uns et les autres à se distinguer par les services qu'ils offrent à leurs clients.

J'ai donc plutôt envie de voter votre amendement, mais pour la partie relative à l'information, sachant que la billettique, elle, est tout de même une affaire commerciale : une fois choisi l'horaire qui me convient, c'est à moi de négocier les conditions de mon déplacement.

M. Olivier Jacquin. Cette remarque est pertinente !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 56.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 61 rectifié *bis*, présenté par MM. Mandelli, D. Laurent, Pellevat et Husson, Mme Garriaud-Maylam, MM. Bansard, de Nicolaÿ et Pierre, Mme Lavarde, MM. Paccaud, Bazin et Lefèvre, Mme Eustache-Brinio, M. Chaize, Mme Estrosi Sassone, M. Savary, Mme Deromedi, MM. Rapin, H. Leroy, Charon et Brisson, Mmes Imbert et Lamure, M. Bascher, Mme Deroche et MM. Savin, Darnaud, Gremillet, Kennel et Chevrollier, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

« L'État garantit aux distributeurs de billets, qu'ils soient en ligne ou non, et indépendants ou non des entreprises ferroviaires, le libre accès à toutes données brutes de ce système d'information de voyageurs sous un format approprié. »

La parole est à Mme Christine Lavarde.

Mme Christine Lavarde. Cet amendement vise à garantir l'accès aux données brutes du système commun d'information des voyageurs pour les distributeurs de billets, qu'ils soient liés ou non aux entreprises ferroviaires. Cet accès permettrait à l'ensemble des distributeurs d'informer leurs clients français et internationaux en temps réel et de manière efficace.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Cet amendement vise à donner aux distributeurs de billets l'accès à « toutes données brutes » du système commun d'information et de vente de billets, ce qui me semble excessif : certaines données, par exemple les données personnelles concernant les voyageurs, n'ont pas à être transmises aux distributeurs de billets. L'obligation posée me semble donc insuffisamment définie.

Par ailleurs, je rappelle que les conditions précises de la mise en place de ce système commun seront définies par un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'ARAFER.

La commission demande donc le retrait de cet amendement, faute de quoi elle émettrait un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je voudrais redire que, dans le cadre de la préparation de la loi d'orientation sur les mobilités, nous proposerons de placer en *open data* l'ensemble des données d'information des voyageurs. Nous procéderons donc d'une autre manière pour répondre au même objectif.

Le Gouvernement demande donc lui aussi le retrait de cet amendement, faute de quoi il émettrait un avis défavorable.

M. le président. Madame Lavarde, l'amendement n° 61 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Christine Lavarde. L'objet de cet amendement n'était pas la communication des données personnelles – nous comprenons bien qu'elles sont protégées, notamment par la CNIL, la Commission nationale de l'informatique et des libertés –, mais la promotion d'une information efficace des voyageurs.

J'entends que ce problème sera traité dans le futur projet de loi. Nous serons attentifs au texte qui sera proposé. En attendant, je retire cet amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 61 rectifié *bis* est retiré.

Je mets aux voix l'article 12, modifié.

(L'article 12 est adopté.)

Chapitre III

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 13

- ① I. – La seconde phrase de l'article L. 1212-3-2 du code des transports est supprimée.
- ② II. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ③ 1° Les articles L. 2121-4, L. 2121-8-1 et L. 2133-7 sont abrogés ;
- ④ 2° Le second alinéa de l'article L. 2121-6 est supprimé ;
- ⑤ 3° L'article L. 2121-7 est ainsi modifié :
- ⑥ a) À la seconde phrase du premier alinéa, les mots : « SNCF Mobilités » sont remplacés par les mots : « l'entreprise ferroviaire avec laquelle elle a signé un contrat de service public » ;
- ⑦ b) Le dernier alinéa est supprimé ;
- ⑧ 4° Au premier alinéa de l'article L. 2121-9, les mots : « , à l'exception des articles L. 2121-4-1 et L. 2121-8-1, » sont supprimés.
- ⑨ III. – (*Supprimé*)
- ⑩ IV. – Le II du présent article entre en vigueur le 3 décembre 2019. – (*Adopté.*)

Article 14

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le second alinéa de l'article L. 2141-12 est supprimé ;
- ③ 2° L'article L. 2141-19 est ainsi rédigé :
- ④ « Art. L. 2141-19. – Les ressources de SNCF Mobilités sont constituées par :
- ⑤ « 1° Les recettes directes du trafic ;
- ⑥ « 2° Les concours versés par les autorités organisatrices de transport pour la réalisation de services de transport ferroviaire de personnes faisant l'objet d'un contrat de service public ;
- ⑦ « 3° Les autres produits liés aux biens dont il est propriétaire ;
- ⑧ « 4° Les produits financiers ;
- ⑨ « 5° Les produits divers et ceux des activités connexes ou accessoires. »
- ⑩ II à IV. – (*Supprimés*)
- ⑪ V. – Jusqu'au 13 décembre 2020, SNCF Mobilités reçoit des concours financiers de la part de l'État au titre des charges résultant des missions de service public qui lui sont confiées en raison du rôle qui est imparti au transport ferroviaire dans la mise en œuvre du droit au

transport et de ses avantages en ce qui concerne la sécurité et l'énergie. Les filiales créées ou acquises par SNCF Mobilités ne peuvent recevoir ces concours financiers. – (*Adopté.*)

Article 15

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 2101-1 est ainsi modifié :
- ③ a) À la première phrase du premier alinéa, après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , Gares et Connexions » ;
- ④ b) À la deuxième phrase du même premier alinéa et à la première phrase du deuxième alinéa, le nombre : « trois » est remplacé par le nombre : « quatre » ;
- ⑤ c) À la troisième phrase du même premier alinéa, les mots : « chacun des établissements publics » sont remplacés par les mots : « chacune de ces entités » ;
- ⑥ 2° L'article L. 2101-2 est ainsi modifié :
- ⑦ a) Aux premier, deuxième et troisième alinéas, après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , Gares et Connexions » ;
- ⑧ b) Au même troisième alinéa, les mots : « l'un des établissements publics » sont remplacés par les mots : « l'une des entités » ;
- ⑨ 3° Aux articles L. 2101-3 et L. 2101-4 et à la première phrase de l'article L. 2102-2, après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , de Gares et Connexions » ;
- ⑩ 4° L'article L. 2101-5 est ainsi modifié :
- ⑪ a) Au premier alinéa du I, après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , à Gares et Connexions » et les mots : « chacun de ces établissements publics lorsqu'ils sont dotés » sont remplacés par les mots : « chacune de ces entités lorsqu'elles sont dotées » ;
- ⑫ b) Au II et à la première phrase du III, les mots : « établissements publics » sont remplacés par le mot : « entités » ;
- ⑬ c) À la dernière phrase du même III, les mots : « aucun des établissements publics » sont remplacés par les mots : « aucune des entités » ;
- ⑭ d) Au IV, les mots : « établissements publics » sont remplacés par le mot : « entités » et les mots : « qu'ils » sont remplacés par les mots : « qu'elles » ;
- ⑮ 5° L'article L. 2101-6 est ainsi modifié :
- ⑯ a) Le premier alinéa est ainsi modifié :
- ⑰ – à la première phrase, le mot : « établissements » est remplacé par le mot : « entités » ;
- ⑱ – à la seconde phrase, les mots : « établissements publics » sont remplacés par le mot : « entités » ;
- ⑲ b) Au troisième alinéa, les mots : « établissements publics » sont remplacés par le mot : « entités » ;
- ⑳ c) Le dernier alinéa est ainsi modifié :
- ㉑ – à la première phrase, après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , de Gares et Connexions » ;
- ㉒ – à la deuxième phrase, les mots : « établissement public » sont remplacés par le mot : « entité » ;

- 23 – à la troisième phrase, les deux occurrences des mots : « établissement public » sont remplacées par le mot : « entité » et, à la fin, le mot : « concerné » est remplacé par le mot : « concernée » ;
- 24 – à la fin de la dernière phrase, les mots : « établissement public concerné » sont remplacés par les mots : « entité concernée » ;
- 25 6° L'article L. 2102-1 est ainsi modifié :
- 26 a) Au 3°, les mots : « différents établissements publics » sont remplacés par les mots : « différentes entités » ;
- 27 b) À l'avant-dernier alinéa, après la référence : « aux articles L. 2111-9 », est insérée la référence : « , L. 2111-28 » ;
- 28 7° À la première et à la seconde phrase du premier alinéa de l'article L. 2102-3, après les mots : « SNCF Mobilités », sont insérés les mots : « , Gares et Connexions » ;
- 29 8° Le premier alinéa de l'article L. 2102-4 est ainsi modifié :
- 30 a) À la première phrase, après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , de Gares et Connexions » ;
- 31 b) La seconde phrase est ainsi modifiée :
- 32 – après les mots : « présent code », sont insérés les mots : « et des fonctions de Gares et Connexions mentionnées à l'article L. 2111-28 » ;
- 33 – sont ajoutés les mots : « et aux gares de voyageurs » ;
- 34 9° Au deuxième alinéa de l'article L. 2102-7 et à l'article L. 2133-11, après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , Gares et Connexions » ;
- 35 10° Après les mots : « ne peut », la fin du second alinéa de l'article L. 2102-8 est ainsi rédigée : « pas être membre des organes dirigeants de SNCF Réseau, de Gares et Connexions ou de SNCF Mobilités. » ;
- 36 11° L'article L. 2102-10 est ainsi modifié :
- 37 a) Au deuxième alinéa, après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , Gares et Connexions » ;
- 38 b) À la première phrase du quatrième alinéa, le mot : « établissements » est remplacé par le mot : « entités » ;
- 39 c) À la seconde phrase du même quatrième alinéa, après les deux occurrences des mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , de Gares et Connexions » ;
- 40 d) À l'avant-dernier alinéa, les mots : « trois établissements » sont remplacés par les mots : « quatre entités » ;
- 41 e) Au dernier alinéa, les mots : « trois établissements publics » sont remplacés par les mots : « quatre entités » ;
- 42 12° L'article L. 2102-19 est ainsi modifié :
- 43 a) Le 1° est ainsi modifié :
- 44 – après la première occurrence des mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , entre la SNCF et Gares et Connexions, » ;
- 45 – après la seconde occurrence des mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , Gares et Connexions » ;
- 46 b) Au 2°, après les mots : « SNCF Mobilités », sont insérés les mots : « et de Gares et Connexions » ;
- 47 13° L'article L. 2102-20 est ainsi modifié :
- 48 a) La première phrase du premier alinéa est complétée par les mots : « et de Gares et Connexions » ;
- 49 b) À la première phrase du second alinéa, le mot : « constatation » est remplacé par les mots : « de Gares et Connexions, en tenant compte des objectifs de rénovation des gares qui lui sont assignés dans le cadre du contrat pluriannuel conclu entre l'État et Gares et Connexions mentionné à l'article L. 2111-29, et après constatation » ;
- 50 14° Le début du premier alinéa de l'article L. 2123-1 est ainsi rédigé : « Les installations de service font... (*le reste sans changement*). » ;
- 51 15° Aux première et dernière phrases du premier alinéa de l'article L. 2123-4, les mots : « SNCF Mobilités » sont remplacés par les mots : « Gares et Connexions » .
- 52 II. – Le I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2020.
- M. le président.** Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.
- L'amendement n° 41 rectifié *ter*, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue, Malhuret et A. Marc, Mme Mélot et MM. Watbled et Fouché, est ainsi libellé :
- I. – Alinéa 11
- Rédiger ainsi cet alinéa :
- a) Au premier alinéa du I, les mots : « à SNCF Réseau » sont supprimés ;
- II. – Après l'alinéa 11
- Insérer trois alinéas ainsi rédigés :
- ...) Après le premier alinéa du I, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- « Il est constitué auprès de la SNCF Réseau, par dérogation aux dispositions de l'article L. 2313-1 du code du travail relatives au comité social et économique central d'entreprise, un comité social et économique central du groupe public ferroviaire commun à la SNCF Réseau et à Gares et Connexion et une commission consultative auprès de chacun de ces établissements publics lorsqu'ils sont dotés de plusieurs comités d'établissement. » ;
- ...) Aux deuxième et troisième alinéas du même I, trois fois, après le mot : « ferroviaire », sont insérés les mots : « et au comité social et économique central de SNCF Réseau » ;
- III. – Alinéa 28
- Remplacer cet alinéa par quatre alinéas ainsi rédigés :
- 7° L'article L. 2102-3 est ainsi modifié :
- a) Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- « Pour l'exercice des missions prévues aux articles L. 2111-28 et L. 2111-29, SNCF et SNCF Mobilités recourent à Gares et Connexions. À cette fin, SNCF et SNCF Mobilités concluent des conventions avec Gares et Connexions. » ;

b) Au second alinéa, les mots : « au premier alinéa » sont remplacés par les mots « aux premier et deuxième alinéas » ;

IV. – Alinéas 29 à 34

Remplacer ces alinéas par trois alinéas ainsi rédigés :

...° Après l'article L. 2102-4, il est inséré un article L. 2102-... ainsi rédigé :

« *Art. L. 2102-...* – Les attributions dévolues à la SNCF Réseau par le présent code à l'égard de Gares et Connexions sont identiques à celles qu'une société exerce sur ses filiales, au sens de l'article 233-1 du code du commerce. Ces attributions s'exercent dans le respect des exigences d'indépendance, au plan décisionnel et organisationnel, des fonctions de SNCF Réseau mentionnées au 1° de l'article 2111-9 du présent code, en vue de garantir en toute transparence un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure du réseau ferré national.

« SNCF Réseau peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes en vue de réaliser toute opération utile à ses missions. Elle détient pour sa tutelle sur Gares et Connexions, directement ou indirectement, les participations des filiales de conseil ou d'ingénierie ferroviaire à vocation transversale. » ;

V. – Alinéas 36 à 41

Supprimer ces alinéas.

VI. – Alinéas 47 à 49

Rédiger ainsi ces alinéas :

...° Après l'article L. 2102-20, il est inséré un article L. 2102-... ainsi rédigé :

« *Art. L. 2102-...* – SNCF Réseau perçoit un dividende sur le résultat de Gares et Connexions. Ce dividende est prélevé en priorité sur le bénéfice distribuable de l'exercice, au sens de l'article 232-11 du code du commerce. Il peut être prélevé sur les réserves disponibles.

« Le montant de ce dividende est fixé après examen de la situation financière de Gares et Connexions et constatation, par son conseil d'administration, de l'existence de sommes distribuables. Il est soumis, pour accord, à l'autorité compétente de l'État, qui se prononce dans un délai d'un mois. À défaut d'opposition à l'issue de ce délai, l'accord de celle-ci est réputé acquis. » ;

VII. – Alinéa 51

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. Jérôme Bignon.

M. Jérôme Bignon. Cette nouvelle rédaction de l'article 15 vise à garantir la neutralité de Gares & Connexions en rattachant cette structure au gestionnaire d'infrastructures. Il paraît en effet nécessaire, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs, que le système ferroviaire français se réorganise autour de SNCF Réseau, garant de la modernisation et de la performance des services ferroviaires.

Ce rattachement accordera autonomie décisionnelle, juridique, financière et opérationnelle à Gares & Connexions. Il permettra ainsi de mettre en place une nouvelle gouvernance, dans laquelle Gares & Connexions est rattachée à SNCF Réseau. Dans la nouvelle rédaction proposée, la première structure est donc placée sous l'autorité de la seconde, laquelle est considérée comme l'employeur des salariés de Gares & Connexions et comme responsable de la politique de ressources humaines et des négociations sociales.

Dès lors, SNCF Réseau doit percevoir un dividende sur le résultat de Gares & Connexions pour effectuer ces missions.

M. le président. L'amendement n° 67, présenté par M. Longeot, au nom de la commission, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 49

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

c) Le second alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Le dividende perçu par la SNCF est reversé à SNCF Réseau dans les conditions prévues par le 4° de l'article L. 2111-24 du présent code en vue d'améliorer le réseau ferré national. » ;

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. le rapporteur, pour présenter cet amendement et pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 41 rectifié *ter*.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. Le code des transports prévoit actuellement la possibilité pour l'établissement public SNCF de tête de percevoir un dividende sur le résultat de SNCF Mobilités, donc sur celui des gares de voyageurs, lorsqu'il existe des sommes distribuables. Ce dividende peut ensuite être reversé à SNCF Réseau sous forme de dotations.

L'article 15 de la proposition de loi entend pérenniser ce dispositif après que Gares & Connexions aura été séparée de SNCF Mobilités et transformée en société anonyme, afin d'éviter que les dividendes issus de l'activité des gares ne soient captés en totalité par l'État et afin de faire en sorte qu'ils puissent être reversés à SNCF Réseau en vue de participer à l'entretien du réseau ferré.

Dans son avis sur la proposition de loi, le Conseil d'État a recommandé de préciser explicitement dans la loi que ces dividendes seront reversés à SNCF Réseau en vue de l'amélioration du réseau.

Tel est l'objet de cet amendement.

J'en viens à l'amendement n° 41 rectifié *ter*. En donnant mon avis sur l'amendement n° 23, j'ai déjà souligné les raisons qui font craindre qu'un rattachement de Gares & Connexions à SNCF Réseau ne conduise à un sous-investissement dans les gares en raison du montant de la dette du gestionnaire de réseau.

Pour les mêmes raisons, la commission a émis un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse de la Haute Assemblée pour l'amendement n° 41 rectifié *ter*.

En revanche, il émet un avis défavorable sur l'amendement n° 67.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 41 rectifié *ter*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 67.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 15, modifié.

(L'article 15 est adopté.)

Vote sur l'ensemble

M. le président. Avant de mettre aux voix l'ensemble de la proposition de loi, je donne la parole à M. Guillaume Gontard, pour explication de vote.

M. Guillaume Gontard. La proposition de loi que nous venons d'examiner inaugure la course, contre la montre et au pas de charge, engagée par la majorité sénatoriale et le Gouvernement pour l'ouverture à la concurrence et les changements de statut au sein de l'entreprise publique SNCF.

Nous souhaitons faire entendre une autre voix dans ce concert libéral qui crée de grands dangers pour le service public ferroviaire, que ce soit en termes d'offre pour les usagers, de sécurité, de couverture de l'ensemble du territoire ou encore de tarification.

Après la téléphonie, l'énergie, le fret ferroviaire, ce sont maintenant les transports ferroviaires de voyageurs qui sont visés par la libéralisation, afin de permettre aux entreprises privées de faire des profits.

Nous nous opposons à cette logique et portons un tout autre projet – des propositions que, durant les débats, nous avons été souvent seuls à défendre, permettant de dégager des financements nouveaux pour le service public et de commencer à répondre aux nouveaux besoins de mobilité et de transition écologique.

Quatre-vingts ans après la création de la SNCF, la question reste la même : quelle place donne-t-on au rail ? À nos yeux, le chemin de fer reste un outil puissant de désenclavement des territoires ; il est le lien entre les territoires et les hommes, un élément de la promesse d'égalité chère à nos concitoyens.

Par ailleurs, voulons-nous toujours plus de camions sur nos routes et toujours plus de bus sur les axes auparavant desservis par des lignes de trains ? Ce modèle libéral, qui est celui du laisser-faire, du désengagement public, donc de la casse de l'outil industriel, préparant la concurrence, n'est écologiquement pas soutenable pour les générations futures.

Le train relève de l'intérêt général et nécessite un système d'exploitation unifié, sur un réseau unique, pour garantir une offre cohérente et performante et une péréquation à l'échelle nationale.

Vous l'aurez compris, mes chers collègues, nous voterons contre cette proposition de loi. Vous nous trouverez demain encore, lors de l'examen des ordonnances, les plus farouches opposants à des politiques funestes dirigées contre le service public.

Opposants, nous le serons aussi au changement de statut de l'entreprise historique, prélude, comme à chaque fois, à la privatisation et à la soumission aux impératifs des marchés financiers, contre l'intérêt des citoyens.

Opposants, enfin, nous le serons à la suppression du statut des cheminots, qui ouvre le piège du « tous contre tous ».

Opposants, donc, mais également, comme nous l'avons montré hier et aujourd'hui, acteurs du débat : nous saurons être force de proposition.

M. le président. La parole est à M. Jérôme Bascher, pour explication de vote.

M. Jérôme Bascher. Évidemment, je voterai en faveur de cette proposition de loi, qui montre que le Sénat a un train d'avance sur le Gouvernement : il a travaillé très largement à l'avance – je pense à notre ancien collègue Louis Nègre, et, bien sûr, au président de la commission, Hervé Maurey, qui ont défriché le sujet.

Les débats qui ont eu lieu dans cette enceinte montrent qu'il existe des attentes, et que tous les sujets sont très complexes : lorsque l'on tire un bout de la ficelle, ce sont, hélas, tous les rails qui viennent avec ! *(Sourires.)* Tout cela forme un meccano assez complexe.

Cependant, il importe avant tout de ne pas attendre. Pour en avoir discuté la semaine dernière avec le président Xavier Bertrand, je puis vous dire que nous avons un besoin urgent de concurrence dans les Hauts-de-France.

L'usager quotidien qui parle ici en ce moment sait le ras-le-bol des usagers du quotidien concernant le TER. Et nous attendons, dans la région Hauts-de-France, une concurrence dès que possible. Pas en 2023, madame la ministre : dès 2020 si possible !

C'est une nécessité : partout dans le monde où il y a eu mise en concurrence, il y a eu amélioration du service. Évidemment, cela ne signifie pas nécessairement des bénéfices ; on ne voit pas comment cela pourrait être le cas...

En tant que sénateurs des Hauts-de-France, avec le président de notre région, Xavier Bertrand, nous serons très attentifs sur ce sujet lorsque le texte viendra en discussion. Inspirez-vous donc des excellents travaux de mes collègues du Sénat, madame la ministre !

M. le président. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. Je salue également le travail des auteurs de la présente proposition de loi, Hervé Maurey et notre ancien collègue Louis Nègre, ainsi que celui de M. le rapporteur et de l'ensemble des membres de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

Ce texte vient après la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, qui a institué des entités dont nous avons largement parlé, comme SNCF Réseau, SNCF Mobilités et SNCF Gares & Connexions.

Je crois qu'il y a un schéma d'ensemble à préserver. On peut comprendre les inquiétudes du monde cheminot – c'est le fils d'un ancien cheminot qui vous parle. Elles sont légitimes, et il faut les respecter. Les personnels concernés sont attachés à leur travail, quel que soit leur niveau de responsabilité : je pense autant aux personnels roulants qu'aux agents de service dans les gares, ou à ceux qui sont chargés de l'entretien du réseau ou de la maintenance, sujet dont nous avons beaucoup débattu.

L'État reste effectivement un partenaire très important. C'est vrai aussi des collectivités territoriales, en particulier des régions: au cours des dernières années, il y a eu des investissements très importants, notamment sur le matériel roulant, automoteur, thermique et électrique.

L'ouverture à la concurrence doit être appréhendée avec prudence. Celle du fret, en 2003, a malheureusement abouti à une chute du trafic. Des voies et des infrastructures ferroviaires sont sous-utilisées. On ne peut que le regretter, notamment pour les voyageurs.

Nous souhaitons qu'il y ait une augmentation de la fréquentation. Il faut vraiment conforter l'ensemble du réseau, tant en milieu urbain que dans le monde rural.

Par souci de cohérence, je m'abstiendrai donc sur ce texte, comme je l'avais fait sur la loi de 2014.

M. le président. La parole est à M. Gérard Cornu, pour explication de vote.

M. Gérard Cornu. Tout d'abord, je veux féliciter M. le rapporteur, qui a effectué un travail très important, ainsi que les auteurs de la proposition de loi, M. Maurey et notre ancien collègue Louis Nègre.

Ils ont œuvré en profondeur au cours de l'année 2017, multipliant les rencontres, les concertations, le dialogue. Leur démarche s'inscrit dans une tradition sénatoriale; notre Haute Assemblée a toujours été très attentive à la problématique ferroviaire et au sort de cette grande entreprise qu'est la SNCF; je songe par exemple à l'action d'anciens collègues comme François Gerbaud et Hubert Haenel.

Madame la ministre, nous avons bien compris que vous vouliez une « approche globale »; vous êtes dans votre rôle. Mais nous avons eu un débat intéressant. Nous avons échangé des points de vue entre majorité et opposition et obtenu quelques avancées, qui pourront d'ailleurs vous servir lors de la présentation de votre projet et inspirer les amendements que nous serons amenés à déposer dans cette perspective.

Bien entendu, nous ne nous faisons pas trop d'illusions sur l'issue d'une telle démarche parlementaire. Nous avons bien compris que la proposition de loi aurait du mal à franchir l'obstacle de l'Assemblée nationale. Mais je crois qu'il est à l'honneur du Sénat d'avoir mené ce débat pendant deux jours; nous avons confronté des idées parfois divergentes, et souvent intéressantes.

À présent, place au grand débat sur l'ensemble des mobilités!

M. le président. La parole est à M. Frédéric Marchand, pour explication de vote.

M. Frédéric Marchand. J'ignore si le Sénat a un train d'avance, mais j'ai au moins une certitude: comme je l'indiquais hier à la tribune, il ne faut pas que le Sénat reste à quai et regarde passer le train du progrès! (*Sourires.*)

Conformément à la position que nous avons adoptée, position que certains, semble-t-il, ne jugent pas très constructive, nous voterons contre cette proposition de loi.

Au fond, nos débats ont apporté la démonstration que la méthode choisie n'était pas la bonne. Nous le voyons bien, au-delà des divergences qui peuvent exister entre les uns et les autres, beaucoup d'interrogations demeurent. La réforme de notre service public ferroviaire ne saurait se résumer à la seule ouverture à la concurrence, avec les recettes toutes faites qui nous sont proposées. Il faut s'y pencher beaucoup plus sérieusement et longuement.

C'est le sens de la concertation qui a été engagée par Mme la ministre, dont je salue d'ailleurs la disponibilité et la qualité des réponses.

Je pense qu'il faut laisser un peu de temps au temps; certes, pas trop de temps, puisque l'ouverture à la concurrence approche, mais nous sommes aussi confrontés à d'autres enjeux: préparer le service public aux nouvelles exigences qui l'attendent. Je suis persuadé que nous aurons ce débat, dont nous avons bien vu qu'il était attendu sur toutes les travées de cet hémicycle.

M. le président. La parole est à M. Ladislav Poniatowski, pour explication de vote.

M. Ladislav Poniatowski. Je voterai évidemment cette proposition de loi, dont je remercie les auteurs, Hervé Maurey et Louis Nègre, ainsi que le rapporteur.

Madame la ministre, au vu de l'attitude du Gouvernement, je m'interroge sur le devenir des propositions de loi. Au moins avez-vous fait preuve, vous, d'une correction totale. Je le souligne, car cela n'a pas forcément été le cas de tous vos collègues ces derniers jours; j'ai encore en travers de la gorge le comportement quasi méprisant dont Mme Schiappa a récemment fait preuve à notre égard! (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, du groupe Union Centriste et du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, ainsi que sur des travées du groupe socialiste et républicain.*)

Il faut nous dire ce que vous voulez! Si vous ne voulez pas qu'il y ait de débat entre l'exécutif et le législatif, si vous ne voulez pas de propositions de loi, dites-le donc! On a l'impression que vous voulez juste nous donner un peu de grain à moudre.

D'ailleurs, vous n'avez pas joué le jeu. Si je vous ai gentiment surnommée « Madame Sagesse », c'est parce que vous nous avez systématiquement répondu: « Sagesse »! Je le déplore. Je vous ai connue lorsque vous exerciez des responsabilités auprès de Mme Royal; j'avais apprécié de travailler avec vous. Vous auriez pu apporter beaucoup plus à ce débat en vous y impliquant vraiment. Je regrette que vous ayez été aussi absente.

Monsieur le président, je m'interroge sincèrement – le Sénat a le devoir d'en faire de même – sur le devenir de nos propositions de loi. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et du groupe Union Centriste.*)

M. le président. La parole est à Mme Annick Billon, pour explication de vote.

Mme Annick Billon. Le groupe Union Centriste votera évidemment ce texte à l'unanimité. Je félicite les auteurs de la proposition de loi, ainsi que M. le rapporteur, qui a réalisé un travail très important. Le Sénat n'a pas avancé à un train de sénateur sur le sujet! (*Sourires.*)

Je souscris aux propos de notre collègue Ladislav Poniatowski sur le sort réservé aux propositions de loi. Plusieurs propositions de loi ont été adoptées au Sénat avec un comportement des ministres assez déplacé, pour ne pas dire...

M. Pierre Ouzoulias. Méprisant!

Mme Annick Billon. ... dédaigneux.

Quoi qu'il en soit, le groupe Union Centriste est très satisfait de cette proposition de loi. (*Applaudissements sur les travées du groupe Union Centriste et du groupe Les Républicains.*)

M. le président. La parole est à M. Claude Malhuret, pour explication de vote.

M. Claude Malhuret. Je m'associe aux remerciements adressés par les orateurs précédents aux auteurs de la proposition de loi, ainsi qu'à M. le rapporteur. La discussion a été fort intéressante, mais je pense qu'elle demeure inaboutie.

L'un de nos collègues a indiqué qu'il y avait besoin de plus de concurrence en Île-de-France.

M. Jérôme Bascher. Non, dans les Hauts-de-France !

M. Claude Malhuret. En réalité, nous avons besoin de concurrence – de beaucoup de concurrence – partout !

À cet égard, notre groupe estime que la proposition de loi ne va pas assez loin. Je pense notamment à un certain nombre d'amendements que nous avons déposés sur les articles 8 et 15 et qui ont été rejetés.

À nos yeux, le texte fait preuve sur le sujet, sinon d'un certain conservatisme, du moins d'une très grande modestie dans les mesures proposées. Nous espérons que le texte qui sera bientôt présenté par le Gouvernement permettra d'aller beaucoup plus loin.

Je ne partage pas l'analyse de Ladislas Poniatowski sur les avis de sagesse que Mme la ministre a émis. J'y vois au contraire le signe que le Gouvernement fait preuve d'ouverture et peut évoluer dans le sens que je souhaite.

Notre groupe a demandé un scrutin public. Nous nous abstenons sur cette proposition de loi, en espérant que le prochain rendez-vous, c'est-à-dire celui qui est annoncé par le Gouvernement, sera le bon. (*M. Jérôme Bignon applaudit.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour explication de vote.

M. Jean-Claude Requier. Je salue à mon tour les deux auteurs de la proposition de loi, ainsi que le rapporteur Jean-François Longeot, qui a répondu avec beaucoup de compétence et d'efficacité aux différents orateurs.

Je considère quelque peu ce débat comme un galop d'essai, une mise en jambes, un tour de chauffe – certains trains fonctionnent à la vapeur ! (*Sourires.*) – avant le grand débat sur les mobilités. Nous serons présents et nous assumerons donc notre rôle. Gageons que Mme la ministre, qui s'est un peu réservée au cours de notre débat, saura nous surprendre et formuler des propositions novatrices à cette occasion...

Mon groupe, à l'instar de celui qui est présidé par Claude Malhuret, préfère attendre. C'est pourquoi nous nous abstenons sur cette proposition de loi.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Je félicite, comme je l'avais déjà fait lors de la discussion générale, les auteurs de la présente proposition de loi, ainsi que M. le rapporteur.

Ce débat a constitué une sorte de « hors-d'œuvre » dans la perspective de la réforme ferroviaire et de la grande loi sur les mobilités à venir. Il a été très intéressant, et nous y avons trouvé de réels motifs de satisfaction.

Cependant, la discussion a mis en lumière un besoin d'approfondissement significatif. Je regrette que les auteurs du texte n'aient pas voulu suivre notre suggestion d'être moins directifs et de transposer les dérogations que, pour une fois, la Commission européenne proposait. Je comprends mal cette position : d'habitude, c'est nous qui sommes les régulateurs, et c'est vous qui demandez plus de liberté... Dont acte !

À mes yeux, ces transpositions confinent au dogme libéral, un dogme qui n'a pas plus lieu d'être. La libéralisation du transport ferroviaire n'apporte pas systématiquement des bénéfices : il y a des contre-exemples ! Comme je l'avais indiqué lors de la discussion générale, nous souhaitons dynamiser, et non pas dynamiter le service public ! C'est pourquoi nous voterons contre la proposition de loi.

Madame la ministre, je voudrais à la fois adresser un *satisfecit* et exprimer un regret.

Le *satisfecit* concerne la manière dont vous avez participé au débat, forte de votre évidence compétence sur le sujet.

Le regret concerne les informations essentielles que nous attendions à la fois sur la manière dont vous comptez traiter la question essentielle de la dette et sur les perspectives d'un financement moderne de l'infrastructure ferroviaire qui comprendrait les externalités positives. Je crains d'en apprendre plus demain dans la presse, puisque vous allez révéler, je crois, une étape des concertations menées actuellement.

D'ailleurs, vous avez progressivement évolué au cours du débat.

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

M. Olivier Jacquin. Vous avez émis de plus en plus d'avis de sagesse. Certes, nous sommes très flattés que vous nous considériez comme des sages. Mais nous aurions apprécié que cette sagesse puisse s'exprimer dans le cadre d'un véritable débat démocratique et parlementaire !

Le débat renforce notre position s'agissant des différents axes de progrès que nous défendons...

M. le président. Il faut vraiment conclure !

M. Olivier Jacquin. ... c'est-à-dire la maîtrise publique des services publics, la protection moderne des travailleurs des mobilités, l'aménagement du territoire et la décentralisation.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-François Longeot, rapporteur. À l'instar de nombre de nos collègues, je remercie MM. Maurey et Nègre d'avoir déposé cette proposition de loi, qui n'est d'ailleurs pas arrivée par hasard. Nous sommes tous conscients des difficultés que connaît le secteur ferroviaire et de la nécessité d'adapter nos obligations européennes aux exigences qui sont les nôtres sur le territoire.

Le travail substantiel qui a été mené depuis 2017 a permis de beaucoup enrichir le débat. Il était, me semble-t-il, important que le Sénat puisse se saisir du sujet. Nous nous contentons trop souvent d'évoquer l'aménagement du territoire. Or en parler, c'est bien, mais agir, c'est mieux !

Le débat sur ce texte a permis d'aborder la question des territoires. Nous avons eu à cœur de voir comment traiter les lignes rentables et les lignes non rentables. Il faut, je le crois, porter une attention toute particulière non seulement aux territoires, mais aussi à nos administrés : ne laissons pas se créer des déserts numériques, ferroviaires ou relatifs aux transports en général !

Je suis convaincu que cette proposition de loi va enrichir vos réflexions, madame la ministre. Je crois d'ailleurs qu'elle peut inspirer beaucoup de monde. Il y aura beaucoup à faire sur ce dossier. Il fallait saisir l'occasion, et je pense que nous l'avons saisie.

Je remercie l'ensemble des groupes qui sont intervenus au cours du débat. Il est normal qu'il y ait des points de vue contradictoires. Si tout le monde était d'accord sur tout, il suffirait d'une seule personne dans l'hémicycle ! Mais nous

nous sommes écoutés, nous avons formulé des propositions, nous avons amendé le texte et nous avons réexaminé un certain nombre de dispositions. Je pense par exemple à l'amendement de Gérard Cornu sur le personnel; ce n'était pas chose facile, mais le consensus auquel nous sommes parvenus me paraît intéressant.

Merci à tous ceux qui ont participé à ce débat! Je salue d'ailleurs également les fonctionnaires du Sénat, qui ont effectué un travail remarquable. J'ai été très heureux de les avoir à mes côtés.

Mes chers collègues, votre présence, nombreuse, montre tout l'intérêt qu'il y avait à organiser ce débat au sein de la Haute Assemblée! (*Applaudissements sur les travées du groupe Union Centriste, du groupe Les Républicains et du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen.*)

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je le répète une nouvelle fois, le Gouvernement a la volonté de mener une réforme globale, afin d'améliorer et d'offrir tous les atouts à la SNCF dans le nouveau contexte de la concurrence, ce qui nécessite en particulier de lui donner une trajectoire financière durablement équilibrée. Il est aussi nécessaire de rassurer les cheminots sur leur avenir.

Je salue la qualité du travail de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, de son président, Hervé Maurey, et votre ancien collègue Louis Nègre.

Je me réjouis également de la qualité des débats que nous avons eus pendant ces deux jours. Ils ont, me semble-t-il, bien montré la nécessité, précisément, d'avoir une approche globale et de continuer à approfondir un certain nombre de points; c'est le sens des concertations et discussions que je mène actuellement.

Je le redis, l'intention du Gouvernement n'est pas d'éluder le débat devant le Parlement. Dès lors que les concertations auront suffisamment avancé, les dispositions seront introduites dans le cadre du projet de loi d'habilitation, à la place des ordonnances. Cela nous permettra d'avoir le débat à l'Assemblée nationale, puis au Sénat dans les prochaines semaines.

Pour moi, cette réforme ferroviaire s'inscrit dans une démarche d'ensemble pour refonder notre politique de mobilités, notamment dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités et de son volet loi de programmation des infrastructures, sur lequel nous avons débattu hier après-midi, à partir des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures. (*Applaudissements sur les travées du groupe La République En Marche, du groupe Les Indépendants – République et Territoires et du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen.*)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Je remercie à mon tour l'ensemble des groupes politiques qui ont permis l'inscription de cette proposition de loi à l'ordre du jour, ainsi que mes collègues sénateurs présents tout au long des débats; ils ont, pour la plupart, été extrêmement constructifs.

Je remercie bien entendu M. le rapporteur, qui a effectué un travail considérable dans des délais très courts, ainsi que les services de la commission, qui, comme toujours, ont œuvré de manière colossale et remarquable.

Madame la ministre, nous avons prouvé depuis hier que ce débat était tout à fait utile, qu'il pouvait avoir lieu et qu'il ne fallait pas en avoir peur, pas plus que de l'obstruction.

Nous avons un texte sur lequel – je ne suis pas le mieux placé pour le dire, mais d'autres l'ont souligné – beaucoup de travail a été effectué en amont pendant des mois; avec Louis Nègre, nous avons procédé à des concertations et à des auditions.

Le texte, qui était déjà relativement correct, a été considérablement amélioré grâce à la fois à l'avis du Conseil d'État, aux travaux en commission et au débat en séance publique; au cours de ces deux jours, nous avons adopté un certain nombre d'amendements, issus de tous les groupes qui ont bien voulu en déposer... Le débat a démontré l'intérêt qu'il y a à procéder de la sorte.

Madame la ministre, puisque vous vous en êtes remise à la sagesse du Sénat à maintes reprises, je ne doute pas que vous aurez la sagesse de vous appuyer sur la sagesse du Sénat (*Sourires.*) Faites en sorte que la proposition de loi soit inscrite à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale et devienne le véhicule législatif de la réforme. Et renoncez aux ordonnances, qui ne permettent pas d'aller plus vite et empêchent tout débat!

Cela vous permettrait en outre de prouver à mon excellent collègue Ladislas Poniatowski, avec lequel j'ai d'ailleurs adressé un courrier au président du Sénat pour déplorer un certain nombre d'événements auxquels il a été fait référence, qu'il n'y a aucune fatalité par rapport aux propositions de loi. (*Sourires.*)

Néanmoins, je vous remercie de votre présence. Vous avez essayé de nous répondre chaque fois que vous le pouviez. Mais il est vrai que nous avons tout de même été un peu frustrés que vous invoquiez autant la sagesse du Sénat, même si nous sommes évidemment très honorés. (*Applaudissements sur les travées du groupe Union Centriste et du groupe Les Républicains.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix, dans le texte de la commission, modifié, l'ensemble de la proposition de loi relative à l'ouverture de la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs.

J'ai été saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe Les Indépendants – République et Territoires.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

Le scrutin est ouvert.

(*Le scrutin a lieu.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter?...

Le scrutin est clos.

J'invite Mmes et MM. les secrétaires à procéder au dépouillement du scrutin.

(*Il est procédé au dépouillement du scrutin.*)

M. le président. Voici, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la présidence, le résultat du scrutin n° 81 :

Nombre de votants	344
Nombre de suffrages exprimés	311
Pour l'adoption	197
Contre	114

Le Sénat a adopté. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et du groupe Union Centriste.*)

4

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mardi 3 avril 2018, à quatorze heures trente :

Débat sur la situation des établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes.

Débat sur « la constitutionnalisation de l'IVG ».

Débat sur « la politique de fret ferroviaire en France à la suite de la présentation du Rapport du Conseil d'orientation des infrastructures du 1^{er} février 2018 ».

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-sept heures quinze.*)

NOMINATION D'UN MEMBRE D'UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

La commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale a proposé une candidature pour un organisme extraparlamentaire.

Aucune opposition ne s'étant manifestée dans le délai prévu par l'article 9 du règlement, cette candidature est ratifiée : Mme Catherine Di Folco est membre titulaire de la Commission nationale de contrôle des techniques de renseignement.

Direction des comptes rendus

GISÈLE GODARD

ORGANISME(S) EXTRAPARLEMENTAIRE(S)

Lors de sa séance du 29 mars 2018, le Sénat a désigné Mme Catherine Di Folco membre titulaire de la commission nationale de contrôle des techniques de renseignement.

QUESTION(S) ORALE(S) REMISE(S) À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

Création d'une juridiction inter-régionale spécialisée à Toulouse

N° 0316 – Le 5 avril 2018 – **Mme Brigitte Micouleau** attire l'attention de **Mme la garde des sceaux, ministre de la justice**, sur la nécessité de créer une juridiction inter-régionale spécialisée (JIRS) à Toulouse.

Créées par la loi n° 2004204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité, les JIRS regroupent des magistrats du parquet et de l'instruction disposant d'une compétence et d'une expérience particulières en

matière de lutte contre la criminalité organisée et la délinquance financière. Elles sont aujourd'hui au nombre de huit : Paris, Lyon, Marseille, Lille, Rennes, Bordeaux, Nancy et Fort-de-France. Les juridictions des ressorts des cours d'appel de Toulouse, Agen, Pau, Montpellier et Nîmes relèvent actuellement des JIRS de Bordeaux ou de Marseille.

Les JIRS, qui disposent de moyens techniques renforcés pour mener à bien leurs enquêtes (infiltrations, sonorisation, etc.), sont notamment compétentes en matière de trafic de stupéfiants et d'infractions commises en bandes organisées. Or, Toulouse, quatrième ville de France, et sa banlieue sont le théâtre, depuis plusieurs années, d'une inquiétante multiplication des crimes et délits liés au trafic de stupéfiants. Mais, actuellement, les affaires survenant dans les ressorts des cours d'appel de Toulouse, Agen, Pau, Montpellier et Nîmes relèvent des JIRS de Bordeaux ou de Marseille. Une telle organisation judiciaire est de toute évidence préjudiciable à la bonne administration de la justice, mais également aux justiciables qui doivent, dans certains cas, parcourir plusieurs centaines de kilomètres.

La création d'une JIRS à Toulouse, capitale de la région Occitanie, permettrait en outre de désengorger les JIRS de Bordeaux et de Marseille qui ont actuellement des délais de jugement déraisonnables sur les dossiers « JIRS », ce qui n'est pas, non plus, sans conséquence sur le traitement des autres affaires pénales au sein de ces juridictions.

Aussi, elle lui demande dans quelle mesure le Gouvernement est prêt à s'engager pour la création d'une JIRS à Toulouse.

Seuils de la dotation de solidarité rurale

N° 0317 – Le 5 avril 2018 – **M. Didier Mandelli** attire l'attention de **M. le ministre de l'action et des comptes publics** sur le seuil de la dotation de solidarité rurale.

La dotation de solidarité rurale est attribuée aux communes qui regroupent moins de 10 000 habitants. Or, de nombreuses communes bénéficiant d'un fort dynamisme devraient atteindre ce seuil et ainsi perdre l'éligibilité à la DSR.

C'est le cas de la commune d'Aizenay en Vendée. Cette commune bénéficie actuellement de la DSR à hauteur de 794 000 euros. Elle devrait atteindre 1,047 million en 2021.

La commune d'Aizenay bénéficie d'un fort dynamisme et accueille ainsi près de 200 à 250 nouveaux habitants chaque année. L'évolution démographique de la commune devrait la conduire à franchir très prochainement le seuil de 10 000 habitants et la priver de la dotation de solidarité rurale. Elle deviendrait alors éligible à la dotation de solidarité urbaine qui s'élève à 300 000 euros.

La commune devrait donc perdre plus de 700 000 euros de dotations de l'État par le simple fait de franchir un seuil symbolique défini à 10 000 habitants.

Il souhaiterait savoir si le Gouvernement envisage de réviser et de modifier ces seuils arbitraires. Il propose à ce titre deux solutions. La première consisterait à relever ces seuils qui peuvent constituer un frein au dynamisme des communes et à la création de communes nouvelles. La seconde serait d'instaurer une dégressivité progressive de la DSR d'un certain montant chaque année jusqu'à arriver au même niveau que la dotation de solidarité urbaine. Cela permettrait de créer une transition beaucoup plus souple pour le budget des communes. Il souhaiterait connaître l'avis du Gouvernement sur ces deux propositions.

ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

de la séance

du jeudi 29 mars 2018

SCRUTIN N° 79

sur l'amendement n° 65 rectifié, présenté par M. Gérard Cornu et plusieurs de ses collègues, tendant à modifier l'article 8 de la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la Présidence :

Nombre de votants	344
Suffrages exprimés	303
Pour	210
Contre	93

Le Sénat a adopté

ANALYSE DU SCRUTIN

GRUPE LES RÉPUBLICAINS (146) :

Pour : 145

N'a pas pris part au vote : 1 M. Gérard Larcher - Président du Sénat

GRUPE SOCIALISTE ET RÉPUBLICAIN (78) :

Contre : 78

GRUPE UNION CENTRISTE (50) :

Pour : 50

GRUPE LA RÉPUBLIQUE EN MARCHÉ (21) :

Abstention : 21

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (21) :

Abstention : 20

N'a pas pris part au vote : 1 M. Jean-Marc Gabouty - qui présidait la séance

GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN CITOYEN ET ÉCOLOGISTE (15) :

Contre : 15

GRUPE LES INDÉPENDANTS - RÉPUBLIQUE ET TERRITOIRES (11) :

Pour : 11

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (6) :

Pour : 4

N'ont pas pris part au vote : 2 Mme Claudine Kauffmann, M. Stéphane Ravier

Ont voté pour :

<p>Philippe Adnot Pascal Allizard Serge Babary Jean-Pierre Bansard Philippe Bas Jérôme Bascher Arnaud Bazin Martine Berthet Anne-Marie Bertrand Jérôme Bignon Annick Billon Jean Bizet Jean-Marie Bockel Christine Bonfanti-Dossat François Bonhomme Bernard Bonne Philippe Bonhecarrère Pascale Bories Gilbert Bouchet Céline Boulay-Espéronnier Yves Bouloux Jean-Marc Boyer Max Brisson Marie-Thérèse Bruguière François-Noël Buffet Olivier Cadic François Calvet Christian Cambon Agnès Canayer Michel Canevet Vincent Capocanellas Emmanuel Capus Jean-Noël Cardoux Jean-Claude Carle Alain Cazabonne Anne Chain-Larché Patrick Chaize Pierre Charon Daniel Chasseing Alain Chatillon Marie-Christine Chauvin Guillaume Chevrollier Marta de Cidrac Olivier Cigolotti Gérard Cornu Édouard Courtial Pierre Cuypers Philippe Dallier René Danesi Laure Darcos Mathieu Darnaud</p>	<p>Marc-Philippe Daubresse Jean-Pierre Decool Robert del Picchia Vincent Delahaye Bernard Delcros Annie Delmont-Koropoulis Gérard Dériot Catherine Deroche Jacky Deromedi Chantal Deseyne Yves Détraigne Catherine Di Folco Nassimah Dindar Élisabeth Doineau Philippe Dominati Daniel Dubois Alain Dufaut Catherine Dumas Laurent Duplomb Nicole Duranton Jean-Paul Émorine Dominique Estrosi Sassone Jacqueline Eustache-Brinio Françoise Férat Michel Forissier Alain Fouché Bernard Fournier Catherine Fournier Christophe-André Frassa Pierre Frogier Joëlle Garriaud-Maylam Françoise Gatel Jacques Genest Frédérique Gerbaud Bruno Gilles Jordi Ginesta Colette Giudicelli Nathalie Goulet Sylvie Goy-Chavent Jean-Pierre Grand Daniel Gremillet François Grosdidier Jacques Groperrin Pascale Gruny Charles Guené Joël Guerriau Jocelyne Guidez Olivier Henno Loïc Hervé Christine Herzog</p>	<p>Alain Houpert Jean-Raymond Hugonet Benoît Huré Jean-François Husson Corinne Imbert Jean-Marie Janssens Sophie Joissains Muriel Jourda Alain Joyandet Roger Karoutchi Fabienne Keller Guy-Dominique Kennel Claude Kern Laurent Lafon Jean-Louis Lagourgue Marc Laménié Élisabeth Lamure Christine Lanfranchi Dorgal Florence Lassarade Robert Laufoaulu Michel Laugier Daniel Laurent Nuihau Laurey Christine Lavarde Ronan Le Gleut Jacques Le Nay Antoine Lefèvre Dominique de Legge Jean-Pierre Leleux Sébastien Leroux Henri Leroy Valérie Létard Brigitte Lherbier Anne-Catherine Loisière Jean-François Longeot Gérard Longuet Vivette Lopez Pierre Louault Jean-Claude Luche Michel Magras Viviane Malet Claude Malhuret Didier Mandelli Alain Marc Hervé Marseille Jean Louis Masson Hervé Maurey Jean-François Mayet Pierre Médevielle Colette Mélot Marie Mercier Sébastien Meurant</p>
--	---	---

Brigitte Micoulean
Alain Milon
Jean-Marie Mizzon
Jean-Pierre Moga
Albéric de Montgolfier
Patricia Morhet-
Richaud
Catherine Morin-
Desailly
Jean-Marie Morisset
Philippe Mouiller
Philippe Nachbar
Louis-Jean de Nicolaÿ
Claude Nougein
Olivier Paccaud
Jean-Jacques Panunzi
Philippe Paul
Cyril Pellevat
Philippe Pemezec
Cédric Perrin
Évelyne Perrot

Stéphane Piednoir
Jackie Pierre
François Pillet
Gérard Poadja
Rémy Pointereau
Ladislav Poniatowski
Sophie Primas
Jean-Paul Prince
Christophe Priou
Catherine Procaccia
Sonia de la Provôté
Frédérique Puissat
Isabelle Raimond-
Pavero
Michel Raison
Jean-François Rapin
André Reichardt
Évelyne Renaud-
Garabedian
Bruno Retailleau
Charles Revet

Denise Saint-Pé
Hugues Saury
René-Paul Savary
Michel Savin
Alain Schmitz
Bruno Sido
Jean Sol
Nadia Sollogoub
Lana Tettuanui
Claudine Thomas
Catherine Troendlé
Jean-Marie
Vanlerenberghe
Michel Vaspert
Dominique Vérien
Sylvie Vermeillet
Jean-Pierre Vial
Jean Pierre Vogel
Michèle Vullien
Dany Wattebled

Ont voté contre :

Maurice Antiste
Viviane Artigalas
Éliane Assassi
David Assouline
Esther Benbassa
Claude Bérît-Débat
Jacques Bigot
Joël Bigot
Maryvonne Blondin
Éric Bocquet
Nicole Bonnefoy
Yannick Botrel
Martial Bourquin
Michel Boutant
Henri Cabanel
Thierry Carcenac
Françoise Cartron
Laurence Cohen
Pierre-Yves Collombat
Catherine Conconne
Hélène Conway-
Mouret
Roland Courteau
Cécile Cukierman
Michel Dagbert
Yves Daudigny
Marc Daunis
Gilbert-Luc Devinaz
Jérôme Durain
Alain Duran
Vincent Éblé
Frédérique Espagnac
Rémi Féraud
Corinne Féret

Jean-Luc Fichet
Martine Filleul
Thierry Foucaud
Fabien Gay
Samia Ghali
Guillaume Gontard
Marie-Pierre de la
Gontrie
Michelle Gréaume
Nadine Grelet-
Certenais
Didier Guillaume
Annie Guillemot
Laurence Harribey
Jean-Michel
Houllegatte
Xavier Iacovelli
Olivier Jacquin
Victoire Jasmin
Éric Jeansannetas
Patrice Joly
Bernard Jomier
Gisèle Jourda
Patrick Kanner
Éric Kerrouche
Bernard Lalande
Pierre Laurent
Jean-Yves Leconte
Claudine Lepage
Marie-Noëlle
Lienemann
Jean-Jacques Lozach
Monique Lubin
Victorin Lurel

Philippe Madrelle
Jacques-Bernard
Magner
Christian Manable
Didier Marie
Rachel Mazuir
Michelle Meunier
Marie-Pierre Monier
Franck Montaugé
Pierre Ouzoulias
Marie-Françoise Perol-
Dumont
Angèle Préville
Christine Prunaud
Claude Raynal
Sylvie Robert
Gilbert Roger
Laurence Rossignol
Jean-Yves Roux
Pascal Savoldelli
Jean-Pierre Sueur
Simon Sutour
Sophie Taillé-Polian
Rachid Temal
Jean-Claude Tissot
Nelly Tocqueville
Jean-Marc Todeschini
Jean-Louis Tourenne
André Vallini
Sabine Van Heghe
Yannick Vaugrenard
Dominique Watrin

Abstentions :

Michel Amiel
Guillaume Arnell
Stéphane Artano
Julien Bargeton
Arnaud de Belenet
Alain Bertrand
Maryse Carrère
Joseph Castelli
Bernard Cazeau
Yvon Collin
Jean-Pierre Corbisez
Josiane Costes
Ronan Dantec
Nathalie Delattre

Michel Dennemont
André Gattolin
Éric Gold
Jean-Noël Guérini
Véronique Guillotini
Abdallah Hassani
Claude Haut
Mireille Jouve
Antoine Karam
Joël Labbé
Françoise Laborde
Olivier Léonhardt
Martin Lévrier
Frédéric Marchand

Franck Menonville
Thani Mohamed
Soilihi
Robert Navarro
Georges Patient
François Patriat
Didier Rambaud
Noëlle Rauscent
Jean-Claude Requier
Alain Richard
Patricia Schillinger
Dominique Théophile
Raymond Vall
Richard Yung

N'ont pas pris part au vote :

Claudine Kauffmann, Stéphane Ravier.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gérard Larcher - Président du Sénat et M. Jean-Marc Gabouty - qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN N° 80

sur l'article 8 de la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la Présidence :

Nombre de votants	344
Suffrages exprimés	324
Pour	200
Contre	124

Le Sénat a adopté

ANALYSE DU SCRUTIN**GRUPE LES RÉPUBLICAINS (146) :**

Pour : 145

N'a pas pris part au vote : 1 M. Gérard Larcher - Président du Sénat

GRUPE SOCIALISTE ET RÉPUBLICAIN (78) :

Contre : 78

GRUPE UNION CENTRISTE (50) :

Pour : 50

GRUPE LA RÉPUBLIQUE EN MARCHÉ (21) :

Contre : 21

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (21) :

Abstention : 20

N'a pas pris part au vote : 1 M. Jean-Marc Gabouty - qui présidait la séance

GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN CITOYEN ET ÉCOLOGISTE (15) :

Contre : 15

GRUPE LES INDÉPENDANTS - RÉPUBLIQUE ET TERRITOIRES (11) :

Pour : 1 M. Jérôme Bignon

Contre : 10

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (6) :

Pour : 4

N'ont pas pris part au vote : 2 Mme Claudine Kauffmann, M. Stéphane Ravier

Ont voté pour :

Philippe Adnot	Arnaud Bazin	Jean-Marie Bockel
Pascal Allizard	Martine Berthet	Christine Bonfanti- Dossat
Serge Babary	Anne-Marie Bertrand	François Bonhomme
Jean-Pierre Bansard	Jérôme Bignon	Bernard Bonne
Philippe Bas	Annick Billon	Philippe Bonnacarrère
Jérôme Bascher	Jean Bizet	

Pascale Bories
Gilbert Bouchet
Céline Boulay-
Espéronnier
Yves Bouloux
Jean-Marc Boyer
Max Brisson
Marie-Thérèse
Bruguière
François-Noël Buffet
Olivier Cadic
François Calvet
Christian Cambon
Agnès Canayer
Michel Canevet
Vincent Capocanellas
Jean-Noël Cardoux
Jean-Claude Carle
Alain Cazabonne
Anne Chain-Larché
Patrick Chaize
Pierre Charon
Alain Chatillon
Marie-Christine
Chauvin
Guillaume Chevrollier
Marta de Cidrac
Olivier Cigolotti
Gérard Cornu
Édouard Courtial
Pierre Cuypers
Philippe Dallier
René Danesi
Laure Darcos
Mathieu Darnaud
Marc-Philippe
Daubresse
Robert del Picchia
Vincent Delahaye
Bernard Delcros
Annie Delmont-
Koropoulis
Gérard Dériot
Catherine Deroche
Jacky Deromedi
Chantal Deseyne
Yves Détraigne
Catherine Di Folco
Nassimah Dindar
Élisabeth Doineau
Philippe Dominati
Daniel Dubois
Alain Dufaut
Catherine Dumas
Laurent Duplomb
Nicole Duranton
Jean-Paul Émorine
Dominique Estrosi
Sassone
Jacqueline Eustache-
Brinio
Françoise Férat
Michel Forissier
Bernard Fournier
Catherine Fournier
Christophe-André
Frassa

Pierre Frogier
Joëlle Garriaud-
Maylam
Françoise Gatel
Jacques Genest
Frédérique Gerbaud
Bruno Gilles
Jordi Ginesta
Colette Giudicelli
Nathalie Goulet
Sylvie Goy-Chavent
Jean-Pierre Grand
Daniel Gremillet
François Grosdidier
Jacques Groperrin
Pascale Gruny
Charles Guéné
Jocelyne Guidez
Olivier Henno
Loïc Hervé
Christine Herzog
Alain Houpert
Jean-Raymond
Hugonet
Benoît Huré
Jean-François Husson
Corinne Imbert
Jean-Marie Janssens
Sophie Joissains
Muriel Jourda
Alain Joyandet
Roger Karoutchi
Fabienne Keller
Guy-Dominique
Kennel
Claude Kern
Laurent Lafon
Marc Laménie
Élisabeth Lamure
Christine Lanfranchi
Dorgal
Florence Lassarade
Robert Laufoaulu
Michel Laugier
Daniel Laurent
Nuihau Laurey
Christine Lavarde
Roman Le Gleut
Jacques Le Nay
Antoine Lefèvre
Dominique de Legge
Jean-Pierre Leleux
Sébastien Leroux
Henri Leroy
Valérie Létard
Brigitte Lherbier
Anne-Catherine
Loisier
Jean-François Longeot
Gérard Longuet
Vivette Lopez
Pierre Louault
Jean-Claude Luche
Michel Magras
Viviane Malet
Didier Mandelli
Hervé Marseille
Jean Louis Masson

Ont voté contre :

Michel Amiel
Maurice Antiste
Viviane Artigalas
Éliane Assassi
David Assouline
Julien Bargeton
Arnaud de Belenet
Esther Benbassa
Claude Bérit-Débat

Jacques Bigot
Joël Bigot
Maryvonne Blondin
Éric Bocquet
Nicole Bonnefoy
Yannick Botrel
Martial Bourquin
Michel Bourqun
Henri Cabanel

Hervé Maurey
Jean-François Mayet
Pierre Médevielle
Marie Mercier
Sébastien Meurant
Brigitte Micouveau
Alain Milon
Jean-Marie Mizzon
Jean-Pierre Moga
Albéric de Montgolfier
Patricia Morhet-
Richaud
Catherine Morin-
Desailly
Jean-Marie Morisset
Philippe Mouiller
Philippe Nachbar
Louis-Jean de Nicolaÿ
Claude Nougéin
Olivier Paccaud
Jean-Jacques Panunzi
Philippe Paul
Cyril Pellevat
Philippe Pemezec
Cédric Perrin
Évelyne Perrot
Stéphane Piednoir
Jackie Pierre
François Pillet
Gérard Poadja
Rémy Pointereau
Ladislav Poniatoski
Sophie Primas
Jean-Paul Prince
Christophe Priou
Catherine Procaccia
Sonia de la Provôté
Frédérique Puissat
Isabelle Raimond-
Pavero
Michel Raison
Jean-François Rapin
André Reichardt
Évelyne Renaud-
Garabedian
Bruno Retailleau
Charles Revet
Denise Saint-Pé
Hugues Saury
René-Paul Savary
Michel Savin
Alain Schmitz
Bruno Sido
Jean Sol
Nadia Sollogoub
Lana Tetuanui
Claudine Thomas
Catherine Troendlé
Jean-Marie
Vanlerenberghe
Michel Vaspert
Dominique Vérien
Sylvie Vermeillet
Jean-Pierre Vial
Jean Pierre Vogel
Michèle Vullien

Emmanuel Capus
Thierry Carcenac
Françoise Cartron
Bernard Chazeau
Daniel Chazeau
Laurence Cohen
Pierre-Yves Collombat
Catherine Conconne

Hélène Conway-
Mouret
Roland Courteau
Cécile Cukierman
Michel Dagbert
Yves Daudigny
Marc Daunis
Jean-Pierre Decool
Michel Dennemont
Gilbert-Luc Devinaz
Jérôme Durain
Alain Duran
Vincent Éblé
Frédérique Espagnac
Rémi Féraud
Corinne Féret
Jean-Luc Fichet
Martine Filleul
Thierry Foucaud
Alain Fouché
André Gattolin
Fabien Gay
Samia Ghali
Guillaume Gontard
Marie-Pierre de la
Gontrie
Michelle Gréaume
Nadine Grelet-
Certenais
Joël Gueriau
Didier Guillaume
Annie Guillemot
Laurence Harribey
Abdallah Hassani
Claude Haut

Guillaume Arnell
Stéphane Artano
Alain Bertrand
Maryse Carrère
Joseph Castelli
Yvon Collin
Jean-Pierre Corbisez

Jean-Michel
Houllegatte
Xavier Iacovelli
Olivier Jacquin
Victoire Jasmin
Éric Jeansannetas
Patrice Joly
Bernard Jomier
Gisèle Jourda
Patrick Kanner
Antoine Karam
Éric Kerrouche
Jean-Louis Lagourgue
Bernard Lalande
Pierre Laurent
Jean-Yves Leconte
Claudine Lepage
Martin Lévrier
Marie-Noëlle
Lienemann
Jean-Jacques Lozach
Monique Lubin
Victorin Lurel
Philippe Madrelle
Jacques-Bernard
Magner
Claude Malhuret
Christian Manable
Alain Marc
Frédéric Marchand
Didier Marie
Rachel Mazuir
Colette Mélot
Michelle Meunier
Thani Mohamed
Soilihi

Abstentions :

Josiane Costes
Ronan Dantec
Nathalie Delattre
Éric Gold
Jean-Noël Guérini
Véronique Guillotin
Mireille Jouve

Marie-Pierre Monier
Franck Montaugé
Robert Navarro
Pierre Ouzoulis
Georges Patient
François Patriat
Marie-Françoise Perol-
Dumont
Angèle Prévile
Christine Prunaud
Didier Rambaud
Noëlle Rauscent
Claude Raynal
Alain Richard
Sylvie Robert
Gilbert Roger
Laurence Rossignol
Jean-Yves Roux
Pascal Savoldelli
Patricia Schillinger
Jean-Pierre Sueur
Simon Soutour
Sophie Taillé-Polian
Rachid Temal
Dominique Théophile
Jean-Claude Tissot
Nelly Tocqueville
Jean-Marc Todeschini
Jean-Louis Tourenne
André Vallini
Sabine Van Heghe
Yannick Vaugrenard
Dominique Watrin
Dany Watebled
Richard Yung

Joël Labbé
Françoise Laborde
Olivier Léonhardt
Franck Menonville
Jean-Claude Requier
Raymond Vall

N'ont pas pris part au vote :

Claudine Kauffmann, Stéphane Ravier.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gérard Larcher - Président du Sénat et M. Jean-Marc Gabouty - qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants	345
Nombre des suffrages exprimés	325
Pour l'adoption	201
Contre	124

Mais après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.

SCRUTIN N° 81

sur l'ensemble de la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la Présidence :

Nombre de votants	344
Suffrages exprimés	311
Pour	197
Contre	114

Le Sénat a adopté

ANALYSE DU SCRUTIN

GRUPE LES RÉPUBLICAINS (146) :

Pour : 144

Abstention : 1 M. Marc Laménie

N'a pas pris part au vote : 1 M. Gérard Larcher - Président du Sénat

GRUPE SOCIALISTE ET RÉPUBLICAIN (78) :

Contre : 78

GRUPE UNION CENTRISTE (50) :

Pour : 49

N'a pas pris part au vote : 1 M. Vincent Delahaye - qui présidait la séance

GRUPE LA RÉPUBLIQUE EN MARCHÉ (21) :

Contre : 21

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (21) :

Abstention : 21

GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN CITOYEN ET ÉCOLOGISTE (15) :

Contre : 15

GRUPE LES INDÉPENDANTS - RÉPUBLIQUE ET TERRITOIRES (11) :

Abstention : 11

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (6) :

Pour : 4

N'ont pas pris part au vote : 2 Mme Claudine Kauffmann, M. Stéphane Ravier

Ont voté pour :

Philippe Adnot	Max Brisson	Gérard Cornu
Pascal Allizard	Marie-Thérèse Bruguière	Édouard Courtial
Serge Babary	François-Noël Buffet	Pierre Cuypers
Jean-Pierre Bansard	Olivier Cadic	Philippe Dallier
Philippe Bas	François Calvet	René Danesi
Jérôme Bascher	Christian Cambon	Laure Darcos
Arnaud Bazin	Agnès Canayer	Mathieu Darnaud
Martine Berthet	Michel Canevet	Marc-Philippe Daubresse
Anne-Marie Bertrand	Vincent Capocanellas	Robert del Picchia
Annick Billon	Jean-Noël Cardoux	Bernard Delcros
Jean Bizet	Jean-Claude Carle	Annie Delmont-Koropoulis
Jean-Marie Bockel	Alain Cazabonne	Gérard Dériot
Christine Bonfanti-Dossat	Anne Chain-Larché	Catherine Deroche
François Bonhomme	Patrick Chaize	Jacky Deromedi
Bernard Bonne	Pierre Charon	Chantal Deseyne
Philippe Bonnacerrère	Alain Chatillon	Yves Détraigne
Pascal Bories	Marie-Christine Chauvin	Catherine Di Folco
Gilbert Bouchet	Guillaume Chevrollier	Nassimah Dindar
Céline Boulay-Espéronnier	Marta de Cidrac	Élisabeth Doineau
Yves Bouloux	Olivier Cigolotti	Philippe Dominati
Jean-Marc Boyer		Daniël Dubois

Alain Dufaut	Claude Kern
Catherine Dumas	Laurent Lafon
Laurent Duplomb	Élisabeth Lamure
Nicole Duranton	Christine Lanfranchi Dorgal
Jean-Paul Émorine	Florence Lassarade
Dominique Estrosi Sassone	Robert Laufoaulu
Jacqueline Eustache-Brinio	Michel Laugier
Françoise Férat	Daniel Laurent
Michel Forissier	Nuihau Laurey
Bernard Fournier	Christine Lavarde
Catherine Fournier	Ronan Le Gleut
Christophe-André Frassa	Jacques Le Nay
Pierre Frogier	Antoine Lefèvre
Joëlle Garriaud-Maylam	Dominique de Legge
Françoise Gatel	Jean-Pierre Leleux
Jacques Genest	Sébastien Leroux
Frédérique Gerbaud	Henri Leroy
Bruno Gilles	Valérie Létard
Jordi Ginesta	Brigitte Lherbier
Colette Giudicelli	Anne-Catherine Loisier
Nathalie Goulet	Jean-François Longeot
Sylvie Goy-Chavent	Gérard Longuet
Jean-Pierre Grand	Vivette Lopez
Daniel Gremillet	Pierre Louault
François Grosdidier	Jean-Claude Luche
Jacques Groperrin	Michel Magras
Pascale Gruny	Viviane Malet
Charles Guené	Didier Mandelli
Jocelyne Guidez	Hervé Marseille
Olivier Henno	Jean Louis Masson
Loïc Hervé	Hervé Maurey
Christine Herzog	Jean-François Mayet
Alain Houpert	Pierre Médevielle
Jean-Raymond Hugonet	Marie Mercier
Benoit Huré	Sébastien Meurant
Jean-François Husson	Brigitte Micouleau
Corinne Imbert	Alain Milon
Jean-Marie Janssens	Jean-Marie Mizzon
Sophie Joissains	Jean-Pierre Moga
Muriel Jourda	Albéric de Montgolfier
Alain Joyandet	Patricia Morhet-Richaud
Roger Karoutchi	Catherine Morin-Desailly
Fabienne Keller	Jean-Marie Morisset
Guy-Dominique Kennel	Philippe Mouiller
	Philippe Nachbar
	Louis-Jean de Nicolaj

Ont voté contre :

Cécile Cukierman	Abdallah Hassani
Michel Dagbert	Claude Haut
Yves Daudigny	Jean-Michel Houllégatte
Marc Daunis	Xavier Iacovelli
Michel Dennemont	Olivier Jacquin
Gilbert-Luc Devinaz	Victoire Jasmin
Jérôme Durain	Éric Jeansannetas
Alain Duran	Patrice Joly
Vincent Éblé	Bernard Jomier
Frédérique Espagnac	Gisèle Jourda
Rémi Féraud	Patrick Kanner
Corinne Féret	Antoine Karam
Jean-Luc Fichet	Éric Kerrouche
Martine Filleul	Bernard Lalande
Thierry Foucaud	Pierre Laurent
André Gattolin	Jean-Yves Leconte
Fabien Gay	Claudine Lepage
Samia Ghali	Martin Lévrier
Guillaume Gontard	Marie-Noëlle Lienemann
Marie-Pierre de la Gontrie	Jean-Jacques Lozach
Michelle Gréaume	Monique Lubin
Nadine Grelet-Certenas	Victorin Lurel
Didier Guillaume	Philippe Madrelle
Annie Guillemot	Jacques-Bernard Magner
Laurence Harribey	

Christian Manable
Frédéric Marchand
Didier Marie
Rachel Mazuir
Michelle Meunier
Thani Mohamed
Soilihi
Marie-Pierre Monier
Franck Montaugé
Robert Navarro
Pierre Ouzoulias
Georges Patient
François Patriat

Marie-Françoise Perol-
Dumont
Angèle Prévile
Christine Prunaud
Didier Rambaud
Noëlle Rauscent
Claude Raynal
Alain Richard
Sylvie Robert
Gilbert Roger
Laurence Rossignol
Jean-Yves Roux
Pascal Savoldelli
Patricia Schillinger

Abstentions :

Guillaume Arnell
Stéphane Artano
Alain Bertrand

Jérôme Bignon
Emmanuel Capus
Maryse Carrère

Jean-Pierre Sueur
Simon Sutour
Sophie Taillé-Polian
Rachid Temal
Dominique Théophile
Jean-Claude Tissot
Nelly Tocqueville
Jean-Marc Todeschini
Jean-Louis Tourenne
André Vallini
Sabine Van Heghe
Yannick Vaugrenard
Dominique Watrin
Richard Yung

Joseph Castelli
Daniel Chasseing
Yvon Collin

Jean-Pierre Corbisez
Josiane Costes
Ronan Dantec
Jean-Pierre Decool
Nathalie Delattre
Alain Fouché
Jean-Marc Gabouty
Éric Gold

Jean-Noël Guérini
Joël Guerriau
Véronique Guillotin
Mireille Jouve
Joël Labbé
Françoise Laborde
Jean-Louis Lagourgue
Marc Laménie

Olivier Léonhardt
Claude Malhuret
Alain Marc
Colette Mélot
Franck Menonville
Jean-Claude Requier
Raymond Vall
Dany Wattedled

N'ont pas pris part au vote :

Claudine Kauffmann, Stéphane Ravier.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gérard Larcher - Président du Sénat et M. Vincent Delahaye -
qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après
vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

AMENDEMENTS

PROPOSITION DE LOI
RELATIVE À L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE
VOYAGEURS



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	1
----------------	---

21 MARS 2018

QUESTION PRÉALABLE

Motion présentée par

Mme ASSASSI, M. GONTARD
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

C	Défavorable
G	Sagesse du Sénat
Rejeté	

TENDANT À OPPOSER LA QUESTION PRÉALABLE

En application de l'article 44, alinéa 3, du Règlement, le Sénat décide qu'il n'y a pas lieu de poursuivre la délibération sur la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs (n^o 711, 2017-2018).

OBJET

Si la présente proposition de loi présente l'avantage d'être une initiative parlementaire et que, dans ce cadre, elle respecte plus les droits du Parlement que le projet de loi Gouvernemental qui prévoit une nouvelle fois de passer par voies d'ordonnances, cet élément ne peut constituer un motif suffisant pour accepter les termes de cette initiative parlementaire.

En effet, les parlementaires ne disposent pas sur ce texte d'une étude d'impact. Ils n'ont pas eu connaissance de l'avis du conseil d'État rendu le 28 février dernier avant la publication du rapport de la commission du développement durable. Au regard des délais extrêmement courts pour apprécier des dispositifs particulièrement techniques de transposition d'une directive européenne, les conditions ne sont pas réunies pour la réalisation d'un réel travail parlementaire sur ce texte.

Sur le fond, les auteurs considèrent que la présente proposition de loi ne peut être le support de d'une nouvelle réforme ferroviaire tant il ne répond pas aux enjeux de développement et de modernisation du service public ferroviaire.

Pire, ils estiment, qu'en se cantonnant aux questions d'ouverture à la concurrence et de changement de statut à la fois des personnels mais également de « Gares et Connexion », elle ouvre le risque d'une balkanisation de l'offre et porte les germes d'une privatisation de l'entreprise nationale. Elle met à la mal le droit à la mobilité pour tous et le maillage du territoire par les réseaux ferroviaires en laissant craindre l'abandon des lignes du quotidien.

Les auteurs de cette motion considèrent bien au contraire qu'une nouvelle réforme ferroviaire devrait partir des besoins pour trouver les outils afin répondre aux nouveaux enjeux en termes de mobilité, de transition écologique et d'aménagement du territoire.

Cela passe prioritairement par la reprise de la dette par l'État, par de nouveaux financements pour le système ferroviaire, par une refonte de la législation pour en finir avec l'avantage concurrentiel pour la route. Cela passe également par une modernisation de l'entreprise publique pour répondre à l'évolution des besoins et à l'exigence de démocratisation.

Pour l'ensemble de ces raisons, les sénatrices et sénateurs du groupe CRCE présentent une question préalable sur la présente proposition de loi.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	2
----------------	---

22 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

C	Défavorable
G	Défavorable
Rejeté	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 1ER

Avant l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La France, par l'intermédiaire de la ministre chargée des transports, demande aux instances européennes la réalisation d'un bilan contradictoire sur l'impact en termes d'emplois, d'aménagement du territoire et de la qualité du service rendu de la libéralisation du transport ferroviaire.

La ministre demande également la réalisation d'un bilan carbone des politiques de libéralisation du transport ferroviaire.

OBJET

Les auteurs de cet amendement souhaitent la réalisation d'un bilan sur les effets de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire. En effet, les exemples qu'offrent les pays européens les plus avancés dans le processus de libéralisation dans le domaine ferroviaire démontrent les conséquences néfastes de l'ouverture à la concurrence pour le développement social des pays de l'Union européenne. Il apparaît donc indispensable la réalisation d'un bilan avant toute transposition en droit interne qui devrait normalement conduire à une renégociation des directives.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	3
----------------	---

22 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

C	Défavorable
G	Défavorable
Rejeté	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 1ER

Avant l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Avant la première phrase du sixième alinéa du II de l'article 11 de la loi n^o 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Afin de répondre à la demande de trafic ferroviaire par wagons isolés, ce système de production est déclaré d'intérêt général. »

OBJET

Les auteurs de cet amendement considèrent de longue date que le fret ferroviaire doit être déclaré d'intérêt général, conformément aux objectifs du Grenelle de l'environnement.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	4
----------------	---

22 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

C	Défavorable
G	Défavorable
Rejeté	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 1ER

Avant l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le deuxième alinéa de l'article L. 3221-1 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« – des charges d'entretien des infrastructures et des coûts externes ; ».

OBJET

Cet amendement prévoit ainsi que toute opération de transport routier de marchandises doit aussi prendre en compte les coûts d'entretien des infrastructures et les coûts externes. Il s'agit ainsi d'instaurer un véritable outil de rééquilibrage entre les différents modes de transports, en faveur du fret ferroviaire, en intégrant les coûts externes du transport routier dans sa tarification. Cela permettrait également de lutter contre le dumping social qui se traduit souvent par une sous tarification du service. En effet, aujourd'hui, le secteur routier dispose d'un corpus juridique favorable, lui permettant d'exercer une concurrence déloyale par rapport au secteur ferroviaire.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	9
----------------	---

22 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

C	Défavorable
G	Demande de retrait
Rejeté	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 1ER

Avant l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'État, majoritairement représenté au conseil de surveillance de la SNCF, propose au directoire, et notamment au vice-président représentant SNCF Réseau, l'instauration d'un moratoire sur la fermeture des gares de triages, les points de desserte fret et la suppression des effectifs à Fret SNCF.

OBJET

Les auteurs de cet amendement estiment nécessaire qu'un moratoire soit déclaré sur la fermeture des gares de triages. Le démantèlement du réseau de gare de triages obère, en effet, clairement les capacités de redressement du fret ferroviaire, contrairement aux objectifs promus par ce Gouvernement en matière de transition écologique.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	6
----------------	---

22 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

C	Défavorable
G	Défavorable
Rejeté	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 1ER

Avant l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le réseau ferroviaire est propriété de la Nation.

OBJET

Les auteurs de cet amendement considèrent qu'il convient de rappeler que le réseau ferroviaire est la propriété de la Nation.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	7
----------------	---

22 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

C	Défavorable
G	Défavorable
Rejeté	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 1ER

Avant l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet au Parlement avant le 31 juin 2018 un rapport sur l'opportunité et les modalités de création d'une structure d'amortissement de la dette ferroviaire.

OBJET

Les auteurs de cet amendement estiment urgent afin de répondre aux exigences de reprise de la dette du système ferroviaire que le Gouvernement évalue non seulement la capacité de l'État à la reprise pure et simple de la dette mais également la possibilité de création d'une structure d'amortissement, à l'image de ce qui a été opéré en Allemagne.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	8
----------------	---

22 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

C	Défavorable
G	Demande de retrait
Rejeté	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 1ER

Avant l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet au Parlement avant le 31 juin 2018 un rapport sur l'opportunité de créer de nouvelles sources de financement au bénéfice du système ferroviaire et notamment de l'agence de financement des infrastructures de transport en France. À ce titre, le rapport évalue notamment l'intérêt d'une renationalisation des concessions d'autoroutes, de la création d'un livret de financement des infrastructures ainsi que de la mise en œuvre d'une écotaxe sur les poids lourds.

OBJET

Les auteurs de cet amendement considèrent qu'il convient afin de pérenniser les financements du système ferroviaire de créer de nouvelles ressources dans un double objectif, à la fois désendettement du système ferroviaire mais également financement par l'AFITF de la régénération des réseaux et des projets nouveaux. Ils préconisent pour se faire la renationalisation des autoroutes, la création d'un livret de financement des infrastructures ainsi que la remise en selle d'une écotaxe poids lourds.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	5
----------------	---

22 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

C	Défavorable
G	Défavorable
Rejeté	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 1ER

Avant l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Il ne peut être recouru aux contrats de partenariat pour le financement, la construction ou la transformation, l'entretien, la maintenance, l'exploitation ou la gestion d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires pour les infrastructures de transports terrestres.

OBJET

Les auteurs de cet amendement souhaitent par cet amendement interdire le recours aux contrats de partenariat pour le financement, la construction ou la transformation, l'entretien, la maintenance, l'exploitation ou la gestion d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires pour les infrastructures de transports terrestres. Il s'agit ainsi de réaffirmer la nécessaire maîtrise publique des infrastructures de transports et de tirer également toutes les conséquences de l'expérience du recours au partenariat public-privé, souvent plus coûteux pour la collectivité et les usagers et moins performant en termes de services. Dans le cadre d'une volonté affirmée par la présente loi de mieux maîtriser les dépenses engagées en faveur du réseau, il convient de tirer les conséquences de ces expériences coûteuses pour les deniers publics.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	10
----------------	----

22 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

C	Défavorable
G	Défavorable
Rejeté	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 1ER

Avant l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1^o Après le 3^o de l'article L. 2333-64, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ...^o Dans une région, compétente pour l'organisation des transports régionaux de voyageurs. » ;

2^o À l'article L. 2333-66, les mots : « par délibération du conseil municipal ou de l'organisme compétent de l'établissement public » sont remplacés par les mots : « par délibération du conseil municipal, de l'organisme compétent de l'établissement public ou du conseil régional » ;

3^o L'article L. 2333-67 est complété par un paragraphe ainsi rédigé :

« ... – Le taux de versement est fixé ou modifié par délibération du conseil régional, hors région Île-de-France, dans la limite de :

« – 0,20 % en additionnel au taux existant dans un ressort territorial de l'autorité organisatrice de mobilité ;

« – 0,30 % dans un territoire situé hors ressort territorial de l'autorité organisatrice de mobilité. »

II. – L'Agence centrale des organismes de sécurité sociale ou l'organisme de recouvrement transmet annuellement aux communes, conseils régionaux ou établissements publics territorialement compétents qui en font la demande les données et informations recueillies lors du recouvrement du versement transport contribuant à en établir le montant.

OBJET

Les auteurs de cet amendement préconisent la généralisation du versement transport au niveau régional. Il convient en effet de garantir aux régions, dans un contexte budgétaire extrêmement tendu, de nouvelles ressources notamment pour développer le système ferroviaire régional.

À travers la mise en place d'un versement transport régional, elles bénéficieraient alors d'une ressource propre, pérenne et dynamique qui, aux côtés des dotations de l'État et des ressources de la billettique, contribuerait à financer le fonctionnement et les investissements des transports de voyageurs d'intérêt régional.

Cette ressource se révèle indispensable pour permettre aux régions de répondre à certains besoins comme le renouvellement du matériel ferroviaire et d'améliorer l'offre de transport collectif de voyageurs.

Cette proposition va également dans le sens de la transition écologique en donnant les moyens aux régions de mener une politique ferroviaire ambitieuse à l'échelle de leur territoire.

Concrètement, l'instauration du versement transport régional se traduirait par un taux régional plafonné à 0,3 %, sur les zones hors périmètre de transport urbain, devenu ressort territorial de l'autorité organisatrice de mobilité, et un taux additionnel au versement transport existant dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de mobilité, plafonné à 0,2 %.

Le versement transport régional serait mis en œuvre par délibération du conseil régional et son produit serait affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports de voyageurs régionaux. Les estimations dont nous disposons montrent que, sur la base d'une telle taxation, la ressource potentielle s'élèverait à un peu plus de 850 millions d'euros.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	11
----------------	----

22 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

C	Défavorable
G	Défavorable
Rejeté	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 1ER

Avant l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code général des impôts est ainsi modifié :

1^o L'article 278-0 *bis* est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Les transports publics urbains et interurbains réguliers de voyageurs. » ;

2^o Le b quater de l'article 279 est complété par les mots : « , à l'exclusion des transports publics urbains et réguliers de voyageurs pour lesquels la taxe sur la valeur ajoutée est perçue au taux réduit mentionné au premier alinéa de l'article 278-0 *bis* ».

II. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

III. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la baisse du taux de crédit d'impôt mentionné au III de l'article 244 quater C du code général des impôts.

OBJET

Cet amendement tend à appliquer aux transports publics urbains et interurbains de voyageurs, notamment aux transports publics soumis à des obligations de service public comme le TER et le TET, le taux dévolu aux produits de première nécessité, soit 5,5 %, en considération de leur rôle social essentiel et de leur contribution à la réalisation des objectifs de transition énergétique. Un tel taux allègerait également la facture pour les régions et les intercommunalités.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	12
----------------	----

22 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

C	Défavorable
G	Défavorable
Rejeté	

ARTICLE 1ER

Supprimer cet article.

OBJET

Les auteurs de cet amendement s'opposent à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire. Ils considèrent que cette démarche est incompatible avec la réalisation du service public ferroviaire et qu'elle porte les germes d'une dégradation de service pour les usagers ainsi que d'une rétraction de l'offre uniquement sur les axes rentables. Pour toutes ces raisons, ils proposent la suppression de cet article qui transpose le 4ème paquet ferroviaire de manière anticipée.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	25
----------------	----

22 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

C	Défavorable
G	Défavorable
Rejeté	

ARTICLE 1ER

Rédiger ainsi cet article :

Le 3^o de l'article L. 2141-1 du code des transports est abrogé.

OBJET

Les auteurs de cet amendement estiment que la direction « gare et connexion » au sein actuellement de SNCF Mobilité, au lieu d'être transformée en SA comme le propose la présente loi peut, afin de respecter les injonctions du 4ème paquet ferroviaire, être transféré à SNCF Réseau.

Une telle démarche serait d'ailleurs plus cohérente avec le statut même de ces gares, éléments du patrimoine ferroviaire et maillon du réseau ferroviaire national.



PROPOSITION DE LOI

TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

N°	26 rect. bis
----	--------------------

DIRECTION
DE LA SÉANCE

(n°s 370, 369)

28 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

C	Demande de retrait
G	Défavorable
Retiré	

MM. BIGNON, CAPUS, CHASSEING, DECOOL, GUERRIAU, LAGOURGUE, Alain MARC et
MALHURET, Mme MÉLOT et MM. WATTEBLED et FOUCHÉ

ARTICLE 1ER

Alinéa 3

Après le mot :

exploiter

insérer les mots :

de façon transparente

OBJET

Cet amendement vise à imposer la transparence à la mission d'exploitation des services de transport ferroviaire confiée à SNCF Mobilités.

Dans la perspective de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire et dans un contexte de restriction budgétaire, il apparaît en effet important que l'entreprise publique soit transparente, au regard de ses usagers du service et du contribuable. SNCF Mobilités ne peut pas déroger à l'obligation de transparence imposée aux administrations et aux entreprises publiques.

Cette transparence est d'ores et déjà imposée au 4ème alinéa de l'article L. 2141-1 du Code des Transports, en matière de gestion des gares de voyageurs. Il n'est donc pas inopportun de l'imposer également à la mission d'exploitation des services de transport ferroviaire.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	45
----------------	----

26 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

C	Défavorable
G	Sagesse du Sénat
Rejeté	

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et Joël BIGOT, Mmes BONNEFOY et CARTRON, M. DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, M. KANNER
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 1ER

Alinéa 3

Compléter cet alinéa par les mots :

et 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

OBJET

Amendement de coordination avec l'amendement de suppression de l'article 11. Les auteurs de l'amendement s'opposent à la transformation de Gares et Connexions en société anonyme transférée à l'EPIC de tête SNCF.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	13
----------------	----

22 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

C	Défavorable
G	Défavorable
Rejeté	

ARTICLE 2

Supprimer cet article.

OBJET

Les auteurs de cet amendement s'opposent à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire. Ils souhaitent que la SNCF conserve son monopole afin de garantir une péréquation nationale ainsi qu'une maîtrise publique totale sur ce secteur d'intérêt général. Cette maîtrise publique est consubstantielle à la notion de service public qui se justifie par trois exigences : l'aménagement du territoire, le droit à la mobilité et le respect des engagements pris par l'accord de Paris, permettant une réelle transition écologique et la baisse des émissions de gaz à effet de serre.



PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

N°	60 rect. septie s
----	----------------------------

**DIRECTION
DE LA SÉANCE**

(n^{os} 370, 369)

28 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

C	Défavorable
G	Défavorable
Rejeté	

MM. Henri LEROY, REICHARDT et CAMBON, Mme GARRIAUD-MAYLAM, MM. CARDOUX et LEFÈVRE, Mmes DEROMEDI et PUISSAT, M. PIEDNOIR, Mme CHAUVIN, M. KERN, Mme LAVARDE, MM. MEURANT et BRISSON, Mmes GOY-CHAVENT, Anne-Marie BERTRAND et IMBERT, MM. CHASSEING, LAMÉNIE, PIERRE et BONNE, Mmes BORIES et BILLON, MM. PANUNZI, CHARON et BABARY, Mme DEROCHE, MM. SAVIN, LELEUX, CUYPERS, PONIATOWSKI et GREMILLET, Mme GIUDICELLI, MM. GROSDIDIER et BUFFET, Mme THOMAS, M. GINESTA, Mme BERTHET, M. HUGONET et Mme LHERBIER

ARTICLE 2

Alinéa 4, après la première phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

Il leur est notamment rappelé l'obligation de respecter la loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs.

OBJET

La loi n° 2007-1224 institue un service minimum pour les services publics de transport terrestre régulier de personnes à vocation non touristique.

Cet amendement a pour objet, d'une part, d'affirmer en des termes clairs l'application de la loi de 2007 aux nouveaux entrants sur le réseau ferroviaire et, d'autre part, de les informer de cette obligation lors de la procédure de mise en concurrence.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	46
----------------	----

26 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et Joël BIGOT, Mmes BONNEFOY et CARTRON, M. DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, M. KANNER
et les membres du groupe socialiste et républicain

C	Défavorable
G	Sagesse du Sénat
Rejeté	

ARTICLE 2

Alinéa 4, seconde phrase

Après le mot :

concernées

supprimer la fin de cette phrase.

OBJET

Amendement de coordination avec l'amendement visant à supprimer les dispositions prévues par l'alinéa 5 de l'article 7 obligeant SNCF Mobilités à fournir aux autorités organisatrices des informations couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale.

A l'heure où le Parlement s'apprête à renforcer le secret des affaires pour les entreprises privées, les auteurs de l'amendement s'interrogent sur la nécessité d'obliger l'opérateur historique public SNCF Mobilités et SNCF Réseau à fournir ce type particulier d'informations qui relève de la confidentialité et protège les intérêts d'une entreprise dans la compétition mondiale.

L'ouverture à la concurrence ne doit pas permettre aux nouveaux entrants de capter des savoirs faire et informations confidentiels sans aucune réciprocité, leur conférant d'entrée de jeux un avantage concurrentiel sur l'opérateur historique. Dans de telles conditions, l'ouverture à la concurrence constitue un jeu de dupes pouvant se traduire par un affaiblissement et une remise en cause à terme la viabilité de l'opérateur historique. Loin d'être libre et non faussée, la concurrence risque d'être déloyale si elle est bâtie sur une asymétrie d'information à l'avantage unique des nouveaux entrants. Or, l'ouverture à la concurrence n'a pas pour but *a priori* d'affaiblir l'opérateur historique public.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	43 rect. bis
----------------	--------------------

28 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. REQUIER, GOLD et Alain BERTRAND, Mme Maryse CARRÈRE, MM. CASTELLI, COLLIN et CORBISEZ, Mme COSTES, M. GUÉRINI, Mmes JOUVE et LABORDE et MM. LÉONHARDT et MENONVILLE

C	Favorable
G	Sagesse du Sénat
Adopté	

ARTICLE 2

Alinéa 4, seconde phrase

Après les mots :

si cela est

insérer le mot:

strictement

OBJET

Le présent amendement limite la transmission des informations couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale à celles qui sont strictement nécessaires pour éviter les distorsions de concurrence.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	27 rect.
----------------	-------------

27 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. BIGNON, CAPUS, CHASSEING, DECOOL, GUERRIAU, LAGOURGUE et MALHURET,
Mme MÉLOT et MM. Alain MARC et WATTEBLED

C	Demande de retrait
G	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 2

Après l'alinéa 4

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Pour les informations utiles à caractère public, l'opérateur fournit ces données dans un standard ouvert et aisément réutilisable. »

OBJET

Cet amendement précise que, concernant les informations utiles fournies par l'autorité organisatrice de transport dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence (telle que décrite à l'article L. 2121-1 A du Code des Transports), lorsque celles-ci sont jugées à caractère public, l'opérateur est tenu de les fournir dans un standard ouvert et aisément réutilisable.

Cette rédaction s'inscrit dans le prolongement de politique de transparence des données publiques, insufflée par le Gouvernement, et vise à permettre une analyse rapide des dites données par un machine de calcul ou par une puissance informatique, pour évaluer la pertinence d'une candidature à la mise en concurrence. Elle vise donc à faciliter la vie des entreprises candidates à cette mise en concurrence et à favoriser l'accès du public aux données publiques.

Face aux remises en cause de l'exploitation des services ferroviaires, cette ouverture des données publiques semble un gage de bonne foi à l'égard des utilisateurs. Il est en effet important que chacun dispose de l'ensemble des informations publiques pour pouvoir se faire son opinion.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	14 rect.
----------------	-------------

23 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

C	Défavorable
G	Sagesse du Sénat
Rejeté	

ARTICLE 2

Alinéa 7

Supprimer cet alinéa.

OBJET

La disposition visée par le présent amendement constitue une transposition excessive du 4^{ème} paquet ferroviaire puisque cette disposition exclut l'application des articles de la directive qui permettent des exceptions au principe de mise en concurrence. A l'inverse de ces considérations, les auteurs de cet amendement considèrent que l'utilisation de ces articles aurait pu permettre à la France de s'exonérer de l'application de cette directive qui sonne la charge contre le service public ferroviaire.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	47
----------------	----

26 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et Joël BIGOT, Mmes BONNEFOY et CARTRON, M. DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, M. KANNER
et les membres du groupe socialiste et républicain

C	Défavorable
G	Sagesse du Sénat
Rejeté	

ARTICLE 2

Alinéa 7

1^o Supprimer le mot :

ne

2^o Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Dans ce cadre, elles peuvent attribuer directement à SNCF Mobilités un contrat de service public.

OBJET

Le règlement (CE) n^o 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre

2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n^o 1191/69 et (CEE) n^o 1107/70 du Conseil, dans sa rédaction résultant du règlement 2016/2338 du Parlement Européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer, dit règlement OSP, prévoit dans son article 5 paragraphe 6 que « sauf interdiction en vertu du droit national, les autorités compétentes peuvent décider d'attribuer directement des contrats de service public de transport par chemin de fer, à l'exception d'autres modes ferroviaires tels que le métro ou le tramway ». La durée de ces contrats ne peut dépasser 10 ans. Ces dispositions s'appliquent du 3 décembre 2019 au 24 décembre 2023. Elles permettent aux autorités compétentes, en l'occurrence les régions de choisir la procédure d'attribution directe de contrats de services public ou la procédure de mise en concurrence.

Les auteurs de l'amendement considèrent que ce choix ouvert par le règlement OSP, qui permet une ouverture progressive à la concurrence, étalée entre 2019 et 2023, doit être préservé.

Par ailleurs, le même article 5 du règlement OSP prévoit d'autres dérogations plus spécifiques à la procédure de mise en concurrence dans ses paragraphes 3 *bis*, 4, 4 *bis*, 4 *ter*, par exemple en cas de situation « structurelles et géographiques » particulières des réseaux, ou en cas de circonstance exceptionnelles, ou encore par exemple lorsque l'attribution directe a pour effet « d'améliorer la qualité des services ou le rapport coûts-efficacité ou les deux ».

Les auteurs de l'amendement considèrent que ces dérogations doivent également être préservées pour être utilisées le cas échéant par les régions qui confrontées aux situations décrites par le règlement OSP dans ses paragraphes 3 *bis*, 4, 4 *bis*, et 4 *ter*, souhaiteraient recourir à la procédure d'attribution directe.

Les auteurs de l'amendement considèrent par ailleurs que lorsque la procédure est d'attribution directe conformément aux paragraphes 3 *bis*, 4, 4 *bis*, 4 *ter* et 6 de l'article 5 du règlement OSP, le contrat de service public est d'office attribué à SNCF Mobilités, l'opérateur historique.

Permettre d'attribuer directement un contrat de service public, c'est-à-dire sans recourir à une procédure d'appel d'offre, à un opérateur nouvel entrant serait contraire à l'ouverture à la concurrence. Mais il faut laisser le choix aux régions d'utiliser pleinement les possibilités ouvertes par le règlement OSP en permettant aux régions qui le souhaitent d'attribuer directement à SNCF Mobilités, opérateur historique, un contrat de service public.

Les auteurs de l'amendement contestent donc la surtransposition à laquelle se livre cet article en supprimant les procédures d'attribution directe permises par le règlement OSP. Ils souhaitent d'autre part laisser la liberté de choix aux régions de recourir soit aux procédures de mise en concurrence soit à une procédure d'attribution directe à SNCF Mobilités.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, rapport 369)

N°	68
----	----

28 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

M. LONGEOT

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

C	Favorable
G	Sagesse du Sénat
Adopté	

ARTICLE 2

Alinéa 7

Remplacer les références :

4 *bis*, 4 *ter* et 6

par les références :

4 *bis* et 4 *ter*

OBJET

Cet amendement vise à autoriser la dérogation prévue au paragraphe 6 de l'article 5 du règlement n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (tel que modifié par le règlement n° 2016/2338 du 14 décembre 2016), permettant aux autorités organisatrices qui le décident d'attribuer directement des contrats de service public, jusqu'au 24 décembre 2023. La durée de ces contrats ne pourra pas dépasser dix ans.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	15
----------------	----

22 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

C	Défavorable
G	Sagesse du Sénat
Rejeté	

ARTICLE 4

Supprimer cet article.

OBJET

Les auteurs de cet amendement s'opposent à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire. Ils souhaitent que la SNCF conserve son monopole afin de garantir une péréquation nationale ainsi qu'une maîtrise publique totale sur ce secteur d'intérêt général. Cet article en permettant que l'État accorde des droits exclusifs à différentes entreprises ferroviaires pour l'exploitation des transports ferroviaires de personne à grande vitesse rompt avec cette conception intégrée du service public ferroviaire. Pour cette raison, ils préconisent la suppression de cet article.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	62 rect.
----------------	-------------

28 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. CORNU, VASPART, POINTEREAU, MANDELLI, CHAIZE, HURÉ, de NICOLAY,
PELLEVAT et CHEVROLLIER, Mme BORIES et MM. Jean-Marc BOYER, GINESTA et REVET

C	Favorable
G	Sagesse du Sénat
Adopté	

ARTICLE 4

Alinéa 2

Après le mot :

territoire

insérer les mots :

et préserver des dessertes directes

OBJET

L'objet de cet amendement est de clarifier l'objectif du dispositif proposé à l'article 4, visant à préserver la desserte directe des villes moyennes par des services TGV, en indiquant expressément qu'il répond à la nécessité de préserver des dessertes directes.



PROPOSITION DE LOI

TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

N°	30 rect. quater
----	-----------------------

DIRECTION
DE LA SÉANCE

(n^{os} 370, 369)

27 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. BIGNON, CAPUS, CHASSEING, DECOOL, GUERRIAU, LAGOURGUE, MALHURET et Alain
MARC, Mme MÉLOT, MM. WATTEBLED, FOUCHÉ
et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires

C	Défavorable
G	
Retiré	

ARTICLE 4

Alinéa 2

Après le mot :

conclut

insérer les mots :

, après avis de la Conférence nationale des territoires et du Commissariat général à l'égalité des territoires et de ses services,

OBJET

Suite à son examen en commission, la nouvelle rédaction de l'article 4 de la proposition de loi prévoit un système de contrats de service public combinant des services rentables et des services non-rentables afin de protéger les liaisons les moins rentables et déficitaires, afin de protéger nos politiques d'aménagement du territoire.

La rédaction de cet article L. 2121-2 du Code des Transports laisse à l'État le soin de prendre ses responsabilités dans ce domaine, en définissant les dessertes qu'il souhaite préserver et en concluant les contrats de service public correspondants.

Cet amendement précise que l'État devra recueillir l'avis de la Conférence nationale des territoires, mise en place pour refonder le dialogue entre l'État et les collectivités territoriales, avant de signer de tels contrats.

Cet amendement précise aussi que l'État devra consulter le Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET), service public chargé de lutter contre les inégalités territoriales et de soutenir les dynamiques territoriales en concevant et en animant les politiques de la ville et d'aménagement du territoire avec les acteurs locaux et les citoyens.

L'amendement précise encore que cette consultation du CGET devra recueillir l'avis de l'ensemble de ses services. Pour rappel, le CGET regroupe la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR), le Secrétariat général du comité interministériel des villes (SGCIV) et l'Agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances (Acsé).



PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

N°	28 rect. ter
----	--------------------

DIRECTION
DE LA SÉANCE

(n^{os} 370, 369)

27 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. BIGNON, CAPUS, CHASSEING, DECOOL, GUERRIAU, LAGOURGUE, MALHURET et Alain
MARC, Mme MÉLOT, MM. WATTEBLED, FOUCHÉ
et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires

C	Défavorable
G	Sagesse du Sénat
Rejeté	

ARTICLE 4

Alinéa 2

Après le mot :

conclut

insérer les mots :

, après avis de la Conférence nationale des territoires,

OBJET

Suite à son examen en commission, la nouvelle rédaction de l'article 4 de la proposition de loi prévoit un système de contrats de service public combinant des services rentables et des services non-rentables afin de protéger les liaisons les moins rentables et déficitaires, afin de protéger nos politiques d'aménagement du territoire.

La rédaction de cet article L. 2121-2 du Code des Transports laisse à l'État le soin de prendre ses responsabilités dans ce domaine, en définissant les dessertes qu'il souhaite préserver et en concluant les contrats de service public correspondants.

Cet amendement précise que l'État devra recueillir l'avis de la Conférence nationale des territoires, mise en place pour refonder le dialogue entre l'État et les collectivités territoriales, avant de signer de tels contrats.



PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

N°	29 rect. ter
----	--------------------

DIRECTION
DE LA SÉANCE

(n°s 370, 369)

27 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. BIGNON, CAPUS, CHASSEING, DECOOL, LAGOURGUE, GUERRIAU, MALHURET et Alain
MARC, Mme MÉLOT, MM. WATTEBLED, FOUCHÉ
et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires

C	Défavorable
G	
Retiré	

ARTICLE 4

Alinéa 2

Après le mot :

conclut

insérer les mots :

, après consultation du Commissariat général à l'égalité des territoires et de ses services,

OBJET

Suite à son examen en commission, la nouvelle rédaction de l'article 4 de la proposition de loi prévoit un système de contrats de service public combinant des services rentables et des services non-rentables afin de protéger les liaisons les moins rentables et déficitaires, afin de protéger nos politiques d'aménagement du territoire.

La rédaction de cet article L. 2121-2 du Code des Transports laisse à l'État le soin de prendre ses responsabilités dans ce domaine, en définissant les dessertes qu'il souhaite préserver et en concluant les contrats de service public correspondants.

Cet amendement précise que l'État devra consulter le Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET), service public chargé de lutter contre les inégalités territoriales et de soutenir les dynamiques territoriales en concevant et en animant les politiques de la ville et d'aménagement du territoire avec les acteurs locaux et les citoyens.

L'amendement précise encore que cette consultation du CGET devra recueillir l'avis de l'ensemble de ses services. Pour rappel, le CGET regroupe la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR), le Secrétariat général du comité interministériel des villes (SGCIV) et l'Agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances (Acsé).



PROPOSITION DE LOI

TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

N°	44 rect. bis
----	--------------------

DIRECTION
DE LA SÉANCE

(n°s 370, 369)

28 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

C	Favorable
G	Sagesse du Sénat
Adopté	

MM. BIZET, RAISON, PERRIN et REICHARDT, Mme TROENDLÉ, MM. BAZIN, CHAIZE, DALLIER et DANESI, Mmes DEROMEDI, DI FOLCO, EUSTACHE-BRINIO et GARRIAUD-MAYLAM, M. HURÉ, Mmes LASSARADE et LAVARDE, MM. Henri LEROY, MEURANT et MILON, Mme PUISSAT, MM. RAPIN, SAVARY et SOL, Mme BORIES, MM. Bernard FOURNIER et HUSSON, Mmes IMBERT, LAMURE et LANFRANCHI DORGAL, MM. LE GLEUT et LEFÈVRE, Mme MORHET-RICHAUD, MM. POINTEREAU, PIERRE, PANUNZI, SAVIN, GREMILLET, LAMÉNIÉ, CUYPERS, LONGUET, KENNEL, REVET et PRIOU et Mme CHAIN-LARCHÉ

ARTICLE 4

Alinéa 2

1° Remplacer le mot :

incluant

par les mots :

pouvant inclure

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les services faisant l'objet du contrat peuvent inclure des services couvrant leurs coûts et des services ne couvrant pas leurs coûts.

OBJET

Amendement de clarification rédactionnelle : les impératifs d'aménagement du territoire peuvent à juste titre conduire le ministre des transports à conclure des contrats de service public de transport ferroviaire de passagers incluant tout à la fois des lignes à grande vitesse et des lignes secondaires déficitaires. Il semble néanmoins préférable d'explicitier aussi la possibilité d'associer dans un même contrat de service public des lignes secondaires déficitaires et des lignes économiquement excédentaires bien qu'elles n'assurent pas de services à grande vitesse.

La phrase ajoutée à la fin de l'alinéa reprend textuellement la rédaction inscrite dans le règlement (UE) 2016/2338 du 14 décembre 2016 pour l'article 2 *bis* que ce texte insère dans le règlement (CE) n° 1370/2007 du 23 octobre 2007. Le fait qu'un règlement soit d'application directe ne fait pas obstacle à l'adaptation du droit interne. Celle-ci est souhaitable pour assurer la parfaite intelligibilité de la loi.



PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

N°	31 rect. bis
----	--------------------

DIRECTION
DE LA SÉANCE

(n°s 370, 369)

27 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. BIGNON, CAPUS, CHASSEING, DECOOL, GUERRIAU, LAGOURGUE, MALHURET et Alain
MARC, Mme MÉLOT, MM. WATTEBLED, FOUCHÉ
et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires

C	Demande de retrait
G	Sagesse du Sénat
Retiré	

ARTICLE 4

Après l'alinéa 2

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Dans la perspective de la signature des contrats susmentionnés au premier alinéa du présent article, l'État présente à la Conférence nationale des territoires, à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, et à la commission à l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, la stratégie et le bilan de ces contrats de promotion de l'aménagement du territoire. »

OBJET

Cet amendement complète les dispositions prévues dans la nouvelle rédaction de l'article 4, en mettant en place une séquence de présentation de la stratégie et du bilan de ces nouveaux contrats d'équilibre du territoire devant la Conférence nationale des territoires et les deux commissions à l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale et du Sénat.

En effet, suite à son examen en commission, la nouvelle rédaction de l'article 4 de la proposition de loi prévoit un système de contrats de service public combinant des services rentables et des services non-rentables afin de protéger les liaisons les moins rentables et déficitaires, afin de protéger nos politiques d'aménagement du territoire.

La rédaction de cet article L. 2121-2 du Code des Transports laisse à l'État le soin de prendre ses responsabilités dans ce domaine, en définissant les dessertes qu'il souhaite préserver et en concluant les contrats de service public correspondants. Il est donc important qu'un dialogue s'établisse entre l'État et les collectivités territoriales à travers une présentation de la stratégie et du bilan de ces contrats à l'occasion de la réunion de la Conférence nationale des territoires et d'une présentation devant la Commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, et la Commission à l'Aménagement du Territoire et au Développement durable du Sénat



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	16
----------------	----

22 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

C	Défavorable
G	Défavorable
Rejeté	

ARTICLE 5

Supprimer cet article.

OBJET

Amendement de conséquence.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	48
----------------	----

26 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

C	Défavorable
G	Sagesse du Sénat
Rejeté	

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et Joël BIGOT, Mmes BONNEFOY et CARTRON, M. DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, M. KANNER
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 6

Alinéa 1

Compléter cet alinéa par deux phrases ainsi rédigées :

Jusqu'au 24 décembre 2023, conformément au paragraphe 6 de l'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil, dans sa rédaction résultant du règlement 2016/2338 du Parlement Européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer, les autorités organisatrices de transport peuvent décider d'attribuer directement à SNCF Mobilités des contrats de service public. Ces mêmes autorités peuvent avoir également recours aux procédures d'attribution directe de contrats de service public à SNCF Mobilités prévues aux paragraphes 3 *bis*, 4, 4 *bis* et 4 *ter* de l'article 5 du même règlement (CE) n° 1370/2007.

OBJET

Cet amendement réaffirme les principes d'une ouverture progressive à la concurrence du 3 décembre 2019 jusqu'au 24 décembre 2023 pour les lignes faisant l'objet d'un contrat de service public et ce conformément aux dispositions de l'article 5 du règlement OSP.



PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

N°	57 rect. ter
----	--------------------

DIRECTION
DE LA SÉANCE

(n°s 370, 369)

28 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. BIGNON, CHASSEING, CAPUS, DECOOL, GUERRIAU, LAGOURGUE et Alain MARC,
Mme MÉLOT et MM. WATTEBLED et FOUCHÉ

C	Demande de retrait
G	Sagesse du Sénat
Retiré	

ARTICLE 6

Après l'alinéa 2

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – Les lignes ferroviaires isolées d'une longueur inférieure à 500 kilomètres ayant un écartement de voies différent de celui du principal réseau national, qui sont reliées à un pays tiers où la législation ferroviaire de l'Union n'est pas applicable et qui sont gérées par un gestionnaire de l'infrastructure différent de celui du principal réseau national sont exclues du champ d'application des articles 1^{er}, 4 et 5 de la présente loi.

OBJET

Cet amendement intègre dans le champ de la proposition de loi les dispositions d'exception prévues au 8 *bis* de l'article 1^{er} de la directive européenne 2016/2370 modifiant la directive 2012/34 relative à l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

Il s'agit ainsi de ne pas sur transposer le texte européen, en autorisant le recours aux exceptions prévues par le règlement pour des attributions dans certaines circonstances exceptionnelles : ligne isolée de moins de 500 km avec un écartement des voies différent du réseau national, liaison avec un autre pays non-régi par les règles de l'Union ou gestion de l'infrastructure par un gestionnaire différent du principal réseau.

Suivant la recommandation de l'Association des Régions de France, exprimée dans un fascicule "Ouverture à la concurrence des TER : recommandations de Régions de France" (9 janvier 2018), cette ouverture à des exceptions permettra d'attribuer des contrats d'attribution directe au-delà de 2023 dans les cas d'exception susmentionnés.



PROPOSITION DE LOI

TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

N°	58 rect. ter
----	--------------------

DIRECTION
DE LA SÉANCE

(n^{os} 370, 369)

27 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. BIGNON, CAPUS, CHASSEING, DECOOL, GUERRIAU, LAGOURGUE et Alain MARC,
Mme MÉLOT et M. WATTEBLED

C	Défavorable
G	
Retiré	

ARTICLE 6

Après l'alinéa 2

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – Les lignes locales à faible trafic d'une longueur ne dépassant pas 100 kilomètres qui sont utilisées pour le trafic de fret ou le transport de voyageurs entre une ligne principale et des points d'origine et de destination d'acheminement situés sur ces lignes, à condition que ces lignes soient gérées par des entités autres que le principal gestionnaire de l'infrastructure et que ces lignes soient utilisées par un seul opérateur de fret ou que les fonctions essentielles relatives à ces lignes soient exercées par un organisme qui ne soit contrôlé par aucune entreprise ferroviaire, sont exclues du champ d'application des articles 1^{er}, 4 et 5 de la présente loi.

OBJET

Cet amendement intègre dans le champ de la proposition de loi les dispositions d'exception prévues au 3 *bis* de l'article 1^{er} de la directive européenne 2016/2370 modifiant la directive 2012/34 relative à l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

Il s'agit ainsi de ne pas sur transposer le texte européen, en autorisant le recours aux exceptions prévues par le règlement pour des attributions dans certaines circonstances exceptionnelles : lignes locales de moins de 100 km, sous condition de gestion par des entités autres que le principal gestionnaire.

Suivant la recommandation de l'Association des Régions de France, exprimée dans un fascicule "Ouverture à la concurrence des TER : recommandations de Régions de France" (9 janvier 2018), cette ouverture à des exceptions permettra d'attribuer des contrats d'attribution directe au-delà de 2023 dans les cas d'exception susmentionnés.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	59 rect.
----------------	-------------

27 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. BIGNON, CAPUS, CHASSEING, DECOOL, GUERRIAU, LAGOURGUE et Alain MARC,
Mme MÉLOT et M. WATTEBLED

C	Défavorable
G	
Retiré	

ARTICLE 6

Après l'alinéa 2

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – Les infrastructures ferroviaires locales et régionales qui ne revêtent pas une importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire sont exclues du champ d'application des articles 1^{er}, 4 et 5 de la présente loi.

OBJET

Cet amendement intègre dans le champ de la proposition de loi les dispositions d'exception prévues au 4 de l'article 1^{er} de la directive européenne 2016/2370 modifiant la directive 2012/34 relative à l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

Il s'agit ainsi de ne pas sur transposer le texte européen, en autorisant le recours aux exceptions prévues par le règlement pour des attributions dans certaines circonstances exceptionnelles : les infrastructures ferroviaires locales et régionales qui ne revêtent pas une importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire.

Suivant la recommandation de l'Association des Régions de France, exprimée dans un fascicule "Ouverture à la concurrence des TER : recommandations de Régions de France" (9 janvier 2018), cette ouverture à des exceptions permettra d'attribuer des contrats d'attribution directe au-delà de 2023 dans les cas d'exception susmentionnés.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	49
----------------	----

26 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

C	Défavorable
G	Défavorable
Rejeté	

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et Joël BIGOT, Mmes BONNEFOY et CARTRON, M. DAGBERT,
Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et
TOCQUEVILLE, M. KANNER
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 6

Alinéa 3

Supprimer cet alinéa.

OBJET

Amendement de coordination avec l'amendement de suppression de l'article 11. Les auteurs de l'amendement s'opposent à la transformation de Gares et Connexions en société anonyme transférée à l'EPIC de tête SNCF.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	32 rect.
----------------	-------------

27 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. BIGNON, CAPUS, CHASSEING, DECOOL, GUERRIAU, LAGOURGUE, MALHURET et Alain
MARC, Mme MÉLOT et M. WATTEBLED

C	Favorable
G	Sagesse du Sénat
Adopté	

ARTICLE 7

Alinéa 5, première phrase

Après les mots :

fournit

insérer les mots :

, dans un standard ouvert et réutilisable,

OBJET

Cet amendement précise que, dans le cadre du transfert d'informations relatives à l'exécution des missions de SNCF Mobilités, ces données doivent être communiquées dans un standard ouvert et aisément réutilisable.

Cette rédaction s'inscrit dans le prolongement de politique de facilitation de l'accès aux données numériques, insufflée par le Gouvernement, et vise à permettre une analyse plus rapide des dites données par un machine de calcul ou par une puissance informatique. Elle vise donc à faciliter le traitement des données par l'autorité organisatrice de transport (*data analysis*). Il s'agit ainsi de rationaliser le temps de l'action public et d'économiser de l'argent public en accélérant le traitement des données.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	50
----------------	----

26 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

C	Défavorable
G	Sagesse du Sénat
Rejeté	

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et Joël BIGOT, Mmes BONNEFOY et CARTRON, M. DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, M. KANNER
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 7

Alinéa 5

Après le mot :

public

supprimer la fin de cet alinéa.

OBJET

Cet amendement a pour objet de supprimer les dispositions prévues par l'alinéa 5 de cet article obligeant SNCF Mobilités à fournir aux autorités organisatrices des informations couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale.

A l'heure où le Parlement s'apprête à renforcer le secret des affaires pour les entreprises privées, les auteurs de l'amendement s'interrogent sur la nécessité d'obliger l'opérateur historique public SNCF Mobilités à fournir ce type particulier d'informations qui relève de la confidentialité et protège les intérêts d'une entreprise dans la compétition mondiale.

L'ouverture à la concurrence ne doit pas permettre aux nouveaux entrants de capter des savoirs faire et informations confidentiels sans aucune réciprocité, leur conférant d'entrée de jeux un avantage concurrentiel sur l'opérateur historique. Dans de telles conditions, l'ouverture à la concurrence constitue un jeu de dupes pouvant se traduire par un affaiblissement et une remise en cause à terme la viabilité de l'opérateur historique. Loin d'être libre et non faussée, la concurrence risque d'être déloyale si elle est bâtie sur une asymétrie d'information à l'avantage unique des nouveaux entrants. Or, l'ouverture à la concurrence n'a pas pour but a priori d'affaiblir l'opérateur national public.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	51
----------------	----

26 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et Joël BIGOT, Mmes BONNEFOY et CARTRON, M. DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, M. KANNER
et les membres du groupe socialiste et républicain

C	Défavorable
G	Sagesse du Sénat
Rejeté	

ARTICLE 7

Alinéa 8

Après le mot :

public

supprimer la fin de cet alinéa.

OBJET

Cet amendement a pour objet de supprimer les dispositions prévues par l'alinéa 8 de cet article obligeant SNCF Réseau à fournir aux autorités organisatrices des informations couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale.

De la même façon que pour le dispositif prévu pour SNCF Mobilités, les autorités organisatrices pourront transmettre ces informations aux candidats à l'appel d'offre, certes dans des conditions restrictives mais néanmoins de façon discrétionnaire et qui pourrait varier d'une autorité organisatrice à une autre. Là encore, des distorsions de concurrence en termes d'asymétrie d'information pourraient apparaître entre les candidats et selon les lieux de candidature aux appels d'offre.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	63 rect.
----------------	-------------

28 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. CORNU, VASPART, POINTEREAU, MANDELLI, CHAIZE, HURÉ, de NICOLAY,
PELLEVAT et CHEVROLLIER, Mme BORIES et MM. Jean-Marc BOYER, GINESTA et REVET

C	Favorable
G	Sagesse du Sénat
Adopté	

ARTICLE 7

Alinéa 11

Après la référence :

L. 2111-14-1

insérer la référence :

, L. 2111-29-1

OBJET

L'amendement 64 proposé à l'article 11, qui concerne Gares et Connexions, étend le dispositif de transmission obligatoire de données à l'autorité organisatrice prévu par l'article 7 à Gares et Connexions, comme le suggère le Conseil d'État dans son avis.

Cet amendement de coordination étend en conséquence le pouvoir de sanction donné à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières dans ce domaine.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	17
----------------	----

22 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

C	Défavorable
G	Sagesse du Sénat
Rejeté	

ARTICLE 8

Supprimer cet article.

OBJET

Le présent article prévoit le transfert des salariés aux autres entreprises ferroviaires. Cet article est particulièrement dangereux en précarisant les salariés de l'entreprise publique et en permettant leur licenciement, ceci à rebours de la nature même du statut de cheminot. Les auteurs de cet amendement s'opposent à cette attaque frontale du statut de cheminot pourtant lié à la nature même du service public ferroviaire qui exige la continuité du service public. Les garanties sont aujourd'hui particulièrement lacunaires sur l'avenir de ces salariés.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	65 rect.
----------------	-------------

28 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. CORNU, VASPART, POINTEREAU, MANDELLI, CHAIZE, HURÉ, de NICOLAY,
PELLEVAT et CHEVROLLIER, Mme BORIES et MM. Jean-Marc BOYER, GINESTA et REVET

C	Favorable
G	Sagesse du Sénat
Adopté	

ARTICLE 8

I. – Alinéas 5 et 6

Remplacer ces alinéas par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Le nombre de salariés requis pour l'exploitation du service ferroviaire faisant l'objet du contrat de service public est arrêté, par catégorie d'emploi, par l'autorité organisatrice des transports. Elle le communique aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation du contrat.

« La liste des salariés à transférer est arrêtée par SNCF Mobilités, après consultation des instances représentatives du personnel et avis de l'autorité organisatrice des transports, en tenant compte de leur degré d'affectation au service transféré.

« Les salariés volontaires qui concourent directement ou indirectement à l'exploitation du service peuvent remplacer les salariés figurant sur la liste des salariés à transférer, s'ils possèdent les mêmes qualifications professionnelles.

« Les salariés figurant sur la liste des salariés à transférer qui refusent leur transfert sont tenus d'accepter une mobilité géographique sur l'ensemble du territoire national proposée par SNCF Mobilités. Ils sont informés de la décision de SNCF Mobilités relative à leur mobilité géographique dans un délai raisonnable.

II. – Alinéas 14 et 15

Remplacer ces alinéas par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Le nombre de salariés requis pour l'exploitation du service ferroviaire faisant l'objet du contrat de service public est arrêté, par catégorie d'emploi, par l'autorité organisatrice des transports. Elle le communique aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation du contrat.

« La liste des salariés à transférer est arrêtée par l'entreprise ferroviaire sortante, après consultation des instances représentatives du personnel et avis de l'autorité organisatrice des transports, en tenant compte de leur degré d'affectation au service transféré.

« Les salariés volontaires qui concourent directement ou indirectement à l'exploitation du service peuvent remplacer les salariés figurant sur la liste des salariés à transférer, s'ils possèdent les mêmes qualifications professionnelles.

« Les salariés figurant sur la liste des salariés à transférer qui refusent leur transfert sont tenus d'accepter une mobilité géographique sur l'ensemble du territoire national proposée par leur employeur. Ils sont informés de la décision de leur employeur relative à leur mobilité géographique dans un délai raisonnable.

OBJET

Cet amendement vise à revoir les modalités de définition du périmètre des salariés à transférer, en tenant compte des débats qui ont eu lieu en commission à l'occasion de l'examen de l'article 8 de la proposition de loi.

Il prévoit une procédure en plusieurs étapes :

- Préalablement à la publication de l'appel d'offres relatif à l'exploitation du service de transport ferroviaire mis en concurrence, l'autorité organisatrice des transports définit le nombre de salariés, par catégorie d'emploi, devant faire l'objet d'un transfert. Celui-ci est communiqué aux entreprises souhaitant candidater à l'appel d'offres ;

- Les entreprises ferroviaires sortantes définissent, à partir de ce périmètre, la liste nominative des salariés à transférer en fonction de leur degré d'affectation au service transféré, après consultation des représentants de salariés et avis de l'autorité organisatrice des transports ;

- Les salariés ne figurant pas sur cette liste en raison d'un degré d'affectation moins important au service transféré peuvent se porter volontaires pour être transférés vers l'entreprise ferroviaire entrante, et remplacer les salariés figurant sur la liste s'ils possèdent les mêmes qualifications professionnelles qu'eux.

- Les salariés figurant sur la liste des salariés à transférer peuvent refuser leur transfert, mais ils sont alors tenus d'accepter une mobilité géographique sur l'ensemble du territoire national. Dans ce cas, ils sont informés de leur lieu d'affectation dans un délai raisonnable.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	18
----------------	----

22 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

C	Défavorable
G	Sagesse du Sénat
Tombé	

ARTICLE 8

Alinéas 6 et 15

Rédiger ainsi ces alinéas :

« Les salariés transférés sont désignés sur la base du volontariat. »

OBJET

Amendement de repli. Les auteurs de cet amendement sont opposés aux dispositions du présent article qui font des cheminots des salariés kleenex dont il est possible de se séparer en dehors de tout respect de leur statut lors du changement d'attributaire d'un contrat de service public.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	52
----------------	----

26 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et Joël BIGOT, Mmes BONNEFOY et CARTRON, M. DAGBERT,
Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et
TOCQUEVILLE, M. KANNER
et les membres du groupe socialiste et républicain

C	Défavorable
G	Sagesse du Sénat
Tombé	

ARTICLE 8

I. – Alinéa 6, dernière phrase

Supprimer cette phrase.

II. – Alinéa 15, dernière phrase

Supprimer cette phrase.

OBJET

Les auteurs de l'amendement s'opposent à ce que, un salarié refusant son transfert puisse être licencié dès le premier refus, ce que prévoient les alinéas 6 et 15 de cet article.

Actuellement, le statut des cheminots permet à un salarié de refuser trois fois de suite d'être transféré ; ce n'est donc qu'au troisième refus que le contrat de travail peut être rompu de plein droit par SNCF Mobilités. Ces alinéas sont donc moins disant que le droit actuel, raison pour laquelle les auteurs de l'amendement proposent sa suppression.



PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

N°	33 rect. ter
----	--------------------

DIRECTION
DE LA SÉANCE

(n°s 370, 369)

28 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. BIGNON, CAPUS, DECOOL, GUERRIAU, LAGOURGUE, MALHURET et Alain MARC,
Mme MÉLOT et MM. WATTEBLED, CHASSEING et FOUCHÉ

C	Défavorable
G	Défavorable
Rejeté	

ARTICLE 8

Alinéa 8

Supprimer cet alinéa.

OBJET

L'alinéa 8 de l'article 8 de cette proposition entend conserver les facilités de circulation des salariés transférés et de leurs ayants-droits dans des conditions équivalentes à celles des salariés du groupe public ferroviaire. Selon le rapport annuel de la Cour des Comptes de 2014, environ 800 000 actifs et retraités bénéficient aujourd'hui de ces facilités de circulation, générant un véritable manque à gagner pour la SNCF.

La réforme de l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs doit être l'occasion de remettre à plat ce système. Alors que la SNCF est endettée à hauteur de plusieurs dizaines de milliards d'euros, le rapport de la Cour des Comptes précise que "selon la méthode et les hypothèses retenues, les évaluations de l'impact total des facilités de circulation du personnel et des ayants droit sur les comptes de la SNCF vont d'une cinquantaine de millions d'euros à des sommes dépassant significativement 100 millions d'euros. Si ces évaluations doivent être prises avec précaution, il est avéré que le coût global pour la SNCF est très supérieur à l'évaluation qu'elle en donne."

Il est intenable de demander aux nouvelles entreprises ferroviaires d'accorder de telles facilités de déplacement, alors que ce système de privilèges familiaux est unanimement rejeté par les Français. Si des facilités de circulation pour l'employé, son compagnon ou sa compagne, et ses enfants sont compréhensibles, elles doivent faire l'objet d'un accord avec la nouvelle entreprise ferroviaire. Quant aux facilités de circulation accordés aux parents ou aux grands-parents de l'employé, voire aux parents ou aux grands-parents du compagnon ou de la compagne de l'employé, il n'est pas envisageable de perpétuer ce système et de l'imposer aux nouveaux entrants.

Le tableau ci-après présenté et issu du rapport de la Cour des Comptes de 2014 permet d'éclairer cette réalité :

Tableau : nombre de bénéficiaires des facilités de circulation

Actifs			
	2009	2010	2011
Agents	188 482	159 000	163 005
Ayants droit	239 490	305 529	172 914
Total	427 972	464 529	335 919

Retraités			
	2009	2010	2011
Agents	138 727	124 006	184 564
Ayants droit	272 240	241 971	236 093
Total	410 967	365 977	420 657

Répartition agents/ayants droit			
Total	838 939	830 506	756 576
dont agents	327 209	283 006	347 569
dont ayants droit	511 730	547 500	409 007

Source : Rapport annuel de la Cour des Comptes de 2014



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	19
----------------	----

22 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

C	Défavorable
G	Sagesse du Sénat
Rejeté	

ARTICLE 9

Supprimer cet article.

OBJET

Les auteurs de cet amendement s'opposent à cet article qui prévoit le transfert aux régions, du matériel roulant appartenant SNCF Mobilité. En effet, ce matériel est le plus souvent en mauvais état et un tel transfert constitue une charge supplémentaire pour les régions qui auront notamment la charge de leur renouvellement. Cette possibilité, déjà ouverte par la loi portant réforme ferroviaire, semble contestable. En effet, les régions sont déjà exsangues par la baisse de dotations et elles ont fait des efforts très importants pour développer l'offre ferroviaire : cet effort supplémentaire qui leur ai demandé ne semble donc pas acceptable, ouverture à la concurrence ou non. D'autant qu'il reste un certain nombre de chose à clarifier sur les conditions même de ce transfert, comme le souligne l'assemblée des régions de France, que ce soit pour clarifier la façon dont le coût de démantèlement des matériels roulants anciens, en particulier les matériels amiantés, sera pris en charge. En effet, les Régions n'ont pas à porter financièrement les conséquences de décisions antérieures à la régionalisation du transport ferroviaire. Le législateur doit également résoudre la question de la refacturation de la TVA ayant été déduite par SNCF Mobilités lors l'achat du matériel. Autant de question qui ne sont pas traitées par le présent article.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	53
----------------	----

26 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et Joël BIGOT, Mmes BONNEFOY et CARTRON, M. DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, M. KANNER
et les membres du groupe socialiste et républicain

C	Défavorable
G	Sagesse du Sénat
Rejeté	

ARTICLE 9

Supprimer cet article.

OBJET

Amendement d'appel. Cet article vise à transférer aux autorités organisatrices, à leur demande, la propriété des matériels roulants utilisés par SNCF Mobilités « pour la poursuite des missions prévues par un contrat de service public ».

S'agit-il pour les autorités organisatrices de choisir de récupérer à la valeur nette comptable l'ensemble des matériels roulant utilisés par SNCF Mobilités ou uniquement le matériel roulant encore performant ?

Les autorités organisatrices auront encore le choix de ne pas se porter acquéreurs des matériels roulant de SNCF Mobilités, en laissant à l'opérateur historique les matériels roulants non amortis dont elle n'aurait plus besoin en cas de changement d'opérateur.

Les auteurs de l'amendement s'interrogent sur la signification et la portée de cet article ; raison pour laquelle ils proposent un amendement d'appel portant suppression de cet article.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	20
----------------	----

22 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

C	Défavorable
G	Sagesse du Sénat
Rejeté	

ARTICLE 10

Supprimer cet article.

OBJET

Les auteurs de cet amendement sont opposés au transfert des centres de maintenance aux régions, autorité organisatrice. Ils considèrent qu'il s'agit d'une charge extrêmement lourde pour les régions et qu'un tel transfert poursuit le dépeçage de l'entreprise public SNCF Mobilité.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	54
----------------	----

26 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et Joël BIGOT, Mmes BONNEFOY et CARTRON, M. DAGBERT,
Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et
TOCQUEVILLE, M. KANNER
et les membres du groupe socialiste et républicain

C	Défavorable
G	Sagesse du Sénat
Rejeté	

ARTICLE 10

Supprimer cet article.

OBJET

Amendement d'appel. Les auteurs de l'amendement s'interrogent sur la pertinence de prévoir la cession à l'autorité organisatrice, si elle en fait la demande, des ateliers de maintenance. D'autres hypothèses sont à envisager et à verser au débat. On pourrait tout à fait considérer, par exemple, que les ateliers de maintenance puissent être transférés au monopole naturel et régulé, SNCF Réseau.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	21
----------------	----

22 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

C	Défavorable
G	Sagesse du Sénat
Rejeté	

ARTICLE 11

Supprimer cet article.

OBJET

Les auteurs de cet amendement s'opposent à la transformation de « gare et connexion » en société anonyme. Ils considèrent que ces outils d'aménagement du territoire doivent rester propriété de l'État sous une forme qui garantisse cette maîtrise publique pleine et entière.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	55
----------------	----

26 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et Joël BIGOT, Mmes BONNEFOY et CARTRON, M. DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, M. KANNER
et les membres du groupe socialiste et républicain

C	Défavorable
G	Sagesse du Sénat
Rejeté	

ARTICLE 11

Supprimer cet article.

OBJET

Cet article vise à transformer Gares et Connexions en société anonyme et filiale de l'ÉPIC « de tête » SNCF. À la date de création de la nouvelle société anonyme, l'article prévoit que le capital est entièrement détenu par l'État. Mais l'article prévoit également d'ouvrir à terme à d'autres actionnaires le capital de Gares et Connexions qui devra cependant être détenu « en majorité par l'État ».

Les auteurs de l'amendement s'opposent à la transformation de Gares et Connexions en SA rattachée à l'ÉPIC de tête SNCF. Ils s'inquiètent par ailleurs de la nature des capitaux, publics ou privés qui pourraient à terme composer le capital de cette SA. Pour toutes ces raisons, ils proposent la suppression de cet article.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	23
----------------	----

22 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

C	Défavorable
G	Sagesse du Sénat
Rejeté	

ARTICLE 11

Rédiger ainsi cet article :

Après le sixième alinéa de l'article L. 2111-9 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ...^o La gestion, de façon transparente et non discriminatoire, des gares de voyageurs qui lui sont confiées par l'État ou d'autres personnes publiques et la perception à ce titre auprès des entreprises ferroviaires, de toute redevance. »

OBJET

Les auteurs de cet amendement estiment que la direction « gare et connexion » au sein actuellement de SNCF Mobilité, au lieu d'être transformée en SA comme le propose la présente loi peut, afin de respecter les injonctions du 4ème paquet ferroviaire, être transféré à SNCF Réseau.

Une telle démarche serait d'ailleurs plus cohérente avec le statut même de ces gares, éléments du patrimoine ferroviaire et maillon du réseau ferroviaire national.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	42 rect.
----------------	-------------

28 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. REQUIER, GOLD et Alain BERTRAND, Mme Maryse CARRÈRE, MM. CASTELLI, COLLIN et CORBISEZ, Mme COSTES, MM. DANTEC et GUÉRINI, Mmes JOUVE et LABORDE et MM. LÉONHARDT et MENONVILLE

C	Défavorable
G	Sagesse du Sénat
Rejeté	

ARTICLE 11

Alinéa 6, seconde phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

Le capital de la société est détenu en majorité par l'État, actionnaire majoritaire, et par d'autres personnes morales de droit public.

OBJET

Le présent amendement vise à garantir que les capitaux de la nouvelle société anonyme Gares & Connexions seront uniquement publics afin d'éviter une future privatisation.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	34 rect.
----------------	-------------

27 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. BIGNON, CAPUS, CHASSEING, DECOOL, GUERRIAU, LAGOURGUE, MALHURET et Alain
MARC, Mme MÉLOT et M. WATTEBLED

C	Défavorable
G	Sagesse du Sénat
Rejeté	

ARTICLE 11

Alinéa 15, première phrase

Remplacer (deux fois) le mot :

dix

par le mot :

six

OBJET

Cet amendement vise à établir la durée du contrat entre SNCF et Gares et Connexions à 6 ans au lieu de 10 ans.

Dans la mesure où la révision du contrat s'établit tous les trois ans, cette nouvelle durée du contrat permet de faire un bilan à mi-parcours et de dégager les possibilités d'un nouveau contrat à un plus petit horizon. L'accélération de la transformation de la politique des transports français impose en effet de gérer ces questions à court terme et ne plus s'engager sur des périodes pluri-décennales.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	35 rect. bis
----------------	--------------------

28 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. BIGNON, CAPUS, CHASSEING, DECOOL, GUERRIAU, MALHURET, LAGOURGUE et Alain MARC, Mme MÉLOT et MM. WATTEBLED et FOUCHÉ

C	Sagesse du Sénat
G	Sagesse du Sénat
Adopté	

ARTICLE 11

Alinéa 15, seconde phrase

Après les mots :

de rénovation des gares,

insérer les mots :

de propreté des gares,

OBJET

Cet amendement vise à faire de la propreté des gares un des objectifs assignés au gestionnaire de gare, dans le cadre de son contrat avec l'État.

L'insalubrité des gares et des transports ferroviaires est en effet régulièrement dénoncée par les usagers. L'inscription d'un objectif de propreté de ces espaces publics dans le contrat signé avec l'État serait un signal fort pour revaloriser l'image de nos gares. En outre, premier lieu visité par les touristes étrangers, nos gares ne peuvent renvoyer une image négative de notre pays. C'est la raison pour laquelle ces espaces d'accueil essentiels au tourisme et à la vitalité de notre économie doivent être préservés.

Pour rappel, en novembre-décembre 2017, une grève inédite de l'entreprise de nettoyage de 75 gares franciliennes, dont la Gare du Nord, avait conduit à une situation ubuesque, à l'issue de laquelle les réseaux sociaux avaient été inondés de photographies de poubelles débordantes, de sols jonchés de déchets et de remarques sur des odeurs insupportables.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	64 rect.
----------------	-------------

28 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. CORNU, VASPART, POINTEREAU, MANDELLI, CHAIZE, HURÉ, de NICOLAY,
PELLEVAT et CHEVROLLIER, Mme BORIES et MM. Jean-Marc BOYER, GINESTA et REVET

C	Favorable
G	Sagesse du Sénat
Adopté	

ARTICLE 11

Après l'alinéa 18

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 2111-29-1. – Gares et Connexions fournit à l'autorité organisatrice de transport compétente, à sa demande, toute information nécessaire pour l'organisation des services de transport ferroviaire faisant l'objet d'un contrat de service public, sans que puisse y faire obstacle le secret en matière industrielle et commerciale. L'autorité organisatrice prend les précautions nécessaires pour empêcher que des tiers non autorisés aient accès aux données couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale, sans préjudice de la dernière phrase de l'article L. 2121-1 A.

« Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, établit une liste d'informations devant être regardées, de manière irréfragable, comme remplissant les conditions mentionnées au premier alinéa du présent article, ainsi que les délais dans lesquels Gares et Connexions doit transmettre ces informations.

OBJET

Cet amendement étend le dispositif de transmission obligatoire de données vers les autorités organisatrices prévu par l'article 7 à Gares et Connexions, comme le suggère le Conseil d'État dans son avis.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	36 rect. bis
----------------	--------------------

27 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. BIGNON, CAPUS, CHASSEING, DECOOL, GUERRIAU, LAGOURGUE, MALHURET, Alain
MARC et WATTEBLED, Mme MÉLOT, M. FOUCHÉ
et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires

C	Défavorable
G	
Retiré	

ARTICLE 11

Alinéa 22

Compléter cet alinéa par les mots :

après avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale et de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat

OBJET

Cet amendement vise à soumettre les nominations des personnalités choisies par l'État au conseil d'administration de Gares et Connexions à un avis de la Commission du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire de l'Assemblée nationale et de la Commission de l'Aménagement du Territoire et du Développement durable du Sénat.

Il s'agit ainsi d'établir un contrôle parlementaire sur les nominations des personnalités qualifiées au sein du conseil d'administration de cette structure. Cette démarche de contrôle et de transparence est essentielle pour rétablir le lien entre les Français et l'administration de l'État.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	37 rect.
----------------	-------------

27 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. BIGNON, CAPUS, CHASSEING, DECOOL, GUERRIAU, LAGOURGUE, MALHURET et Alain
MARC, Mme MÉLOT et M. WATTEBLED

C	Défavorable
G	Défavorable
Rejeté	

ARTICLE 11

Alinéa 23

Rédiger ainsi cet alinéa :

« 2° Des représentants des entreprises ferroviaires opérant sur le réseau ferré national, dans une proposition représentative de leur part de marché et au nombre d'un représentant au minimum par entreprise ferroviaire ;

OBJET

Cet amendement modifie la composition du conseil d'administration de Gares et Connexion. Il prévoit qu'un siège soit attribué à chacune des entreprises ferroviaires opérant sur le réseau ferré national, avec une représentation proportionnée de chaque entreprise et au moins un siège pour chacune d'entre elles.

Cette nouvelle rédaction se substitue à la formulation précédente, qui prévoyait uniquement un siège au conseil d'administration pour des représentants de la SNCF.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	38 rect. bis
----------------	--------------------

28 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. BIGNON, CAPUS, CHASSEING, DECOOL, GUERRIAU, LAGOURGUE et MALHURET,
Mme MÉLOT et MM. Alain MARC, WATTEBLED et FOUCHÉ

C	Défavorable
G	
Retiré	

ARTICLE 11

Après l'alinéa 23

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ...^o Des représentants des entreprises ferroviaires opérant sur le réseau ferré national, dans une proposition représentative de leur part de marché et au nombre d'un représentant au minimum par entreprise ferroviaire ;

OBJET

Amendement de repli.

Cet amendement modifie la composition du conseil d'administration de Gares et Connexion. Il prévoit qu'un siège soit attribué à chacune des entreprises ferroviaires opérant sur le réseau ferré national, avec une représentation proportionnée de chaque entreprise et au moins un siège pour chacune d'entre elles.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	39 rect. bis
----------------	--------------------

27 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. BIGNON, CAPUS, CHASSEING, DECOOL, GUERRIAU, LAGOURGUE, MALHURET et Alain
MARC, Mme MÉLOT, MM. WATTEBLED, FOUCHÉ
et les membres du groupe Les Indépendants - République et Territoires

C	Défavorable
G	Sagesse du Sénat
Rejeté	

ARTICLE 11

I. – Après l’alinéa 24

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« 4^o Des représentants des consommateurs ou des usagers.

II. – Alinéa 25

Supprimer les mots :

et au moins un est choisi parmi les représentants des consommateurs ou des usagers

III. – Alinéa 27

Remplacer le mot :

tiers

par le mot :

quart

IV. – Après l’alinéa 27

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Le nombre de représentants nommés en application du 4^o est égal au quart du nombre de membres du conseil d’administration.

OBJET

Cet amendement ajoute une quatrième catégorie de membres du conseil d'administration de Gares et Connexions : les représentants des consommateurs ou des usagers.

Il s'agit de permettre aux consommateurs et aux usagers d'avoir voix au chapitre à l'occasion des réunions du conseil d'administration de la nouvelle structure de gestion des gares. Principaux concernés avec les salariés, les utilisateurs ont en effet un droit d'information et de débat sur ces questions.

La nouvelle représentation au sein du conseil d'administration serait ainsi formulée : 1/2 des sièges aux représentants de l'État et aux personnalités qualifiées, 1/4 aux représentants des salariés et 1/4 aux représentants des usagers ou des consommateurs.



PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

N°	40 rect. bis
----	--------------------

**DIRECTION
DE LA SÉANCE**

(n°s 370, 369)

28 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. BIGNON, CAPUS, CHASSEING, DECOOL, GUERRIAU, LAGOURGUE, MALHURET et Alain
MARC, Mme MÉLOT et MM. WATTEBLED et FOUCHÉ

C	Défavorable
G	Défavorable
Rejeté	

ARTICLE 11

Alinéa 25

Remplacer les mots :

deux sont des représentants des autorités organisatrices régionales de transport ferroviaire et du Syndicat des transports d’Île-de-France

par les mots :

un est un représentant pour chaque autorité organisatrice régionale de transport ferroviaire

OBJET

Amendement rédactionnel.

Cet amendement modifie la rédaction de l’alinéa 25 pour ne plus séparer la région Ile-de-France et les autres autorités organisatrices régionales de transport ferroviaire (AORT). La présente formulation exprime bien l’importance que chaque AORT soit représentée au sein du conseil d’administration, sans préférence ou privilège pour la région francilienne.

Une représentation équitable de tous les AORT doit être le moteur d’une vraie politique d’aménagement du territoire au sein de Gares et Connexions.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	22
----------------	----

22 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

C	Défavorable
G	Sagesse du Sénat
Rejeté	

ARTICLE 11

Alinéas 39 à 44

Supprimer ces alinéas.

OBJET

Les auteurs de cet amendement s'opposent au déclassement des biens de Gare et Connexion, déclassement qui va permettre leur vente rapide. L'accord prévu de l'État est purement formel et il est évident que l'État ne pourra contrôler toute les transactions sur le domaine des 3 000 gares présentes sur le territoire national. Les auteurs de cet amendement considèrent que le domaine public ferroviaire doit être considéré avec la plus grande précaution puisqu'il est support du service public et que sa cession doit être utilisée très exceptionnellement pour des projets qui répondent eux même à l'intérêt général. Tel que rédigé, les dispositions proposées par cet article ne prévoit aucun garde-fou à ces cessions par une entreprise publique devenue société anonyme.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	24
----------------	----

22 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

C	Défavorable
G	Sagesse du Sénat
Rejeté	

ARTICLE 11

Alinéa 45

Supprimer cet alinéa.

OBJET

En repli, les auteurs de cet amendement souhaitent a minima que le dialogue social puisse être productif sur les conditions de transfert des personnels vers la nouvelle société anonyme « gare et connexions ». Dans ce cadre, ils souhaitent supprimer cet alinéa qui indique « qu'à défaut d'accord au bout d'un an, les modalités sont définies par voie réglementaire ». Ils estiment qu'une telle disposition porte atteinte à la démocratie sociale et crée des conditions défavorables aux salariés.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	66 rect.
----------------	-------------

28 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. CORNU, VASPART, POINTEREAU, MANDELLI, CHAIZE, HURÉ, de NICOLAY,
PELLEVAT et CHEVROLLIER, Mme BORIES et MM. Jean-Marc BOYER, GINESTA et REVET

C	Favorable
G	Sagesse du Sénat
Adopté	

ARTICLE 11

Alinéa 45, seconde phrase

Compléter cette phrase par les mots :

, après avis de l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières

OBJET

L’article 11 prévoit qu’un accord doit être conclu entre Gares et Connexions et SNCF Mobilités relatif au transfert des personnels assurant des prestations en gare.

Si un tel accord n’est pas conclu dans un délai d’un an à compter de la transformation de Gares et Connexions en société anonyme à capitaux publics, les modalités de ce transfert seraient déterminées par voie réglementaire.

Le présent amendement prévoit que, dans ce dernier cas, l’Arafer donne son avis sur les modalités du transfert arrêtées par le Gouvernement.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, 369)

N ^o	56
----------------	----

26 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

C	Favorable
G	Défavorable
Adopté	

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et Joël BIGOT, Mmes BONNEFOY et CARTRON, M. DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, M. KANNER
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 12

Alinéa 4, première phrase

Remplacer les mots :

peut imposer

par le mot :

impose

OBJET

Cet article vise à permettre à l'État d'imposer ou non aux entreprises ferroviaires de participer à un système commun d'information des voyageurs et de vente des billets.

Les auteurs de l'amendement considèrent qu'il est nécessaire que l'État impose à toutes les entreprises ferroviaires la participation à un tel système unifié sur l'ensemble du territoire permettant aux voyageurs d'acheter par un seul canal des titres de transports de différentes compagnies ferroviaires.



PROPOSITION DE LOI

TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

N°	61 rect. bis
----	--------------------

DIRECTION
DE LA SÉANCE

(n°s 370, 369)

28 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. MANDELLI, Daniel LAURENT, PELLELAT et HUSSON, Mme GARRIAUD-MAYLAM, MM. BANSARD, de NICOLAY et PIERRE, Mme LAVARDE, MM. PACCAUD, BAZIN et LEFÈVRE, Mme EUSTACHE-BRINIO, M. CHAIZE, Mme ESTROSI SASSONE, M. SAVARY, Mme DEROMEDI, MM. RAPIN, Henri LEROY, CHARON et BRISSON, Mmes IMBERT et LAMURE, M. BASCHER, Mme DEROCHE et MM. SAVIN, DARNAUD, GREMILLET, KENNEL et CHEVROLLIER

C	Défavorable
G	Défavorable
Retiré	

ARTICLE 12

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

« L'État garantit aux distributeurs de billets, qu'ils soient en ligne ou non, et indépendants ou non des entreprises ferroviaires, le libre accès à toutes données brutes de ce système d'information de voyageurs sous un format approprié. »

OBJET

La mise en place d'un système commun d'information des voyageurs est essentielle pour le développement d'une concurrence libre et loyale. Le présent amendement vise à garantir l'accès aux données brutes du système commun d'information des voyageurs pour les distributeurs de billets, qu'ils soient liés ou non aux entreprises ferroviaires et de pouvoir bénéficier de ces données dans les mêmes conditions que les compagnies ferroviaires concernées. Cet accès permettra ainsi à l'ensemble des distributeurs de pouvoir informer leurs clients français et internationaux en temps réel et de manière efficace.



PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

N°	41 rect. ter
----	--------------------

DIRECTION
DE LA SÉANCE

(n^{os} 370, 369)

28 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. BIGNON, CAPUS, CHASSEING, DECOOL, GUERRIAU, LAGOURGUE, MALHURET et Alain
MARC, Mme MÉLOT et MM. WATTEBLED et FOUCHÉ

C	Défavorable
G	Sagesse du Sénat
Rejeté	

ARTICLE 15

I. – Alinéa 11

Rédiger ainsi cet alinéa :

a) Au premier alinéa du I, les mots : « à SNCF Réseau » sont supprimés ;

II. – Après l'alinéa 11

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...) Après le premier alinéa du I, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Il est constitué auprès de la SNCF Réseau, par dérogation aux dispositions de l'article L. 2313-1 du code du travail relatives au comité social et économique central d'entreprise, un comité social et économique central du groupe public ferroviaire commun à la SNCF Réseau et à Gares et Connexion et une commission consultative auprès de chacun de ces établissements publics lorsqu'ils sont dotés de plusieurs comités d'établissement. » ;

...) Aux deuxième et troisième alinéas du même I, trois fois, après le mot : « ferroviaire », sont insérés les mots : « et au comité social et économique central de SNCF Réseau » ;

III. – Alinéa 28

Remplacer cet alinéa par quatre alinéas ainsi rédigés :

7° L'article L. 2102-3 est ainsi modifié :

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

« Pour l'exercice des missions prévues aux articles L. 2111-28 et L. 2111-29, SNCF et SNCF Mobilités recourent à Gares et Connexions. À cette fin, SNCF et SNCF Mobilités concluent des conventions avec Gares et Connexions. » ;

b) Au second alinéa, les mots : « au premier alinéa » sont remplacés par les mots « aux premier et deuxième alinéas » ;

IV. – Alinéas 29 à 34

Remplacer ces alinéas par trois alinéas ainsi rédigés :

...° Après l'article L. 2102-4, il est inséré un article L. 2102-... ainsi rédigé :

« Art. L. 2102-... – Les attributions dévolues à la SNCF Réseau par le présent code à l'égard de Gares et Connexions sont identiques à celles qu'une société exerce sur ses filiales, au sens de l'article 233-1 du code du commerce. Ces attributions s'exercent dans le respect des exigences d'indépendance, au plan décisionnel et organisationnel, des fonctions de SNCF Réseau mentionnées au 1° de l'article 2111-9 du présent code, en vue de garantir en toute transparence un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure du réseau ferré national.

« SNCF Réseau peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes en vue de réaliser toute opération utile à ses missions. Elle détient pour sa tutelle sur Gares et Connexions, directement ou indirectement, les participations des filiales de conseil ou d'ingénierie ferroviaire à vocation transversale. » ;

V. – Alinéas 36 à 41

Supprimer ces alinéas.

VI. – Alinéas 47 à 49

Rédiger ainsi ces alinéas :

...° Après l'article L. 2102-20, il est inséré un article L. 2102-... ainsi rédigé :

« Art. L. 2102-... – SNCF Réseau perçoit un dividende sur le résultat de Gares et Connexions. Ce dividende est prélevé en priorité sur le bénéfice distribuable de l'exercice, au sens de l'article 232-11 du code du commerce. Il peut être prélevé sur les réserves disponibles.

« Le montant de ce dividende est fixé après examen de la situation financière de Gares et Connexions et constatation, par son conseil d'administration, de l'existence de sommes distribuables. Il est soumis, pour accord, à l'autorité compétente de l'État, qui se prononce dans un délai d'un mois. À défaut d'opposition à l'issue de ce délai, l'accord de celle-ci est réputé acquis. » ;

VII. – Alinéa 51

Supprimer cet alinéa.

OBJET

Cet amendement propose une réécriture complète de l'article 15 de la proposition de loi relative à la transformation de Gares et Connexions en société anonyme. Il met en place une nouvelle gouvernance, dans laquelle Gares et Connexions est rattachée à SNCF Réseau.

Dans la rédaction initiale de cet article, Gares et Connexions était placée sous l'autorité de l'EPIC de tête SNCF, considéré comme l'employeur des salariés de Gares et Connexions et comme responsable de la politique de ressources humaines et des négociations sociales. La SNCF percevait, en conséquence, un dividende sur le résultat de Gares et Connexions pour effectuer ces missions.

Dans la nouvelle rédaction proposée, Gares et Connexions est placée sous l'autorité de SNCF Réseau, considérée comme l'employeur des salariés de Gares et Connexions et comme responsable de la politique de ressources humaines et des négociations sociales. Conséquemment, SNCF Réseau perçoit un dividende sur le résultat de Gares et Connexions pour effectuer ces missions.

Cette nouvelle rédaction vise à garantir la neutralité de Gares et Connexion en rattachant cette structure au gestionnaire d'infrastructures. Il est en effet nécessaire, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs, que le système ferroviaire français se réorganise autour de SNCF Réseau, garant de la modernisation et de la performance des services ferroviaires. Ce rattachement accordera autonomie décisionnelle, juridique, financière et opérationnelle à Gares et Connexions.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(n^{os} 370, rapport 369)

N ^o	67
----------------	----

28 MARS 2018

A M E N D E M E N T

présenté par

M. LONGEOT

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

C	Favorable
G	Défavorable
Adopté	

ARTICLE 15

I. – Après l'alinéa 49

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

c) Le second alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Le dividende perçu par la SNCF est reversé à SNCF Réseau dans les conditions prévues par le 4^o de l'article L. 2111-24 du présent code en vue d'améliorer le réseau ferré national. » ;

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

OBJET

L'article L. 2102-20 du code des transports prévoit qu'un dividende peut être prélevé par l'EPIC SNCF sur les bénéfices de SNCF Mobilités (et donc de sa direction autonome Gares et Connexions), lorsqu'il existe des sommes redistribuables. SNCF peut ensuite attribuer ces sommes, sous forme de dotations, à SNCF Réseau.

L'article 15 de la proposition prévoit de conserver ce dispositif s'agissant de Gares et Connexions, qui serait, comme le prévoit l'article 11, détachée de SNCF Mobilités et transformée en société anonyme.

Le présent amendement vise à s'assurer que les sommes qui seront prélevées par SNCF seront effectivement reversées à SNCF Réseau et utilisées pour entretenir et moderniser le réseau ferroviaire.