

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XV^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

Séances du mardi 10 avril 2018

Compte rendu intégral



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



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

SOMMAIRE GÉNÉRAL

1^{re} séance 2685

2^e séance 2733

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

183^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du mardi 10 avril 2018

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. FRANÇOIS DE RUGY

1. Questions au Gouvernement (p. 2688)

RÉFORME FERROVIAIRE (p. 2688)

M. Jean-Marie Sermier

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

ATTAQUES CHIMIQUES EN SYRIE (p. 2689)

M. Philippe Chalumeau

M. Edouard Philippe, Premier ministre

ATTAQUES CHIMIQUES EN SYRIE (p. 2690)

M. Joaquim Pueyo

Mme Nathalie Loiseau, ministre chargée des affaires européennes

ÉVÉNEMENTS À NOTRE-DAME-DES-LANDES ET À NANTES (p. 2690)

Mme Aude Amadou

M. Gérard Collomb, ministre d'État, ministre de l'intérieur

ATTAQUES CHIMIQUES EN SYRIE (p. 2691)

M. Meyer Habib

Mme Nathalie Loiseau, ministre chargée des affaires européennes

OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU SECTEUR FERROVIAIRE (p. 2692)

M. Vincent Thiébaud

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

RECRUTEMENT DES PROFESSEURS DES ÉCOLES (p. 2692)

Mme Isabelle Florennes

M. Jean-Michel Blanquer, ministre de l'éducation nationale

ENTRETIENS DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE AVEC LA PRESSE (p. 2693)

M. Jean-Charles Taugourdeau

M. Benjamin Griveaux, secrétaire d'État auprès du Premier ministre, porte-parole du Gouvernement

BLOCAGE DES UNIVERSITÉS (p. 2694)

M. Buon Tan

Mme Frédérique Vidal, ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation

LIEN ENTRE L'ÉGLISE ET L'ÉTAT (p. 2695)

M. Bastien Lachaud

M. Gérard Collomb, ministre d'État, ministre de l'intérieur

DOTATIONS AUX COLLECTIVITÉS LOCALES (p. 2696)

M. Jean-René Cazeneuve

M. Gérard Collomb, ministre d'État, ministre de l'intérieur

VIOLENCES DANS LES UNIVERSITÉS (p. 2697)

Mme Elsa Faucillon

Mme Frédérique Vidal, ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation

UNION EUROPÉENNE ET HONGRIE (p. 2697)

M. Philippe Latombe

Mme Nathalie Loiseau, ministre chargée des affaires européennes

SITUATION DES ORTHOPHONISTES (p. 2698)

Mme Sophie Auconie

Mme Agnès Buzyn, ministre des solidarités et de la santé

LUTTE CONTRE LA FRACTURE NUMÉRIQUE (p. 2699)

M. Jean-François Cesarini

M. Jacques Mézard, ministre de la cohésion des territoires

Suspension et reprise de la séance (p. 2699)

PRÉSIDENTE DE M. HUGUES RENSON

2. Fixation de l'ordre du jour (p. 2700)

3. Nouveau pacte ferroviaire (p. 2700)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 2700)

Article 1^{er} (*suite*) (p. 2700)

Amendements n^{os} 32, 86, 106, 196

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

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

Amendements n^{os} 274, 107, 219

Rappel au règlement (p. 2704)

M. Sébastien Jumel

M. le président

M. Laurent Furst

M. le président

Article 1^{er} (*suite*) (p. 2704)
Amendements n^{os} 278, 33, 34

Rappels au règlement (p. 2709)
M. François Ruffin
M. le président

Suspension et reprise de la séance (p. 2709)
M. Hubert Wulfranc

Article 1^{er} (*suite*) (p. 2710)
Amendements n^{os} 105, 279, 298 (sous-amendement), 312 (sous-amendement), 305 (sous-amendement), 300 (sous-amendement), 295 (sous-amendement)

Rappel au règlement (p. 2713)
M. Sébastien Chenu

Article 1^{er} (*suite*) (p. 2714)

Suspension et reprise de la séance (p. 2714)

Rappel au règlement (p. 2714)
M. Sébastien Jumel
M. le président

Article 1^{er} (*suite*) (p. 2715)
Amendements n^{os} 38, 104, 280, 317 (sous-amendement), 303 (sous-amendement), 302 (sous-amendement)

Après l'article 1^{er} (p. 2723)
Amendements n^{os} 89, 90, 99, 100, 172, 166, 95, 76, 77, 78, 14, 41, 98

4. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 2731)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. FRANÇOIS DE RUGY

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quinze heures.)

1

QUESTIONS AU GOUVERNEMENT

M. le président. L'ordre du jour appelle les questions au Gouvernement.

RÉFORME FERROVIAIRE

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

M. Jean-Marie Sermier. Ma question s'adresse au Premier ministre.

Monsieur le Premier ministre, comment ne pas penser, aujourd'hui encore, aux millions d'usagers du train qui subissent la paralysie des transports ? *(Exclamations sur les bancs du groupe GDR. – « Eh oui ! » sur les bancs du groupe LR.)* Vous savez, les Français qui endurent les grèves espèrent au moins que leurs difficultés serviront à quelque chose : ils seront déçus !

En effet, la réforme de la SNCF que vous proposez est *a minima*. Contrairement à ce qu'on entend, le statut du cheminot ne sera pas supprimé : seules les nouvelles embauches ne se feront pas dans ce cadre. La mise en concurrence des trains de voyageurs n'est pas non plus la preuve de l'audace réformatrice du Gouvernement : au contraire, elle est prévue depuis les années 90, vous le savez bien, monsieur le Premier ministre. Elle se fait aujourd'hui *a minima*, sans la création d'une autorité de régulation indépendante qui permettrait une vraie ouverture du marché.

M. Joël Giraud. Et l'ARAFER alors ?

M. Jean-Marie Sermier. À l'heure où nous parlons, la question essentielle de la dette de 47 milliards d'euros n'a toujours pas été abordée. Franchement, comment prétendre réformer la SNCF sans parler de sa dette ?

Les petites lignes, essentielles à l'aménagement équilibré du territoire,...

M. Marc Le Fur. Tout à fait !

M. Jean-Marie Sermier. ...sont au cœur de nos préoccupations.

Plusieurs députés du groupe LR. Il a raison !

M. Jean-Marie Sermier. Le rapport Spinetta voulait les supprimer. Malgré les propos rassurants tenus par certains, le Gouvernement refuse toujours et encore d'inscrire leur maintien noir sur blanc dans le texte de loi.

Monsieur le Premier ministre, notre pays ne passe-t-il pas à côté d'une occasion historique de moderniser durablement son système ferroviaire, dans l'intérêt des Français d'aujourd'hui et de demain ?

Monsieur le Premier ministre, avait-on besoin de mettre une telle pagaille dans le pays pour si peu ? *(Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.)*

Je vous demande... *(Applaudissements sur les bancs du groupe LR.)*

M. le président. Merci, monsieur le député.

La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Monsieur le député, comme j'ai eu l'occasion de le dire ici même hier lors des débats sur le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire et comme je le répéterai aujourd'hui, oui, l'ambition du Gouvernement est bien de moderniser notre système ferroviaire au bénéfice des voyageurs, avec la SNCF et avec les cheminots.

Vous parlez d'une réforme *a minima*, d'autres nous disent que nous renversons la table... Sans doute avons-nous trouvé le bon point d'équilibre !

Vous avez posé plusieurs questions. S'agissant de la dette, je m'étonne de l'impatience qui se manifeste sur les bancs de l'Assemblée alors qu'aucun gouvernement, aucun, *(Exclamations sur les bancs du groupe LR.)*...

M. Jean-François Parigi. C'est vous, le Gouvernement, maintenant !

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...n'a traité ce sujet depuis des décennies *(Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et MODEM)* et que le précédent a même remis un rapport au Parlement indiquant que la dette n'était pas un problème. Notre gouvernement, lui, dit que la dette est un problème, et même une menace pour le système ferroviaire. Et comme le Premier ministre l'a clairement indiqué, nous, dans ce quinquennat, nous prendrons nos responsabilités concernant cette dette, mais avec de la visibilité et en donnant l'assurance aux Français qu'elle ne se reconstituera pas.

M. Pierre Cordier. Vous les avez conseillés, les gouvernements précédents ! Vous êtes mal placée pour en parler !

Mme Élisabeth Borne, ministre. S'agissant des petites lignes, je vous remercie, monsieur Sermier, de me donner l'occasion de redire à l'Assemblée que, non, le Gouvernement, comme il l'a déjà déclaré, ne suivra pas les recommandations du rapport Spinetta. Ces lignes recouvrent des réalités très différentes, allant des capillaires fret aux lignes d'aménagement du territoire, et le Gouvernement tiendra les engagements qu'il a pris dans le cadre des contrats de plan État-régions pour

accompagner la remise à niveau des petites lignes. Il pourra s'appuyer sur le diagnostic prévu dans le projet de loi à l'initiative du rapporteur afin de préparer la future génération des contrats de plan avec tous les éléments nécessaires. *(Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe LaREM et sur plusieurs bancs du groupe MODEM.)*

M. Thibault Bazin. Ça déraile !

ATTAQUES CHIMIQUES EN SYRIE

M. le président. La parole est à M. Philippe Chalumeau, pour le groupe La République en marche.

M. Philippe Chalumeau. Madame la ministre chargée des affaires européennes, samedi dernier, la France et la communauté internationale avec elle se sont, une fois de plus, indignées suite à l'attaque chimique présumée perpétrée par l'armée syrienne à Douma, dernière ville de la Ghouta orientale contrôlée par l'opposition.

Les bombardements, qui visent pour la troisième journée consécutive les habitants de cette localité située à dix kilomètres du centre de Damas, ont depuis vendredi, selon l'Observatoire syrien des droits de l'homme, causé la mort d'au moins quatre-vingts personnes, dont quarante par suffocation.

Le Président de la République et le ministre de l'Europe et des affaires étrangères l'ont rappelé : la France condamne avec la plus grande fermeté la poursuite d'une telle violation flagrante du droit international humanitaire et assumera ses responsabilités au titre de la lutte contre la prolifération des armes chimiques.

Plus que jamais, le régime syrien est déterminé à reconquérir toute la Ghouta. Grâce à l'appui militaire de la Russie et des milices iraniennes, et au prix d'un pilonnage initié le 18 février dernier, il contrôle désormais 95 % de cette enclave rebelle.

Outre les victimes des attaques chimiques, 1 600 civils ont trouvé la mort au cours de cette offensive.

La France doit plus que jamais regarder cette situation en face. Au regard d'une guerre qui a fait plus de 350 000 morts depuis maintenant sept ans, notre pays doit agir et prendre sa part dans la résolution de ce drame humanitaire.

Madame la ministre, quelle réponse la France compte-elle apporter face à cette nouvelle violation du droit humanitaire international ?

M. Jean-Paul Lecoq. La diplomatie !

M. Philippe Chalumeau. Quelles solutions pouvons-nous efficacement et collectivement mettre en place en matière de justice pénale internationale ?

Enfin, comment la France peut-elle œuvrer, avec l'ensemble de la communauté internationale, en faveur de l'émergence d'une nouvelle feuille de route politique inclusive en Syrie ?

La voix de la France porte, madame la ministre, et ses actes contraignent. Nous soutiendrons résolument l'action du Président de la République et du Gouvernement. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)*

M. Jean-Paul Lecoq. Souvenez-vous de l'Irak !

M. le président. La parole est à M. le Premier ministre.

M. Edouard Philippe, Premier ministre. Monsieur le député, une nouvelle fois, le droit international et, au-delà de celui-ci, la simple humanité ont été bafoués en Syrie.

M. Jean-Paul Lecoq. Semble-t-il !

M. Edouard Philippe, Premier ministre. Ce n'est pas la première fois. Cette fois encore, le droit international a été bafoué par le régime de Bachar el-Assad, un régime qui est déterminé, décidé à détruire ceux qui lui résistent aux portes de Damas.

Les images auxquelles vous faites référence sont bien entendu insoutenables. Un an presque jour pour jour après un autre massacre à l'arme chimique, deux nouvelles attaques ont en effet été perpétrées dans la Ghouta orientale.

Mesdames, messieurs les députés, ce drame confirme que nous nous trouvons face à un système prêt à toutes les transgressions : il s'inscrit dans une stratégie de terreur vis-à-vis des civils. Cette attaque est survenue dans une zone qui, depuis plusieurs semaines, était pilonnée et affamée par le régime, avec l'appui de ses alliés, pour la forcer à se rendre.

L'emploi de l'arme chimique – vous le savez, monsieur le député – constitue une transgression fondamentale de l'ordre international, une violation caractérisée du protocole de 1925 et de la convention sur les armes chimiques de 1993 ainsi que de plusieurs résolutions des Nations unies. Or ces attaques ont eu lieu.

M. Jean-Paul Lecoq. Semble-t-il ! Ce n'est pas prouvé !

M. Edouard Philippe, Premier ministre. Elles ne rendent pas les morts qu'elles ont fait plus regrettables, plus terrifiants que ceux dus à des bombardements dits classiques, mais elles révèlent la capacité et la volonté d'utiliser des armes qui sont au ban de l'ordre international.

Le recours à ces armes n'est pas neutre : il dit des choses sur le régime. Et notre réaction à l'usage de ces armes dira des choses sur ce que nous sommes. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.)*

Monsieur le député, les alliés du régime ont une responsabilité particulière dans ce massacre, comme dans la violation de la trêve prévue par la résolution 2401 du Conseil de sécurité de l'ONU, qui s'impose évidemment à tous.

Face à ces événements d'une extrême gravité, le Président de la République l'a dit, la France assume toutes ses responsabilités. Nous avons saisi le Conseil de sécurité de l'ONU, qui s'est réuni hier, pour demander l'arrêt des hostilités, l'instauration d'un cessez-le-feu immédiat en Syrie et la création d'un nouveau mécanisme d'enquête internationale sur ces attaques chimiques. Vous savez en effet qu'un certain nombre d'alliés du régime se sont mobilisés pour faire disparaître le mécanisme d'enquête internationale sur les attaques chimiques qui préexistait.

Nous agissons pour que jamais l'impunité en cas d'emploi d'armes chimiques ne devienne la norme : tel est le sens de l'initiative qui a été lancée au mois de janvier dernier par le ministre de l'Europe et des affaires étrangères pour faciliter l'identification des individus ou des entités collaborant à ces programmes d'armes chimiques.

Mesdames, messieurs les députés, face à l'émotion légitime que suscitent de tels drames, la solution à la crise syrienne est, et restera politique. Je veux le dire clairement : il n'y a pas de diplomatie crédible si de telles atrocités ne donnent pas lieu à une réponse forte, unie et résolue de la communauté internationale. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

ATTAQUES CHIMIQUES EN SYRIE

M. le président. La parole est à M. Joaquim Pueyo, pour le groupe Nouvelle Gauche.

M. Joaquim Pueyo. Monsieur le président, ma question s'adresse aussi à M. le Premier ministre.

Le 7 avril dernier, une attaque chimique a tué à Douma cinquante Syriens.

M. Jean Lassalle. Prouvez-le !

M. Joaquim Pueyo. Tout porte à croire que Damas est à l'origine de ce massacre. J'encourage ceux qui doutent encore de la cruauté et du caractère impitoyable du régime de Bachar el-Assad à regarder les photos relayées par l'Agence France-Presse ou les images que les organisations locales nous font parvenir. On y voit des enfants suffocants, aspergés d'eau pour limiter les effets du gaz ou encore un amas de cadavres entassés dans une petite pièce.

Si nous ne sommes pas en mesure de mettre fin à ces massacres par tous les moyens en notre possession, il sera inutile de dire : maintenant ça suffit !

M. Pierre Cordier. Il a raison !

M. Joaquim Pueyo. En août 2013, l'ONU votait la résolution 2118 décidant le démantèlement de l'arsenal chimique syrien. Cinq ans déjà se sont écoulés depuis et nous avons pourtant été, à plusieurs reprises, confrontés à cette barbarie. Massacres aux armes conventionnelles et chimiques, viols ou tortures dans les prisons rappelant les pires heures concentrationnaires doivent être condamnés avec la plus grande force.

Le manque de réactions internationales fortes a laissé s'installer un sentiment d'impunité. Les exactions s'enchaînent et nous ne pouvons que constater notre incapacité à y mettre un terme. Les diplomaties française et européenne ont, par le passé, démontré leur efficacité sur des sujets complexes comme le nucléaire iranien.

Loin d'un discours va-t'en guerre, nous devons aussi envisager la possibilité d'une réponse proportionnée et circonscrite, s'inscrivant dans le cadre international. Il s'agirait aussi bien de porter un coup à la capacité d'action du régime que d'envoyer un message clair au président syrien et à ses alliés.

Monsieur le Premier ministre, l'ONU et les pays attachés au droit international doivent impérativement exiger des comptes non seulement du régime syrien, mais également des puissances qui le soutiennent.

M. Laurent Furst. Et au Yémen, il ne se passe rien ?

M. Joaquim Pueyo. Ma question est simple : quelle réponse la France compte-t-elle apporter à ces massacres, en coopération avec l'Union européenne et les pays respectueux de la légalité internationale ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe NG ainsi que sur quelques bancs du groupe La REM.*)

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

Mme Nathalie Loiseau, ministre chargée des affaires européennes. Monsieur le député, samedi 7 avril, deux attaques chimiques ont été perpétrées en Syrie, à Douma, dans la Ghouta orientale. Des gaz – dont, sans aucun doute, du chlore qui, parce que c'est un gaz lourd, descend au sol et pénètre jusque dans les caves où se réfugient les civils – ont été utilisés pour tuer et pour terroriser.

M. Jean-Paul Lecoq. Semble-t-il ! Ce n'est prouvé ni par l'ONU ni par personne d'autre !

Mme Nathalie Loiseau, ministre. Les symptômes observés laissent également penser à l'utilisation combinée d'un neurotoxique puissant. Qui est à l'origine de ces attaques ? Ceux qui disposent du savoir-faire pour développer de telles substances, ceux qui croient en tirer un avantage militaire. Qui d'autre, dans ces conditions, que les forces armées syriennes ?

Quelle est la responsabilité de la Russie ? Pas un avion syrien ne décolle sans que les Russes en soient informés : il y a donc une responsabilité des alliés proches de la Syrie.

M. Jean-Paul Lecoq. Propagande !

Mme Nathalie Loiseau, ministre. Quelle est notre responsabilité ? Nous avons saisi le Conseil de sécurité de l'ONU, et le président de la République s'est entretenu à plusieurs reprises avec le président Trump, avec Mme May.

M. Jean-Paul Lecoq. Nous voilà rassurés !

Mme Nathalie Loiseau, ministre. Nous devons agir pour que plus jamais l'usage d'armes chimiques ne se fasse dans la plus totale impunité : nous voulons une réponse forte et résolue de la communauté internationale.

La France assumera toutes ses responsabilités dans la lutte contre la prolifération chimique : elle tiendra ses engagements ; elle tiendra sa parole. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

ÉVÉNEMENTS À NOTRE-DAME-DES-LANDES ET À NANTES

M. le président. La parole est à Mme Aude Amadou, pour le groupe La République en marche.

Mme Aude Amadou. Ma question, à laquelle j'associe l'ensemble des députés de mon département, s'adresse à M. le Premier ministre.

Députée de Loire-Atlantique, je suis alarmée par les multiples débordements qui ont eu lieu dans notre territoire ces dernières semaines. Nous subissons ces derniers jours l'évacuation de la dite « ZAD » – zone à défendre –, une étape nécessaire afin de rétablir un État de droit. Nous subissons aussi le blocage de l'université de Nantes par des jeunes prétendument étudiants et assurément très politisés. Nous déplorons des intimidations, le saccage de locaux, sans omettre des menaces et violences physiques. (*Exclamations sur les bancs du groupe FI.*) Comble du comble, samedi dernier, en marge des manifestations, un mannequin à l'effigie de notre Président de la République a été roué de coups, pendu et brûlé.

Le porte-parole du syndicat Solidaires a cautionné cet acte indigne. C'est la marque d'un syndicalisme pervers, qui fait preuve d'une irresponsabilité coupable, alors que notre République aurait besoin de s'appuyer sur des corps intermédiaires fermes dans la défense des valeurs de notre modèle démocratique. Heureusement, de nombreux responsables se sont insurgés contre ces pratiques antidémocratiques, à l'instar de Johanna Rolland, actuelle maire de Nantes.

Au pays des droits de l'homme, je dis oui à l'expression des opinions, oui aux revendications, oui aux manifestations : elles sont légitimes, car elles font partie intégrante de notre loi suprême, la Constitution. Mais rappelons que ces libertés individuelles et collectives, qui honorent notre nation, sont aussi assorties d'un devoir de responsabilité : la responsabilité

de respecter nos institutions et leurs représentants ; la responsabilité de ne pas troubler l'ordre public ; la responsabilité, enfin, de condamner les débordements.

Nous, élus de cette assemblée, pouvons-nous accepter que nos institutions et leurs représentants soient ainsi ciblés ? Notre objectif commun n'est-il pas de léguer aux générations futures une société apaisée et respectueuse de chacun, de chaque opinion ? Non à une société dirigée par la rue ! (*Exclamations sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

Monsieur le Premier ministre, comptez-vous enfin restaurer l'État de droit et prendre des sanctions à l'encontre de ceux-là mêmes qui se réclament de la démocratie, mais qui la piétinent ? (*Vifs applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM et quelques bancs du groupe UDI-Agir. – Exclamations sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur.

M. Gérard Collomb, ministre d'État, ministre de l'intérieur. Madame la députée, le 17 janvier dernier, le Premier ministre a annoncé la décision du Gouvernement de ne pas réaliser le nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

M. Éric Straumann. Quelle erreur !

M. Gérard Collomb, ministre d'État. C'était là, selon ses propres mots, une décision de raison et d'apaisement.

M. Éric Straumann. On voit le résultat !

M. Gérard Collomb, ministre d'État. Le Premier ministre annonçait dans le même temps que tous ceux qui occupaient un certain nombre de squats construits illégalement sur le site devraient quitter les lieux avant la fin de la trêve hivernale. C'est pourquoi, dans le plus grand respect des procédures,...

M. Ugo Bernalicis. Ce n'est pas vrai !

M. Gérard Collomb, ministre d'État. ...les forces de l'ordre sont intervenues à Notre-Dame-des-Landes dès ce lundi 9 avril. Elles procèdent avec un sens profond de la déontologie,...

M. Ugo Bernalicis. Avec des grenades, oui !

M. Gérard Collomb, ministre d'État. ...une déontologie qui a d'ailleurs été rappelée à tous avant l'intervention. Leur sang-froid est d'autant plus remarquable...

M. Éric Coquerel. Et leur violence aussi !

M. Gérard Collomb, ministre d'État. ...qu'elles ont en face d'elles des groupes dont personne ici, je l'espère, ne cautionne la violence. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM, MODEM et UDI-Agir.*) Quand on procède à un tir de fusée contre un hélicoptère survolant la zone, on expose la vie des femmes et des hommes embarqués. Quand, à Nantes, on pend l'effigie du Président de la République, c'est totalement inacceptable. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM, MODEM et UDI-Agir et quelques bancs du groupe LR. – M. Olivier Faure applaudit aussi.*) Cela n'est pas l'image de Nantes ! Nantes, l'innovatrice, Nantes, la créatrice, Nantes n'a rien à voir avec les zadistes violents que l'on voit aujourd'hui ! (*Vifs applaudissements sur les bancs des groupes LaREM, MODEM et UDI-Agir et quelques bancs du groupe LR. – Exclamations sur les bancs du groupe FI.*)

ATTAQUES CHIMIQUES EN SYRIE

M. le président. La parole est à M. Meyer Habib, pour le groupe UDI, Agir et indépendants.

M. Meyer Habib. Monsieur le Premier ministre, vous le rappeliez à l'instant : samedi dernier, le régime de Bachar el-Assad, soutenu par ses alliés iraniens, a, encore une fois, employé de façon certaine des armes chimiques contre son propre peuple à Douma, assassinant des centaines de civils. Les images du massacre sont insupportables, tant elles heurtent les consciences : des cadavres de familles entassés, des enfants agonisants, brûlés au chlore... Oui, des enfants brûlés au chlore, en 2018 !

En 2012, Barack Obama avait tracé une ligne rouge : l'emploi d'armes chimiques déclencherait automatiquement des représailles militaires. Il n'a pas respecté cette résolution, laissant le champ libre au boucher de Damas. Si nous étions alors intervenus, Daech aurait-il pris cette ampleur ? Aurait-on connu cette crise migratoire sans précédent ? Ces questions restent ouvertes. La triste réalité est que cela fait cinq ans que le monde libre assiste, en silence, à ces crimes contre l'humanité.

La situation en Syrie est excessivement complexe, c'est vrai, mais l'inaction n'est plus tenable : elle entame jour après jour notre crédibilité. Aucune option n'est simple. Le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations unies, me direz-vous ? Le veto russe bloque systématiquement toute initiative de la communauté internationale. Continuer à ne rien faire ? Ce serait peut-être le plus facile, mais ce serait aussi un reniement de nos valeurs, et engagerait notre responsabilité morale.

Dernière option : envisager une action militaire ponctuelle, en liaison avec nos alliés, voire seuls.

M. Éric Coquerel. Et pourquoi pas une guerre mondiale ?

M. Meyer Habib. Monsieur le Premier ministre, dans deux jours, nous commémorerons Yom HaShoah. À l'époque, le monde savait, mais il avait laissé faire la barbarie nazie ; nous connaissons la suite. Notre histoire commande de défendre nos idéaux avec esprit de résistance et lucidité.

En mai dernier, le Président de la République a défini une ligne claire : « Toute utilisation d'armes chimiques » en Syrie « fera l'objet de représailles et d'une riposte immédiate ». Et d'ajouter : « Quand vous fixez des lignes rouges, si vous ne savez pas les faire respecter, vous décidez d'être faible ».

Monsieur le Premier ministre, pouvez-vous nous éclairer sur la position de la France ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe UDI-Agir.*)

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

Mme Nathalie Loiseau, ministre chargée des affaires européennes. Monsieur le député, ce qui s'est passé le 7 avril à Douma est une monstruosité.

M. Jean Lassalle. Qui l'a commise ?

Mme Nathalie Loiseau, ministre. C'est bien sûr une violation du droit international, de toutes les conventions, des résolutions des Nations unies, mais c'est aussi une monstruosité parce que c'est un pas de plus dans la barbarie, cette barbarie que la Syrie subit depuis sept ans. Bachar el-Assad l'a montré : il est l'ennemi de son peuple. Ce qui s'est passé à Douma, ce sont des femmes, des hommes, des enfants, souvent pris dans leur sommeil, qui ont été assassinés sciemment. Ce ne sont pas des victimes collatérales : les civils ont été visés sciemment, afin de terroriser la population de la Ghouta orientale, qui est pilonnée depuis des semaines par le régime de Bachar el-Assad, aidé par ses alliés, en violation d'une résolution du Conseil de sécurité de l'ONU.

Alors, oui, nous devons prendre nos responsabilités, et faire en sorte que l'impunité de l'utilisation des armes chimiques ne puisse pas se poursuivre, en Syrie ou ailleurs. Nous avons demandé, et obtenu, une première réunion du Conseil de sécurité de l'ONU hier ; le Conseil se réunira de nouveau tout à l'heure. La France fera en sorte de faire respecter l'interdiction de l'utilisation des armes chimiques. Nous avons demandé qu'un nouveau mécanisme d'enquête, celui-là même qui avait été bloqué par un veto russe, puisse être déployé en Syrie. Nous voulons toute la vérité, nous voulons agir, et nous devons travailler pour ramener la paix dans ce pays martyrisé. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.)*

OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU SECTEUR FERROVIAIRE

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

M. Vincent Thiébaud. Monsieur le Premier ministre, le 26 février dernier, vous avez annoncé une réforme ferroviaire articulée selon quatre axes : des investissements publics dans le système ferroviaire ; l'ouverture à la concurrence du rail ; une nouvelle organisation de la SNCF ; un nouveau cadre social pour les cheminots, pour plus de performance et de productivité.

M. Sébastien Jumel. Vous réécrivez un peu l'histoire quand même !

M. Vincent Thiébaud. Ma question porte plus particulièrement sur l'ouverture à la concurrence. Alors que certains, dans cette assemblée, voient une menace dans cette mesure votée en commission, nous, membres de la majorité, nous sommes persuadés qu'elle est une formidable opportunité pour la SNCF et surtout pour ses usagers. La semaine dernière, en commission, nous avons apporté des garanties du plus haut niveau pour les cheminots, notamment en cas de transfert de la SNCF vers le secteur privé.

M. Sébastien Jumel. On est en pleine béatitude !

M. Vincent Thiébaud. Ces garanties portent notamment sur l'emploi et le maintien du niveau des retraites. L'Assemblée nationale est donc appelée, maintenant, à voter ces dispositions en séance.

Hier soir, en séance, nous avons adopté une disposition portant nouvelle organisation du groupe, lequel sera composé d'une société nationale à capitaux publics, la SNCF, et de deux filiales détenues par elle à 100 %, SNCF Mobilités et SNCF Réseau. Sur ces deux sujets, malgré tout ce que l'on a pu dire, le débat parlementaire a bien eu lieu, et il se poursuivra. *(« Non ! » sur les bancs du groupe GDR. – Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LR.)*

M. Sébastien Jumel. C'est faux !

M. Vincent Thiébaud. Je suis persuadé, monsieur le Premier ministre, que l'ouverture à la concurrence améliorera les services de la SNCF ; et, en tant qu'élus alsacien, je forme le vœu pieux que cette ouverture s'étendra aux petites lignes transfrontalières.

Pouvez-vous nous éclairer et, surtout, rassurer les plus sceptiques et les plus ombrageux sur le fait que cette réforme permettra une nette amélioration de la qualité des services ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

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

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme vous l'avez souligné, monsieur le député, cette réforme poursuit un objectif : un meilleur service pour les Français. Elle passe d'abord par un programme d'investissements sans précédent : 36 milliards d'euros en dix ans,...

M. Loïc Prud'homme. Ce n'est pas vrai !

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...soit 50 % de plus que ce qui a été réalisé au cours des dix dernières années, afin de rattraper des décennies de sous-investissements sur le réseau. *(Exclamations sur plusieurs bancs du groupe NG.)*

M. David Habib. Vous avez été directrice de la stratégie de la SNCF, je vous le rappelle ! Un peu de pudeur !

Mme Élisabeth Borne, ministre. La réforme prévoit également une ouverture progressive à la concurrence, au rythme souhaité par les régions. L'ouverture à la concurrence, l'expérience de nos voisins le montre, c'est plus de trains, des trains moins cher et de nouveaux opérateurs proposant de nouveaux services.

M. Sébastien Jumel. C'est faux !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Elle sera stimulante pour la SNCF qui, je n'en doute pas, améliorera elle aussi son offre de services.

M. Pierre Cordier. On verra bien !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous aurions pu nous contenter de l'ouverture à la concurrence sans accompagner l'opérateur historique, à des fins de meilleure efficacité à l'avenir, mais ce que nous avons décidé, c'est tout le contraire : la réforme présentée par le Gouvernement vise aussi à mettre en place une nouvelle organisation, pour une SNCF plus efficace, plus performante et plus agile, et pourvue d'un modèle financier équilibré.

Cette réforme vise enfin à définir, au niveau de la branche, un pacte social modernisé, protecteur pour tous les cheminots. Ceux qui sont aujourd'hui à la SNCF, je le répète, garderont leur statut ; ceux qui seraient transférés à d'autres opérateurs emporteront avec eux l'essentiel des garanties liées à ce statut et, demain, les nouveaux embauchés bénéficieront d'une convention collective de haut niveau, applicable à l'ensemble des salariés de la branche. *(Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et MODEM.)*

RECRUTEMENT DES PROFESSEURS DES ÉCOLES

M. le président. La parole est à Mme Isabelle Florennes, pour le groupe du Mouvement démocrate et apparentés.

Mme Isabelle Florennes. Monsieur le ministre de l'éducation nationale, vous avez su, depuis plusieurs mois maintenant, proposer d'importants dispositifs s'adressant aux élèves de tous niveaux. Qu'il s'agisse du dédoublement des classes de cours préparatoire – CP – en réseau d'éducation prioritaire renforcé – REP+ –, du programme « devoirs faits » au collège ou encore de la scolarité obligatoire dès trois ans, vous avez mis en œuvre d'importantes réformes, dessinant les contours d'une politique que beaucoup d'entre nous attendions.

Celle-ci appelle désormais un pendant en direction des enseignants du premier degré. Le métier souffre d'un manque cruel d'attractivité, manque qui se fait plus prégnant dans certaines académies franciliennes, parmi lesquelles l'académie de Versailles. Formation, niveau de rémunération, difficultés quotidiennes, notamment pour

trouver un logement : nombreux sont les motifs de découragement, tant et si bien que le recrutement d'enseignants titulaires ou contractuels est devenu une vraie gageure.

Preuve en est, dans les Hauts-de-Seine, de nombreuses demandes de mutation n'ont pu être satisfaites à la rentrée 2017, l'académie étant contrainte de maintenir les enseignants à des postes qu'elle ne parvient pas à pourvoir autrement. Autre phénomène inquiétant, de plus en plus d'absences ne sont plus remplacées, comme c'est le cas, depuis plusieurs semaines, dans plusieurs écoles de Nanterre et de Suresnes.

M. Stéphane Le Foll. C'est normal !

Mme Isabelle Florennes. Monsieur le ministre, le corps enseignant est l'un des premiers vecteurs du mouvement que vous avez engagé pour encourager la réussite de tous les élèves. Quelles solutions pourriez-vous lui apporter afin de lui permettre de continuer à jouer ce rôle ? À très court terme, envisagez-vous des mesures spécifiques pour la prochaine campagne de recrutement qui suivra la session de concours tout juste ouverte ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM et sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale.

M. Jean-Michel Blanquer, ministre de l'éducation nationale. Je vous remercie, madame la députée, pour cette question très importante. Vous avez raison, l'ensemble des réformes touchant aux élèves ne prendront pleinement leur sens qu'assorties de réformes pour les professeurs. Il n'est point de bon système scolaire, en effet, sans une juste conception du recrutement et de la formation des professeurs : c'est même là le premier facteur de réussite de tout système scolaire.

Votre question contient de multiples dimensions, que je m'efforcerai d'aborder brièvement. En premier lieu, l'attractivité du métier de professeur est aujourd'hui un problème mondial, au regard duquel la France se trouve dans une situation intermédiaire. Sur cet aspect, les chiffres de cette rentrée sont convenables, avec, comme l'an dernier, 12 500 nouveaux recrutements pour le concours de professeur du premier degré.

Se pose ensuite le problème spécifique des académies incluant de nombreux réseaux d'éducation prioritaire, autrement dit des zones dites « difficiles ». C'est notamment le cas de l'académie de Versailles, que vous avez mentionnée ; on pourrait y ajouter, en Île-de-France également, celle de Créteil. Des dispositifs existent pour faire face à ces particularités : je pense notamment, en plus du concours d'entrée à l'École normale, au concours interne et à ce que l'on appelle le « troisième concours ». Grâce à ces concours, les recrutements seront plus nombreux à la rentrée prochaine qu'à la précédente dans l'académie de Versailles : ce sont ainsi 1 470 professeurs qui y seront recrutés par ce biais, en plus de 70 et 210 autres, ce qui porte le total à quelque 1 600 nouveaux professeurs.

C'est là un sujet essentiel, car nous devons être capables d'attirer, non seulement de jeunes professeurs, mais aussi des personnes effectuant une deuxième carrière au sein de l'éducation nationale.

Nous procéderons enfin à des réformes structurelles, notamment en matière de prérecrutement. Cette solution, qui contribue aussi à la réussite du recrutement des professeurs, sera explorée dans le cadre du dialogue social que j'ai récemment engagé. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

ENTRETIENS DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE AVEC LA PRESSE

M. le président. La parole est à M. Jean-Charles Taugourdeau, pour le groupe Les Républicains.

M. Jean-Charles Taugourdeau. Monsieur le Premier ministre, dimanche soir, le Président de la République sera interrogé par M. Plenel, patron de *Mediapart*. En principe, les présidents de la République ont toujours été interrogés par des journalistes faisant autorité, sur le plan moral, dans le monde de la presse. (« *Très bien !* » sur les bancs du groupe LR.)

M. Éric Coquerel. Scandaleux !

M. Jean-Charles Taugourdeau. Pourquoi dis-je cela ? Les réseaux sociaux font quand même état de quelques relations sulfureuses de M. Plenel !

M. Fabien Roussel. Et Dassault, il n'a rien fait ?

M. Jean-Charles Taugourdeau. Je ne citerai aucun nom, respectant la présomption d'innocence. En revanche, je rappelle qu'en son temps, M. Plenel a soutenu les assassins de onze membres de l'équipe olympique israélienne aux Jeux olympiques de Munich, en 1972.

M. Pierre Cordier. Eh oui !

M. Jean-Charles Taugourdeau. Savez-vous également, monsieur le Premier ministre, que, dernièrement, M. Plenel a sciemment fraudé le fisc, en appliquant son propre taux de TVA ? Et qu'il a fait lui-même du lobbying, en 2015, pour faire passer un amendement fiscal rétroactif, dans le but d'effacer sa fraude à la TVA ? Il s'agissait de 4 millions d'euros, tout de même ! (« *Eh oui !* » sur les bancs du groupe LR.)

Monsieur le Premier ministre, les Français ont besoin de savoir si M. Plenel est un contribuable exemplaire, comme la loi l'exige pour tout citoyen.

M. Adrien Quatennens. Et vous ?

M. Jean-Charles Taugourdeau. En clair, a-t-il payé la totalité de sa dette de TVA ? Si non, pourquoi, et grâce à qui ?

M. Jean-Paul Lecoq. Ça mérite bien une réponse du Premier ministre !

M. Hubert Wulfranc. Et Fillon ?

M. Jean-Charles Taugourdeau. Je souligne quand même que, pour quelques milliers d'euros de dettes fiscales, on fait déposer le bilan à des artisans, des commerçants ou des agriculteurs. (*Applaudissements et « Bravo ! » sur les bancs du groupe LR.*)

Monsieur le Premier ministre, vous avez déclaré, en janvier dernier, votre volonté de lutter contre les fraudes portant atteinte au civisme fiscal et de dénoncer publiquement les fraudeurs, au nom de l'exemplarité. Je ne doute pas de votre détermination.

Dans ce cas, monsieur le Premier ministre, pensez-vous que M. Plenel soit la bonne personne face au Président de la République, dimanche soir ? (*Vifs applaudissements sur les bancs du groupe LR et sur quelques bancs du groupe UDI-Agir.*)

M. Pierre Cordier. Elle est belle, l'exemplarité !

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État auprès du Premier ministre, porte-parole du Gouvernement.

M. Pierre Cordier. Personne d'autre ne voulait y aller !

M. Benjamin Griveaux, secrétaire d'État auprès du Premier ministre, porte-parole du Gouvernement. Monsieur le député, merci pour ce bel exercice de communication. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM. – Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Maxime Minot. Il parle de communication !

M. Benjamin Griveaux, secrétaire d'État. Que vous consacriez votre question à la communication du Président de la République est révélateur du fait que, pour vous, la forme l'emporte sur le fond. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

Mme Amélie de Montchalin. Très bien !

M. Benjamin Griveaux, secrétaire d'État. C'est révélateur du fait que, pour vous, celui qui pose les questions importe plus que les réponses données aux interrogations légitimes des Français. (*Mêmes mouvements.*) C'est révélateur du fait que, pour vous, un bon mot et une caricature tiennent lieu de politique. C'est finalement la révélation de l'absence de projet qui est la vôtre. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM. – Exclamations prolongées sur les bancs du groupe LR.*)

Le Gouvernement et le Président de la République sont au travail, au contact quotidien des Français. Nous dialoguons, nous discutons. C'est parfois difficile parce que nous avons engagé un exercice de transformation en profondeur du pays, dont je comprends qu'il vous mette mal à l'aise et que vous l'ayez maintes fois repoussé lorsque vous étiez aux responsabilités. (*Huées sur les bancs du groupe LR.*)

C'est ce travail de pédagogie et d'explication que le Président de la République fera à deux reprises cette semaine, chez Jean-Pierre Pernaut jeudi et face à Jean-Jacques Bourdin et Edwy Plenel dimanche soir.

M. Pierre Cordier. Ce n'est pas la question !

M. Benjamin Griveaux, secrétaire d'État. Nous ne choisissons pas les journalistes. C'est la liberté de la presse, à laquelle, je l'espère, chaque parlementaire sur ces bancs est viscéralement attaché. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

Parce que, monsieur le député, ce n'est pas la qualité de celui qui pose la question, mais bien la réponse qui importe.

Plusieurs députés sur les bancs du groupe LR. Et alors ?

M. Benjamin Griveaux, secrétaire d'État. Et les Français, je le sais, seront nombreux à écouter le Président de la République, jeudi et dimanche soir, pour l'entendre expliquer le travail engagé il y a bientôt un an, un travail de transformation en profondeur que j'ai l'honneur de porter comme porte-parole du Gouvernement...

Mme Valérie Boyer. Il rame !

M. Philippe Vigier. Ouh !

M. Benjamin Griveaux, secrétaire d'État. ...et que, sur ces bancs, les trente et un ministres portent chaque jour, dans leur domaine de compétences. Parce que lorsque nous transformons l'éducation, nous transformons le modèle économique, lorsque nous travaillons sur les questions environnementales, nous travaillons à la culture, lorsque nous faisons du logement, nous travaillons au transport. (*Exclamations sur les bancs des groupes LR et UDI-Agir.*)

Tout est lié, monsieur le député.

Mme Bérengère Poletti. Finissez !

M. Benjamin Griveaux, secrétaire d'État. Venez débattre avec nous, plutôt que de rester sur vos caricatures. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM ainsi que sur quelques bancs du groupe UDI-Agir. – Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

Mme Valérie Rabault. Il n'a rien dit, mais il l'a bien dit !

BLOCAGE DES UNIVERSITÉS

M. le président. La parole est à M. Buon Tan, pour le groupe La République en marche.

M. Buon Tan. Madame la ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation, je me suis rendu hier après-midi dans le 13^e arrondissement de Paris, à l'université Tolbiac. Ma démarche était simple : après trois semaines de blocage de la faculté, saisi par des parents soucieux et des riverains inquiets après la découverte de cocktails Molotov, j'ai tenté d'établir un échange et d'écouter les revendications des individus présents sur place – ce que j'estime être le devoir d'un député.

M. Fabien Di Filippo. Pourtant il paraît qu'il n'y a pas de colère en France ?

M. Buon Tan. Face au refus total de dialogue et à la violence des réactions de certains occupants, j'ai très rapidement compris que ma démarche était vaine.

M. Fabien Di Filippo. Quelle déconvenue !

M. Buon Tan. J'ai dû quitter les lieux après avoir essuyé des jets de projectiles, et qu'un individu cagoulé m'eut arraché des mains mon outil de travail.

M. Sébastien Jumel. Ce n'est pas bien !

M. Pierre Cordier. Il faut sortir un peu le dimanche !

M. Fabien Di Filippo. Bienvenue dans la réalité !

M. Buon Tan. Je tiens à souligner que les quelques dizaines de militants virulents, pas tous étudiants d'ailleurs, ne correspondent qu'à une infime minorité des 12 000 étudiants inscrits sur le site de Tolbiac. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*) Ces occupants ne représentent en rien les étudiants de France, majorité silencieuse qui ne demande qu'une chose : être libre de pouvoir étudier et de préparer sereinement ses examens.

Le plan du Gouvernement est une réforme de progrès et la loi ORE – loi relative à l'orientation et à la réussite des étudiants – veut inscrire dans la durée des mesures en faveur des étudiants, en mettant fin au tirage au sort et, surtout, à un taux d'échec de 60 % en première année.

Je demande ainsi à chacun d'être prudent car il y a actuellement une véritable désinformation. Parcoursup, par exemple, n'entraîne pas une sélection des étudiants.

M. David Habib. Ben voyons !

M. Buon Tan. Bien au contraire, il permet de maximiser leurs chances de réussite.

Aussi, madame la ministre, ma question est simple : quelles mesures envisagez-vous pour arrêter ces violences et revenir au calme, afin de permettre à chaque étudiant d'étudier ? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM. – M. Jean-Luc Warsmann applaudit aussi.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation.

Mme Frédérique Vidal, *ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation*. Monsieur le député, vous l'avez constaté dans les conditions que vous venez d'exposer, ce qui s'exprime à Tolbiac aujourd'hui, ce n'est pas une mobilisation étudiante: c'est un petit groupe radical, qui profite du moment pour se donner une tribune. (« *Eh oui!* » sur les bancs du groupe LaREM.)

M. Éric Coquerel. Vous parlez de l'extrême droite?

Mme Frédérique Vidal, *ministre*. C'est la réalité car, à Tolbiac, en ce moment, mesdames et messieurs les députés, nous assistons au retour d'une certaine extrême gauche (*Exclamations sur les bancs des groupes FI et GDR*) et d'une certaine extrême droite (*Exclamations sur certains bancs*) qui cherchent à en découdre. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

Le résultat, ce sont les échauffourées que nous avons vues vendredi, qui heureusement ont été calmées par l'arrivée des forces de police, qui sont intervenues rapidement.

M. Christian Hutin. Dans la faculté! C'est honteux!

Mme Frédérique Vidal, *ministre*. Elles ont procédé à des interpellations, devant la faculté. Je salue leur réactivité.

Devant vous, je veux aussi avoir une pensée pour l'équipe du Centre Pierre-Mendès-France qui, depuis plusieurs jours maintenant, travaille dans des conditions extrêmement difficiles pour mettre chacun en sécurité, occupants comme non occupants, étudiants comme non étudiants. Un membre du personnel a d'ailleurs été blessé.

Je condamne évidemment l'ensemble de ces violences car il n'est pas acceptable que nos universités soient ainsi instrumentalisées, pour devenir le théâtre d'affrontements entre extrêmes. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

Mme Marie-George Buffet. Magnifique!

M. Maxime Minot. Alors, qu'est-ce que vous attendez?

Mme Frédérique Vidal, *ministre*. Oui, un théâtre car, vous l'avez rappelé, monsieur le député, la très grande majorité des 1,6 million étudiants qui étudient dans les universités ne participent ni à une assemblée générale, ni à une manifestation. La très grande majorité des enseignants, des enseignants-chercheurs et des personnels des universités travaillent à accompagner les étudiants au jour le jour.

M. Ian Boucard. Alors qu'est-ce qu'on fait?

Mme Muriel Ressiguier. Et l'enquête sur les étudiants, elle en est où?

Mme Frédérique Vidal, *ministre*. L'université, c'est l'ouverture, l'échange, le savoir accessible au plus grand nombre. Nous ne tolérerons pas qu'elle soit confisquée par certains. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. Maxime Minot. Tout ça pour ne rien dire!

LIEN ENTRE L'ÉGLISE ET L'ÉTAT

M. le président. La parole est à M. Bastien Lachaud, pour le groupe La France insoumise.

M. Bastien Lachaud. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'intérieur, ministre chargé des cultes.

« J'entends maintenir, et au besoin faire plus profonde que jamais, cette antique et salutaire séparation de l'Église et de l'État », proclamait Victor Hugo cinquante-cinq ans avant la loi de séparation des Églises et de l'État de 1905.

Seule la laïcité a mis fin aux guerres de religion. C'est un pilier de la République une et indivisible. C'est le socle de la paix civile. C'est le principe qui considère tous les citoyens à égalité, indépendamment de toute autre considération. C'est elle qui garantit la liberté de croire et de ne pas croire. C'est elle qui permet la liberté de conscience absolue.

Rien ne doit détourner le peuple de la recherche de l'intérêt général. En République, comme disait Jaurès, il n'y a pas de vérité sacrée. Aucun dogme ne doit limiter la perpétuelle recherche de la raison.

Mais tout le monde se souvient de la complaisance des églises à l'égard des violents de la « manif pour tous ». (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LR.*) D'ailleurs, peut-on savoir quelles sont les contributions pacifiques des religions concernant le droit à l'IVG ou le respect des droits LGBT, par exemple? (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

Après avoir accepté d'être chanoine de Latran, c'est-à-dire curé d'honneur du pape, voilà que le Président de la République entend « réparer » le lien entre une église et l'État. Mais ce lien n'a pas été abîmé: il a été délibérément, heureusement et définitivement tranché! (*Mêmes mouvements.*)

Il s'agit d'une étape supplémentaire dans le démantèlement de l'État et de la République.

Mme Émilie Bonivard. C'est de la com!

M. Bastien Lachaud. Par un calcul clientéliste dégradant, le Président porte très gravement atteinte à la Constitution, dont il est théoriquement le garant.

M. Pierre Cordier. Il veut se mettre les cathos dans la poche, c'est tout!

M. Bastien Lachaud. Il ne faut pas jouer avec la laïcité. Il ne faut pas rallumer les guerres de religion, dont le foyer est si prompt à s'embraser.

Ma question est simple: monsieur le ministre, comment comptez-vous garantir le respect de la loi de 1905 alors que le Président de la République en personne appelle à sa destruction devant une assemblée d'évêques? (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI et sur plusieurs bancs des groupes GDR et NG.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur.

M. Gérard Collomb, *ministre d'État, ministre de l'intérieur*. Monsieur le député, je ne sais pas si vous avez lu l'intégralité du discours du Président de la République,...

M. Nicolas Forissier. Sûrement pas!

M. Gérard Collomb, *ministre d'État*. ...mais c'était un discours d'une grande portée. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM. – Exclamations sur les bancs du groupe LR.*) Le Président s'adressait aux catholiques comme il s'est adressé, dans les temps qui viennent de s'écouler, aux protestants, aux juifs, aux musulmans,...

M. David Habib. Non, ce n'est pas vrai!

M. Gérard Collomb, ministre d'État. ...parce qu'il veut parler à la France entière (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM et sur plusieurs bancs du groupe MODEM. – Protestations sur les bancs du groupe FI*) et que nul ne peut être exclu de la communauté nationale.

Mesdames, messieurs, lorsque l'on relit l'histoire de la loi de 1905 (*Exclamations sur les bancs du groupe LR*), on s'aperçoit que certains en avaient fait une loi de combat, mais que, finalement, Aristide Briand,...

M. Stéphane Le Foll. Jaurès!

M. Gérard Collomb, ministre d'État. ...dans un très beau discours prononcé à la Chambre des députés au moment où il y défendait le texte, l'a définie comme « une loi de liberté » (*Exclamations sur les bancs du groupe FI*) :...

M. Jean-Luc Mélenchon. Eh oui! C'est pour cela qu'il faut la respecter!

M. Gérard Collomb, ministre d'État. ...liberté de croire ou de ne pas croire,...

M. Christian Hutin. Et alors? Où est cette liberté?

M. Gérard Collomb, ministre d'État. ...liberté d'exercer le culte de son choix ...

M. Pierre Cordier. Répondez à la question!

M. Gérard Collomb, ministre d'État. ...à condition de ne pas porter atteinte à l'ordre public.

M. Jean-Louis Bricout. Rien à voir!

M. Gérard Collomb, ministre d'État. Que retirer aujourd'hui à ces mots d'Aristide Briand? C'est la conception même que se fait le Président de la République...

M. Ugo Bernalicis. Non!

M. Gérard Collomb, ministre d'État. ...de l'unité de la nation française. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM et sur quelques bancs du groupe UDI-Agir.*)

M. Christian Hutin. Et vous acceptez ça?

DOTATIONS AUX COLLECTIVITÉS LOCALES

M. le président. La parole est à M. Jean-René Cazeneuve, pour le groupe La République en marche.

M. Jean-René Cazeneuve. Monsieur le ministre d'État, ministre de l'intérieur, la Direction générale des collectivités locales – DGCL – a communiqué la semaine dernière le montant des dotations aux collectivités territoriales pour 2018.

Le Gouvernement a respecté ses engagements : le montant de l'ensemble des dotations, en particulier celui de la dotation globale de fonctionnement – DGF – est stable par rapport à l'année dernière (« *C'est faux!* » sur les bancs des groupes GDR, NG et LR), voire en légère augmentation.

C'est une rupture forte par rapport aux années précédentes; c'est un nouveau cap; c'est un message important adressé aux collectivités territoriales. (*Protestations sur les bancs du groupe LR. – « C'est faux!* » sur les bancs du groupe GDR.) C'est une rupture forte par rapport aux trois dernières années. Vous ne voulez pas l'entendre, mais c'est la réalité (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM. – « C'est faux!* » sur les bancs du groupe LR) : ces trois dernières années, les dotations aux collectivités locales avaient baissé de 10 milliards d'euros, et de 25 % pour la DGF!

Vous ne voulez pas l'entendre, chers collègues de la droite de cet hémicycle, mais c'est une rupture par rapport au programme que vous défendiez il y a encore quelques mois! (*Vives protestations sur les bancs du groupe LR. – Exclamations sur les bancs du groupe FI.*) La ruralité, ce sont ceux qui en parlent le plus aujourd'hui qui voulaient réduire le plus ses dotations hier! (*Vifs applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*) Ceux qui en parlent aujourd'hui avec des larmes de crocodile, et qui étaient prêts à baisser les dotations aux collectivités territoriales de 20 milliards d'euros!

Monsieur le ministre, nous sommes très heureux de la stabilité des dotations aux collectivités territoriales...

M. André Chassaigne. Mais c'est faux!

M. Jean-René Cazeneuve. ...et du niveau record de la dotation d'équipement des territoires ruraux, la DETR. Nous sommes convaincus que, cette année, les investissements dans nos territoires seront extrêmement importants.

Pouvez-vous nous confirmer la stabilité des dotations aux collectivités territoriales? (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

Dans la mesure où les écarts sont significatifs d'une collectivité et d'une année à l'autre, pensez-vous qu'il serait opportun d'instituer des mécanismes de plancher et de plafond afin de les limiter? (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur.

M. Gérard Collomb, ministre d'État, ministre de l'intérieur. Monsieur le député,...

M. Christian Hutin. En vérité, je vous le dis...

M. Gérard Collomb, ministre d'État. ...nombreux sont, sur ces bancs, ceux – et celles – qui ont été des élus locaux. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. David Habib. La belle époque!

M. Gérard Collomb, ministre d'État. Nous avons alors connu la baisse des dotations...

M. Fabien Roussel. Vous étiez où?

M. Gérard Collomb, ministre d'État. ...depuis 2010. (*Exclamations sur les bancs des groupes NG et LR.*) Elle a été terrible pour l'ensemble des collectivités locales. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM. – Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

Mme Émilie Bonnavard. Ça vous arrange bien!

M. Pierre Cordier. C'étaient vos amis politiques qui étaient au pouvoir!

M. Gérard Collomb, ministre d'État. Ce que vous dites est la vérité, monsieur le député. Je me souviens des débuts de la campagne électorale, quand l'un des candidats disait qu'il fallait baisser les dotations aux collectivités locales de 20 milliards d'euros! (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM. – Exclamations sur les bancs des groupes GDR et LR.*)

Nous avons refusé cette voie. Nous n'avons pas baissé les dotations aux collectivités locales,...

M. Éric Straumann. C'est faux!

M. Gérard Collomb, ministre d'État. ...parce que celles-ci étaient en train de perdre leur capacité à réaliser des dépenses de fonctionnement (*Exclamations sur les bancs des groupes FI et LR*) et leurs capacités d'investissement (*Exclamations sur les*

bancs du groupe LR). Nous avons donc choisi une autre voie, et cette voie est aujourd'hui en train de payer. (*Mêmes mouvements.*)

Mesdames, messieurs les parlementaires, après trois années de baisse de l'investissement local,...

M. Éric Straumann. Que vous avez soutenue !

M. Gérard Collomb, ministre d'État. ...celui-ci est nettement reparti à la hausse au cours de l'année 2017-2018, pour atteindre une augmentation de 7 % et de 2,9 milliards d'euros. (« *C'est faux !* » sur les bancs du groupe GDR.) Cela contribue à ce que notre économie reparte de l'avant. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM et sur plusieurs bancs du groupe MODEM.*)

VIOLENCES DANS LES UNIVERSITÉS

M. le président. La parole est à Mme Elsa Faucillon, pour le groupe de la Gauche démocrate et républicaine.

Mme Elsa Faucillon. Monsieur le Premier ministre, « Faire de l'université un lieu purement utilitariste et producteur d'immédiateté ne peut conduire qu'à des sociétés faibles, soumises et tendues » : c'est la crainte exprimée par un maître de conférences, qui illustre le sentiment de nombre d'étudiants et professeurs mobilisés depuis plusieurs semaines contre votre loi de sélection à l'université.

Hier, étudiants et personnel de l'université de Nanterre ont été les victimes ou les témoins sidérés de violences policières choquantes. Alors que se tenait une assemblée générale étudiante, les services de police, sur ordre de la présidence de l'université, sont venus déloger les étudiants à coups de matraque et de gaz lacrymogène. Vingt heures plus tard, Victor, Andréas et quatre autres sont toujours en garde à vue et leur avenir demeure incertain quant aux poursuites judiciaires. Ils doivent être libérés.

Cette utilisation de la force démesurée, lors d'une assemblée générale, est totalement inédite au sein d'une université, lieu de savoir et de démocratie. Ainsi, la présidence de l'université commémore mai 1968 d'une main et dégage la matraque de l'autre. (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et FI. – M. Christian Hutin applaudit également.*)

Mais ce n'est pas le premier événement de ce type. Il illustre tout un climat qui s'installe dans une suite d'événements : nous l'avons vu à Lille ; nous l'avons vu hier, lors de l'expulsion d'une brutalité inouïe à Notre-Dame-des-Landes ;...

Un député du groupe LR. C'est la loi !

Mme Elsa Faucillon. ...nous l'avons vu à Tolbiac et à Montpellier lors des attaques de groupuscules d'extrême-droite – qui, eux, madame la ministre de l'enseignement supérieur, n'ont souffert d'aucune poursuite judiciaire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

Quel modèle de société proposez-vous donc à notre jeunesse ? Des policiers dans les écoles ? Des CRS pour les partiels ? Des étudiants en garde à vue ? (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*) Une société se juge pourtant à la fougue de sa jeunesse et ce mouvement étudiant s'inscrit, que vous le vouliez ou non, dans le mouvement social actuel qui voit cheminots, personnel de santé, retraités et fonctionnaires remettre en question votre modèle de société.

Comme le notait Jacques Higelin, on ne peut pas régler tous les problèmes à coups de CRS : comptez-vous régler tous les vôtres ainsi, monsieur le Premier ministre ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et FI ainsi que sur quelques bancs du groupe NG.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation.

Mme Frédérique Vidal, ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation. Madame Faucillon, merci pour la modération avec laquelle vous avez décrit ce qui se passe au sein des universités (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM*) où il y a, et c'est normal, parfois des débats, des assemblées générales et de la contestation.

M. Christian Hutin. Et souvent des CRS !

Mme Frédérique Vidal, ministre. Et puis il arrive parfois ce qui s'est passé hier matin, lorsqu'un groupe d'une trentaine d'individus est arrivé pour fracturer les portes d'un bâtiment. Cela s'appelle une effraction, et c'est un délit. (*Mêmes mouvements.*) Le président de l'université a donc dû prendre une décision lourde et difficile : faire appel aux forces de l'ordre pour libérer ce bâtiment. Cette décision mérite d'être respectée, comprise et soutenue ; il s'en est d'ailleurs expliqué. L'intervention des forces de l'ordre était proportionnée à l'accomplissement de cette mission. Elle n'a jamais visé les assemblées générales qui se sont délocalisées dans le bâtiment en question.

M. Christian Hutin. Les étudiants vont se réfugier dans les églises !

Mme Frédérique Vidal, ministre. Je le dis très clairement : la confusion entre le débat légitime et la violence illégitime, que certains essaient d'entretenir, est insupportable.

Mme Lise Magnier. Oui !

Mme Frédérique Vidal, ministre. J'en appelle à la responsabilité de chacun lorsque nos forces de l'ordre interviennent, elles que nous sommes si prompts à saluer lorsqu'elles nous protègent. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

Permettez-moi enfin d'ajouter, madame la députée, que cultiver le débat, c'est aussi entendre toutes les voix : celles qui s'expriment en assemblée générale, celles qui s'expriment par vote électronique, celles qui s'expriment lorsque la majorité des organisations syndicales représentatives vote pour la loi, celles qui s'expriment au Parlement. Croire dans le débat, dans l'échange et dans la démocratie, c'est accepter d'entendre la voix du plus grand nombre, dont personne n'est propriétaire. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

UNION EUROPÉENNE ET HONGRIE

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

M. Philippe Latombe. Madame la ministre auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères chargée des affaires européennes, dans son discours à la Sorbonne du 26 septembre dernier, le Président de la République prenait la pleine mesure de la nécessité d'une nouvelle ambition européenne. Je le cite : « l'idée [d'Europe] demeure, et son ambition doit être la nôtre ». La réélection du Premier ministre hongrois, Viktor Orbán, pour un troisième mandat consécutif, et la victoire incontestable de son parti, avec vraisemblablement une majorité des deux tiers au Parlement hongrois, souligne, s'il en était besoin, la

montée en puissance d'idées qui fragilisent cet idéal européen et qui en éloignent une bonne partie de nos concitoyens. Cela doit nous inquiéter et nous engager à agir.

En effet, ces discours populistes prospèrent notamment sur les échecs de la gouvernance européenne, par exemple sur le dossier de la gestion des frontières de l'Union.

Le groupe MODEM, issu de la famille politique la plus engagée dans la promotion de notre projet européen, a historiquement défendu une approche intégrée des enjeux de sécurité aux frontières de l'Union. Cela passe par une véritable protection de nos frontières extérieures qui ne peut avoir de réalité sans une totale solidarité entre États membres, une solidarité dont nous n'avons pas été témoins jusqu'ici – en atteste la non-gestion de la crise des réfugiés de 2015.

Comme sur tant d'autres sujets, c'est par l'affirmation de l'Union que nous trouverons des solutions à la hauteur des enjeux. La France doit être à l'initiative sur ce chemin. Dans le contexte que nous connaissons tous, marqué par les différents épisodes électoraux chez nos voisins européens et les insuffisances manifestes de l'Union dans ces domaines, pouvez-vous nous dire, madame la ministre, quelle sera la stratégie de la France pour atteindre notre objectif d'une Europe responsable, solidaire et rassurante? (*Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM.*)

M. Éric Straumann. Vous pouvez répéter la question?

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

Mme Nathalie Loiseau, ministre chargée des affaires européennes. Monsieur Latombe, dimanche dernier, le Fidesz, parti de Viktor Orbán, a remporté pour la troisième fois les élections législatives en Hongrie – une victoire nette. Cette victoire a fait suite à une campagne électorale axée sur la question migratoire, où les outrances et les approximations ont été nombreuses.

M. Maurice Leroy. Comme dans toutes les campagnes électorales!

Mme Nathalie Loiseau, ministre. Cette victoire survient au moment où la Hongrie ne respecte pas ses obligations en matière d'accueil des demandeurs d'asile, obligations décidées par le Conseil de l'Union européenne. Aujourd'hui, la Hongrie et deux autres pays de l'Union sont renvoyés devant la Cour de justice de l'Union européenne pour non-respect de leurs obligations en matière de relocalisation.

Nous allons donc poursuivre avec la Hongrie un dialogue franc et exigeant. L'Union européenne ne se résume pas au marché unique ni à l'argent du Fonds de cohésion, versé aux pays qui le demandent.

M. Éric Straumann. En Hongrie, il y a 4 % de chômage!

Mme Nathalie Loiseau, ministre. Lorsque survient un afflux de migrants, comme en 2015, tous les États membres doivent se montrer solidaires.

Nous devons reconstruire une Europe capable de faire face aux questions migratoires. Pour cela, il faut travailler davantage avec les pays d'origine, pour faire en sorte que les plus jeunes et les plus dynamiques des Africains trouvent un avenir sur leur continent. Mais quand un afflux de migrants touche l'ensemble de l'Union européenne, il faut que tous les pays fassent preuve de davantage de responsabilité et de solidarité, au profit de tous. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

SITUATION DES ORTHOPHONISTES

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie, pour le groupe UDI, Agir et indépendants.

Mme Sophie Auconie. Madame la ministre des solidarités et de la santé, depuis de nombreuses années, ils et elles manifestent silencieusement, loin des lumières médiatiques dont bénéficier certains en ce moment. Depuis de nombreuses années, leurs revendications ne sont pas entendues. Depuis de nombreuses années, ils et elles alertent les politiques: la réalité leur donne aujourd'hui raison.

Je parle des orthophonistes. (« Ah! » sur de nombreux bancs.) Il semble que leur cause fasse consensus parmi nous! (*Sourires.*)

Nous connaissons votre engagement, madame la ministre, en faveur de l'accès aux soins pour tous. Je ne doute pas de votre volonté de maintenir un bon niveau d'accès à cette profession dans nos territoires.

Mme Danièle Obono. Très bien!

Mme Sophie Auconie. Il est temps de nous préoccuper du mal-être des orthophonistes salariés, plus particulièrement dans la fonction publique hospitalière.

M. Éric Coquerel et Mme Laurence Dumont. Très bien!

Mme Sophie Auconie. En cause, le maintien de la non-corrélation de leur salaire avec leur niveau d'études et l'inefficacité de la prime prévue par groupement hospitalier de territoire. Nous devons enrayer la disparition de cette profession dans la fonction publique. Il faut quatorze années à un orthophoniste – ou plutôt, une orthophoniste, puisque cette profession est féminisée à 97 % – pour atteindre un salaire de 2 000 euros net par mois. L'écart avec les autres professions de la fonction publique hospitalière, à niveau de qualification égal – bac + 5 –, est criant. Les démissions en nombre dans le secteur salarié ont pour conséquence directe un report de charge sur les orthophonistes libéraux.

Je vous poserai donc deux questions, madame la ministre: rencontrerez-vous personnellement les représentants de la profession qui le demandent? Pourra-t-on enfin leur proposer une rémunération à la hauteur de leur diplôme, afin de permettre un véritable accès aux soins d'orthophonie pour tous les patients? (*Applaudissements sur les bancs des groupes UDI-Agir et FI, ainsi que sur plusieurs bancs des groupes LR, NG et GDR.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre des solidarités et de la santé.

Mme Agnès Buzyn, ministre des solidarités et de la santé. Madame la députée, en 2016, un plan d'action a été lancé pour renforcer l'attractivité de l'exercice hospitalier des filières de la rééducation. Pour cela, certaines professions, dont le rôle est essentiel – nous sommes d'accord sur ce point – pour la qualité de prise en charge, se sont vu attribuer une prime de 9 000 euros pour l'exercice hospitalier. De plus, des mesures de reclassement indiciaire spécifiques pour la filière de la rééducation ont été décidées spécifiquement pour les orthophonistes: leur nouvelle grille indiciaire aboutira ainsi à une augmentation salariale moyenne de 17 %, échelonnée entre 2017 et 2019.

La revalorisation touchera tous les corps de toutes les fonctions publiques, et pas seulement les orthophonistes. Le décret du 9 août 2017, qui tire les conséquences du protocole LMD – Licence, Master, Doctorat – et reconnaît la formation de cinq ans des orthophonistes, prévoit un processus en deux temps. Premièrement, au 1^{er}

septembre 2017, cinq professions de rééducation – dont les orthophonistes – ont été reclassées de la catégorie B à la catégorie A, au niveau des grades 1 et 2 des infirmiers en soins généraux. Deuxièmement, à compter du 1^{er} janvier 2019, les orthophonistes bénéficieront d'un second reclassement indiciaire au niveau d'une grille supérieure aux autres professions.

Concrètement, cela signifie que le début de carrière sera maintenu au niveau de celui des infirmiers en soins généraux, mais que la rémunération de fin de carrière sera portée au niveau de celle des infirmiers de bloc opératoire et des puéricultrices. Ce résultat, madame la députée, permet des gains individuels et des perspectives de carrière non négligeables pour l'ensemble de ces professions, que je recevrai par ailleurs au mois de mai prochain. Il s'agit bien entendu d'améliorer leur attractivité au sein de la fonction publique hospitalière. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

Mme Sophie Auconie. Les rencontrerez-vous personnellement ?

LUTTE CONTRE LA FRACTURE NUMÉRIQUE

M. le président. La parole est à M. Jean-François Cesarini, pour le groupe La République en marche.

M. Jean-François Cesarini. Monsieur le ministre de la cohésion des territoires, les inégalités territoriales sont l'un des grands enjeux du siècle qui s'ouvre. Ce problème international résulte de la métropolisation issue des deux derniers siècles de révolution industrielle, où l'on quittait son village pour manufacturer des objets dans les usines de la grande ville. Aujourd'hui, la nouvelle révolution économique, celle du digital, porte en elle la déconcentration économique.

L'État a réaffirmé en décembre les ambitions du plan « France très haut débit » pour une couverture totale du territoire d'ici à 2022, avec un investissement total de 20 milliards d'euros en dix ans. Ce plan passe majoritairement par le développement de la fibre optique, dont le déploiement est d'autant plus onéreux que la zone est moins peuplée.

Or d'autres technologies existent, suffisamment matures et performantes pour apporter un service de haut débit : 4G fixe, 5G, fréquences hertziennes ou satellite. Les technologies radio utilisant les fréquences hertziennes encore libres – grâce auxquelles le haut débit passe par les antennes « râteaux » disposées sur les toits afin de capter la télévision numérique terrestre – sont déjà efficaces en Afrique, en Inde, aux États-Unis et en Grande-Bretagne. Leur coût de déploiement est au moins 80 % inférieur à celui de la fibre optique.

En France, le développement de l'utilisation du spectre hertzien pour la couverture haut débit fixe ou mobile pose la question de la méthode d'attribution des fréquences. La vente des fréquences serait une source de recettes pour l'État, comme cela a été le cas en Angleterre.

Comment le Gouvernement envisage-t-il le déploiement des technologies haut débit complémentaires à la fibre ? Avec quelles régulations, quelles méthodes d'attribution aux opérateurs ? La fibre optique a-t-elle vraiment vocation à être déployée partout, dans le moindre hameau, la moindre habitation, la moindre ferme, et à n'importe quel prix ? Les agriculteurs n'ont-ils pas plus besoin du haut débit dans leur champ que dans leur salon ?

Comment éviter le projet dispendieux d'une France 100 % fibrée, alors que l'objectif est celui d'une France 100 % haut débit ? *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre de la cohésion des territoires.

M. Jacques Mézard, ministre de la cohésion des territoires. Monsieur le député, je sais votre attachement à la politique d'aménagement du territoire. Le numérique est vraiment un moyen privilégié de rétablir les équilibres territoriaux.

Le Gouvernement, dans la suite des engagements pris par le Président de la République, n'a pas choisi une technologie précise. Il a choisi d'assurer des niveaux minimaux de service. Il faut que chaque citoyen français puisse bénéficier de 8 mégabits en 2020, et de 30 mégabits en 2022. Pour ce faire, il est certes indispensable d'activer la fibre optique sur tout le territoire, mais aussi d'utiliser d'autres techniques. C'est ainsi que, la semaine dernière, Eutelsat, Orange et Thales ont signé un accord pour lancer, d'ici à 2021, un satellite de nouvelle génération de communication haut débit. C'est l'ensemble de ces techniques qui nous permettra d'atteindre ces objectifs.

L'Europe a fixé comme objectif de passer, à l'horizon 2025, à la « société du gigabit », c'est-à-dire 1 000 mégabits. Si nous voulons y arriver, il faudra, petit à petit mais le plus rapidement possible, assurer l'arrivée de la fibre chez chaque usager, ce qui prendra plus de temps.

D'ici là, monsieur le député, nous allons utiliser l'ensemble des techniques disponibles – par satellite, par fil, par ondes hertziennes – pour assurer ce niveau minimum, qui est absolument indispensable sur tous les territoires.

M. Pierre Cordier. Il ne faut pas oublier les collectivités locales !

M. David Habib. Ni les pigeons voyageurs !

M. Jacques Mézard, ministre. Bien sûr, vous avez raison de poser cette question : nous avons fait le maximum pour sécuriser les réseaux d'initiative publique,...

M. Pierre Cordier. Très bien !

M. Jacques Mézard, ministre. ...afin que les collectivités locales ne soient pas concurrencées. *(Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.)*

M. le président. Nous avons terminé les questions au Gouvernement.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à seize heures dix, est reprise à seize heures trente, sous la présidence de M. Hugues Renson.)

PRÉSIDENCE DE M. HUGUES RENSON

vice-président

M. le président. La séance est reprise.

2

FIXATION DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. La conférence des présidents, réunie ce matin, a proposé d'inscrire à l'ordre du jour du mercredi 9 mai après-midi une séance de questions sur la réforme de nos institutions.

Elle a également proposé d'inscrire à l'ordre du jour de la semaine de l'Assemblée du 14 mai la proposition de loi visant à garantir la présence des parlementaires dans certains organismes extérieurs au Parlement, ainsi que le projet de loi renforçant la lutte contre les violences sexuelles et sexistes.

Il n'y a pas d'opposition ?

Il en est ainsi décidé.

3

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE

Suite de la discussion d'un projet de loi

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

DISCUSSION DES ARTICLES *(suite)*

M. le président. Hier soir, l'Assemblée a commencé l'examen des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n^o 32 à l'article 1^{er}.

Article 1^{er} *(suite)*

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements identiques, n^{os} 32, 86, 106 et 196, qui visent à supprimer l'article.

La parole est à Mme Muriel Ressiguié, pour soutenir l'amendement n^o 32.

Mme Muriel Ressiguié. L'examen du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire a commencé, et ce bien que la concertation ne soit pas encore achevée. L'article 1^{er} supprime le monopole de SNCF Mobilités sur l'exploitation des services de transport ferroviaire de voyageurs. Il supprime également le principe de l'affectation de la gestion des gares à SNCF Mobilités à partir de 2020.

Le Gouvernement nous assure que l'ouverture à la concurrence permettra un trafic plus dense, des recettes plus importantes, et donc un meilleur entretien des infrastructures. En réalité, avec plus de vingt ans de retard, le Gouvernement va répéter les mêmes erreurs que les Britanniques, même s'il s'en défend. Selon les chiffres du ministère britannique des transports, les prix ont augmenté de plus de 23 % depuis la privatisation. Les équipements ont vieilli et les problèmes de coordination et de perte d'expertise ont entraîné de nombreux incidents et accidents. Aujourd'hui, 76 % des Britanniques interrogés se déclarent favorables à une renationalisation du transport ferroviaire.

En France, les lignes dites secondaires utilisées au quotidien par de nombreuses personnes, et qui participent à l'aménagement du territoire, seront vite abandonnées car considérées comme non rentables, et les régions n'auront pas les moyens de les maintenir. Voilà pourquoi je vous invite à voter cet amendement, qui vise à supprimer l'article 1^{er}.

M. le président. La parole est à M. Sébastien Chenu, pour soutenir l'amendement n^o 86.

M. Sébastien Chenu. Il tend également à supprimer l'article 1^{er}. Bien entendu, on peut imaginer le service public du transport de demain et en débattre ensemble, mais à deux conditions, qui ne sont pas remplies. La première est particulière : confier la conduite de cette réforme à une ministre qui a été directrice de la stratégie de la SNCF, donc responsable, en fin de compte, de son échec tant décrié, me semble pour le moins surprenant.

La seconde porte sur le choix de procéder par ordonnances. La SNCF appartient à tous les Français. Il s'agit d'un patrimoine public. Par conséquent, nous considérons que ce débat doit se tenir ici, devant la représentation nationale, et ne pas se réduire à une négociation avec les syndicats. Nous devons légiférer par la voie classique, pour ainsi dire. Nous demandons donc la suppression de l'article 1^{er}.

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n^o 106.

M. Hubert Wulfranc. Nous souhaitons revenir sur ce que le Gouvernement considère comme nécessaire : la transformation de la SNCF en société anonyme à capitaux publics, qui, selon lui, permettrait d'éviter un endettement insoutenable, offrirait une liberté contractuelle accrue et éliminerait tout risque de litige potentiel au sujet de l'aide d'État prétendument illicite que fait courir le statut d'EPIC – établissement public à caractère industriel et commercial – en milieu concurrentiel.

Ce statut, faut-il le rappeler, permet pourtant à la SNCF de bénéficier du soutien en amont de la puissance publique : insaisissabilité des biens, exclusion des dispositions relatives au redressement ou à la liquidation judiciaire des entreprises, possibilité de jouir du domaine public et de conclure des contrats administratifs. Cette caractéristique peut s'avérer essentielle dans l'exercice de certaines activités de la SNCF, comme la gestion de l'espace des gares ou la sûreté ferroviaire, fondées sur une prérogative dérogatoire accordée par le législateur.

En outre, nous l'avons rappelé hier soir, la transformation de la SNCF en société anonyme, même contrôlée par l'État, dégradera sa notation financière, renchérissant ses charges financières et l'exposant davantage au risque d'une remontée durable des taux d'intérêt, surtout pour SNCF Réseau.

Avant même une controverse juridique, il s'agit là d'une question politique portant sur la légitimité de l'État à intervenir directement dans la gestion d'une activité économique d'intérêt général, *a fortiori* si celle-ci relève du service public. Telles sont les motivations de notre amendement.

M. le président. La parole est à Mme Valérie Rabault, pour soutenir l'amendement n^o 196.

Mme Valérie Rabault. Cet amendement a perdu un peu de son sens en raison de l'adoption, hier soir, de l'amendement n^o 273 présenté par le Gouvernement. Néanmoins, il vise à

mettre l'accent sur certaines questions, abordées hier soir également par plusieurs de nos collègues, auxquelles nous n'avons toujours pas obtenu de réponse.

L'une porte sur l'engagement – ou pas – du Gouvernement que le capital de la SNCF, fût-elle transformée en société anonyme, demeurera détenu à 100 % par l'État, ou à tout le moins par la puissance publique. Oui ou non, vous y engagez-vous, madame la ministre? Si oui, il suffit d'adopter les mêmes dispositions que celles prises pour La Poste.

Une autre question concerne un point abordé hier soir par Charles de Courson : que se passera-t-il le jour où une recapitalisation sera nécessaire? Chaque fois que l'État a procédé à la recapitalisation de la SNCF, il l'a fait par le biais de l'Agence des participations de l'État, pour laquelle nous votons un budget dans le cadre du projet de loi de finances initiale. Celui-ci, qui s'élève à 5 milliards d'euros en dépenses et 5 milliards d'euros en recettes, n'est pas totalement sincère mais n'en existe pas moins. Dorénavant, que se passera-t-il? Où l'État ira-t-il chercher l'argent éventuellement nécessaire?

Ces questions juridiques ont des conséquences très importantes en matière économique. Tel est le sens de cet amendement, dont je conçois toutefois qu'il est moins d'actualité qu'il ne l'était à l'origine en raison de l'adoption hier soir de l'amendement n° 273 présenté par le Gouvernement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Sur ces quatre amendements identiques, la commission a émis un avis défavorable.

S'agissant de l'amendement n° 32, vous faites allusion au modèle britannique que nous avons succinctement décrit hier, madame Ressiguié. Il s'agit d'un modèle de privatisation et non de libéralisation, que nous ne défendons évidemment pas. Par ailleurs, les chiffres que vous avancez font débat. D'autres indices de satisfaction des passagers démontrent le contraire, notamment une progression du taux de satisfaction au cours des dix dernières années. En outre, le risque d'inconstitutionnalité de l'article 1^{er} qu'évoque l'exposé sommaire de votre amendement n'est pas avéré.

Monsieur Chenu, vous avez évoqué le patrimoine de la SNCF. La société SNCF Réseau sera intégralement détenue par la SNCF, elle-même société nationale à capitaux publics dont le capital sera intégralement détenu par l'État, ce qui garantira son positionnement dans le giron de l'État.

S'agissant des deux amendements présentés par M. Wulfranc et Mme Rabault, nous avons débattu de la future structure juridique de la SNCF dans le cadre de l'examen de l'amendement n° 273. Comme nous l'avons démontré, tout risque de privatisation est écarté par le fait que le capital est intégralement détenu par l'État.

Par ailleurs, la comparaison avec les autres pays européens montre que la *Deutsche Bahn* est intégralement détenue par l'État allemand depuis 1994. En tout état de cause, une modification du capital devrait obligatoirement passer par la loi.

M. le président. La parole est à Mme la ministre chargée des transports, pour donner l'avis du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je commencerai par répondre à Mme Ressiguié que l'on ne contribue pas à la clarté du débat en nous opposant en permanence le modèle britannique, dont le Gouvernement a eu l'occasion de dire à de multiples reprises qu'il n'est pas notre modèle.

M. Thierry Benoit. Tout à fait!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Si l'on veut contribuer à la clarté du débat, cessons de procéder à des comparaisons avec un modèle qui n'est pas le nôtre!

M. Thierry Benoit. Comparaison n'est pas raison!

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'article 1^{er} vise à mettre en place une organisation de la SNCF plus unifiée que l'actuelle, lui permettant de mieux répondre aux attentes des voyageurs et des chargeurs. Vous comprendrez donc, mesdames, messieurs les députés, que le Gouvernement est défavorable à sa suppression. Au demeurant, l'amendement n° 273 adopté hier a introduit dans le texte les principes d'organisation du futur groupe SNCF.

S'agissant des craintes portant sur le devenir des biens de la SNCF, je rappelle à M. Wulfranc qu'ils font partie du domaine public. Comme tels, ils sont inaccessibles.

Enfin, peut-être Mme Rabault n'a-t-elle pas bien pris connaissance de l'amendement n° 273. Celui-ci précise bien que « le capital de la société nationale SNCF est intégralement détenu par l'État ». Ainsi, que des augmentations de capital aient lieu ou non, le capital de la société nationale SNCF sera intégralement détenu par l'État. Il me semble qu'on ne peut être plus clair.

M. le président. La parole est à M. Laurent Furst.

M. Laurent Furst. Ce qu'une loi prévoit, une autre peut le défaire. Lorsque j'entends affirmer avec force que le caractère public des biens de la SNCF est éternel, je me souviens, madame la ministre – car quelques députés sortants ont connu l'immense malheur d'être réélus –, que nous avons voté une réforme ferroviaire lors de la précédente législature, qui devait tout sauver et redresser la SNCF.

On l'appelait, je tiens à le rappeler, la réforme Pepy, du nom de son inspirateur. Et quatre ans plus tard, voici que nous examinons un nouveau projet de loi!

Par conséquent, affirmer aux cheminots que le caractère public du patrimoine de la SNCF sera éternel au motif qu'il est inscrit dans la loi, ce n'est pas la vérité, car une autre loi peut tout changer. Dès lors qu'il s'agit de la deuxième réforme ferroviaire en quatre ans, les faits démontrent qu'une loi ne garantit rien à long terme.

(Les amendements identiques n° 32, 86, 106 et 196 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 274.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je commencerai par répondre aux propos qui viennent d'être tenus. On peut choisir d'inquiéter les cheminots. Toutefois, par-delà ce qui

est inscrit dans la loi – et il me semble que l'on peut faire confiance au législateur pour adopter, dans la durée, de bonnes dispositions pour la SNCF –,...

M. Laurent Furst. Deux réformes en quatre ans !

Mme Élisabeth Borne, ministre. On peut compter sur le législateur pour adopter, dans la durée, de bonnes dispositions pour la SNCF.

M. Laurent Furst. Non !

Mme Élisabeth Borne, ministre. À l'appui de cette affirmation, je rappelle que tous les groupes ferroviaires en Europe sont publics, à l'exception de celui du Royaume-Uni, sur lequel j'ai eu l'occasion d'exprimer mon point de vue – mais on peut choisir d'inquiéter les cheminots !

M. Laurent Furst. On peut aussi choisir de dire la vérité !

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est ce que nous faisons !

M. Laurent Furst. Ne donnez pas de leçons et respectez les parlementaires !

M. le président. S'il vous plaît, monsieur Furst.

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'en viens à l'amendement n° 274. Vous avez voté hier, mesdames, messieurs les députés, l'amendement n° 273 introduisant le principe de la transformation des trois EPIC composant l'actuelle SNCF en un nouveau groupe public intégré, afin de permettre à l'entreprise de gagner en efficacité, donc de mieux affronter la concurrence demain. Ce cadre général, qui confère de la visibilité et de la lisibilité aux intentions du Gouvernement, constituait une attente forte des parties.

Toutefois, il doit être décliné dans le détail. La définition précise des modalités de mise en œuvre de la transformation structurelle de la SNCF nécessitera un important travail technique complémentaire, notamment s'agissant des gares, dont nous devons nous assurer que les modalités de réunification retenues répondent bien aux dysfonctionnements actuels.

Par ailleurs, le Gouvernement souhaite poursuivre la concertation avec toutes les parties prenantes concernées par le fonctionnement du groupe public SNCF. Je souhaite associer à sa construction tous les acteurs, tant les représentants du personnel que les autorités organisatrices, les représentants des usagers et des chargeurs et les autres parties prenantes.

Tout cela peut prendre un peu plus de temps que prévu. C'est pourquoi je vous propose de porter de six à douze mois, à compter de la publication de la loi, le délai pour prendre par voie d'ordonnance les mesures prévues à l'article 1^{er}. En tout état de cause, il s'agit d'être prêt pour le 1^{er} janvier 2020, date de création du nouveau groupe public que vous avez adoptée.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Notre commission a adopté cet amendement, qui laisse le temps de mener la transition et de faire l'instruction des différentes structures.

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Madame la ministre, vous avez évoqué la clarté des débats lors de l'examen des quatre amendements tendant à la suppression de l'article. À

présent, vous parlez de lisibilité. Pourtant, vous retardez les débats sérieux et techniques de six à douze mois. En réalité, vous nous présentez une coquille vide dont les interrogations qu'elle suscite demeurent sans réponse.

Déjà, hier, il s'agissait de créer une entreprise plus unifiée, mais on en ignore le périmètre et les prérogatives. Vous proposez que nous nous donnions du temps et que nous en reparlions dans douze mois, mais vous ne dites rien de l'avenir des milliers de filiales de la SNCF.

M. Fabrice Brun. Il y en a trente !

M. Loïc Prud'homme. Vous n'avez pas davantage répondu hier à nos interrogations sur la dette, dont on ne sait pas ce que vous comptez en faire ni comment vous la ferez basculer dans la nouvelle forme juridique de la société anonyme à capitaux publics.

Vous comprenez bien, madame la ministre, qu'il est assez problématique de nous rabâcher sans cesse la clarté des débats et la lisibilité des intentions du Gouvernement, en nous prenant un peu pour des imbéciles, et, en même temps, de renvoyer aux calendes grecques tout débat concret sur le fond de la réforme et sur sa teneur précise, qui aura des conséquences sur le statut des cheminots. Je ne suis pas certain qu'on puisse y trouver de « sac à dos social », comme vous dites. Si l'image est belle, la réalité est bien moins concrète.

Nous ne sommes même pas sûrs que la forme juridique de la société anonyme permette de faire ce que vous annoncez ! Quant à la reprise de la dette, nous ne savons pas si elle ne mettra pas en péril la SA dès le premier jour de son existence.

Ce que vous nous proposez, c'est un débat de technocrates. Il n'y a pas de débat parlementaire sur le fond de la réforme ou sur ses conséquences. C'est hallucinant ! (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe FI.*)

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

M. Sébastien Jumel. Hier, un amendement gouvernemental a introduit dans le texte, à la hussarde, sans étude d'impact, trente et un alinéas modifiant le statut juridique de la SNCF – rien que cela. Nous avons considéré qu'une telle attitude était peu conforme au respect du Parlement, voire à l'esprit de la Constitution. N'ayant pas eu le temps de faire le point ce matin avec le président Chassaigne, je voudrais savoir ce que la conférence des présidents a dit de ce sujet ce matin.

J'en viens au fond. Il existe aujourd'hui 3 000 gares sur notre territoire. Nous ne sommes pas rassurés sur les petites lignes, même si j'ai pris acte hier avec satisfaction de l'engagement de la ministre d'inscrire au contrat de plan État-région avec les Hauts-de-France la préservation de la ligne Abbeville-Le Tréport. (*Sourires sur quelques bancs du groupe LaREM.*) Mais, avec cette société anonyme, qu'advient-il de ces 3 000 gares qui permettent un aménagement équilibré du territoire ?

Enfin, madame la ministre, vous dites que cette transformation en société anonyme répond aux exigences des parties concernées. Mais de qui parlez-vous ? L'Europe ne l'exige pas ; de nombreuses organisations syndicales ne la souhaitent pas ; nous ne la souhaitons pas. Pourquoi alors cet attachement à la transformation du statut juridique de la SNCF, dont notre collègue Charles de Courson a brillamment démontré hier qu'elle était la porte ouverte à l'ouverture du capital ?

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

M. Thierry Benoit. J'écoute attentivement les débats, et je voudrais dire ici, en séance publique, que j'accorde toute ma confiance au Gouvernement...

M. Sébastien Jumel. Ah ça ! Une confiance aveugle !

M. Thierry Benoit. ... et à Mme la ministre, qui nous assure que le Gouvernement veut faire de la SNCF une société anonyme à capitaux publics. Il faut le dire à nos concitoyens et aux cheminots. Je suis député depuis dix ans, et je n'ai jamais mis en cause la parole des ministres qui se sont succédé. *(Sourires et exclamations sur les bancs des groupes FI et GDR.)*

Je continue de faire confiance à la ministre lorsqu'elle nous assure que la SNCF demeurera une entreprise à capitaux publics. Nous débattons, le moment venu, du statut des cheminots, et de la portabilité de leurs droits – ce « sac à dos social » qui doit permettre aux cheminots transférés dans une autre entreprise de voir leur statut garanti. *(MM. Jean Terlier et Guy Bricout applaudissent.)*

(L'amendement n° 274 est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 107.

M. Hubert Wulfranc. Cet amendement vise à réunifier le système ferroviaire, afin de profiter de toute l'efficacité d'une entreprise intégrée. Les cheminots nous l'ont dit : pour faire circuler un train de façon fiable, sûre, confortable, régulière, il faut une coordination de tous les acteurs. Les dysfonctionnements qui perturbent le quotidien des usagers trouvent leur origine dans la gestion du groupe par activités, et dans le démembrement actuel de la SNCF en trois entreprises différentes. Les cheminots sont isolés les uns des autres ; les synergies sont cassées et l'organisation même des entreprises empêche des mutualisations et des coordinations efficaces.

On en arrive à des situations absurdes sur le terrain : un guichetier qui travaille pour le Transilien ne peut pas vendre de billets de TER ou de TGV, alors même que son ordinateur le permet ; une locomotive dédiée au fret ne peut assurer la traction d'un train de voyageurs, même si c'est la seule disponible. L'entreprise organise sa propre structure par produit et par axe !

Il est possible aujourd'hui – et c'est ce que proposent les cheminots – de mettre fin à ces dysfonctionnements, en cessant de cloisonner les activités. En revanche, l'ouverture à la concurrence risque de désorganiser davantage encore le fonctionnement du système ferroviaire. Comment différents opérateurs vont-ils se coordonner ? Pour l'usager qui devra acheter des billets à différentes compagnies, où est l'avantage ?

M. le président. Merci.

M. Hubert Wulfranc. Voilà les questions qui se posent. Il est possible de réorganiser l'entreprise au lieu de procéder à une ouverture anarchique à la concurrence. *(Applaudissements sur les bancs du groupe GDR.)*

M. le président. Vous avez parlé deux minutes et trente secondes ; je vous rappelle que le temps de présentation d'un amendement est de deux minutes.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Avis défavorable. Nous avons déjà débattu de ce sujet : les rigidités dont vous faites état sont bien réelles.

Mme Danièle Obono. Les rigidités ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Elles viennent de l'organisation du travail, du recrutement, mais aussi de l'absence de discussions entre les différents EPIC. Vous avez évoqué le fret ; nous y reviendrons.

L'avenir de la SNCF sera mieux assuré par l'organisation proposée par Mme la ministre avec l'amendement n° 273 que par le *statu quo* que vous défendez.

M. Sébastien Jumel. J'attends toujours une réponse sur les gares !

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

Mme Elisabeth Borne, ministre. Oui, madame Obono, on peut parler de rigidités ; c'est ce que les cheminots eux-mêmes nous disent : l'organisation est trop cloisonnée, les décisions prises trop loin du terrain. La feuille de route de la SNCF vise à remédier à ces défauts. Nous voulons une organisation plus unifiée, plus réactive, plus agile. Les cheminots l'attendent.

En revanche, la réunification totale que vous proposez, monsieur Wulfranc, n'est pas compatible avec les exigences européennes, et elle n'est pas adaptée à la perspective de l'ouverture à la concurrence, qui contribuera à l'amélioration du service aux voyageurs. Avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Mélenchon.

M. Jean-Luc Mélenchon. Heureusement, monsieur Furst, que la loi peut changer : c'est toute l'essence de l'activité législative républicaine. Aucune vérité n'est définitive, et l'on peut toujours se perfectionner. Ce n'est pas là la raison pour laquelle l'engagement du Gouvernement ne saurait tenir dans la durée !

Lorsque la loi relative aux libertés et responsabilités des universités a été adoptée, on savait bien que, dès lors que les présidents des universités seraient responsables de la gestion des budgets, dès lors qu'ils contrôleraient les paies et que les universités seraient propriétaires des bâtiments, celles-ci – n'étant pas assurées de leur équilibre financier – finiraient par vendre les bâtiments et par recruter une masse considérable de contractuels, au lieu d'embaucher des titulaires.

Même si vous êtes tous parfaitement convaincus de ce que vous dites – et pourquoi pas ? supposons-le –, ce qui compte, c'est le mouvement dans laquelle vous vous inscrivez. Le quatrième paquet ferroviaire ne vise pas à garantir un service ferroviaire unifié, bien au contraire ! Ceux qui ont séparé SNCF Mobilités de SNCF Réseau savaient parfaitement qu'ils créaient un déséquilibre, qui rendrait nécessaire le vote de lois nouvelles.

Aujourd'hui, le moteur interne de votre projet de loi, c'est la concurrence. Celle-ci oblige à modifier le statut des travailleurs parce que cette future société devra disposer d'un avantage comparatif – il sera là, dans ce nouveau statut. Quand d'autres sociétés utiliseront les mêmes rails, le même réseau, la compétition devra nécessairement entraîner l'allègement des charges de la nouvelle société « unifiée », quoiqu'encre séparée en trois, comme Dieu lui-même.

Les 50 milliards de dette devront bien être payés par quelqu'un : comme vous n'annoncez pas que l'État les prendra à sa charge, c'est par l'ouverture du capital que vous diluerez ces milliards. Sinon, démontrez-nous le contraire !

M. le président. La parole est à M. Laurent Furst.

M. Laurent Furst. Je vais essayer de m'exprimer sur ce sujet essentiel sans utiliser de mots qui pourraient choquer les âmes sensibles. (*Sourires.*)

Lors de la précédente réforme ferroviaire, la terminologie de groupe « unifié » ou « public » a été utilisée alors même que l'on savait que le réseau ferroviaire national serait, un jour, ouvert à la concurrence. Il y aura des appels d'offres, des opérateurs privés : c'est là une simple vérité que l'on n'ose pas dire pour, paraît-il, ne pas inquiéter les cheminots – qui sont pourtant largement assez adultes pour comprendre ce qui leur arrive.

Mme Danièle Obono. Merci de votre honnêteté, au moins !

M. Laurent Furst. Je voudrais simplement rappeler que le réseau ferroviaire, les gares, les infrastructures font partie du patrimoine de la nation. Donner un statut de société anonyme à un patrimoine commun, voilà qui est amusant !

Sur ce réseau, il y a aujourd'hui un service assuré par SNCF Mobilités. Nous sommes attachés à cette entreprise, qui sera demain en concurrence avec d'autres – ce qui, je le redis, est normal ! Mais il faut créer les conditions qui lui permettront de résister à cette concurrence et d'offrir un service de qualité. Cela passe par un allègement des coûts de fonctionnement, mais aussi par une perspective claire, et qui doit être explicitée par l'État, en ce qui concerne la reprise de la dette.

C'est ainsi que nous construirons un service ferroviaire moderne. Mais j'ai l'impression qu'on ne dit pas les choses, ou en tout cas que l'on repousse trop de décisions à demain ou à après-demain.

(*L'amendement n° 107 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Sébastien Jumel, pour soutenir l'amendement n° 219.

M. Sébastien Jumel. J'avais demandé la parole avant le vote de l'amendement précédent, monsieur le président. Ne prenez pas l'habitude d'oublier de regarder à gauche !

M. le président. Le principe inscrit dans notre règlement, monsieur Jumel, c'est qu'après l'avis de la commission et du Gouvernement, deux orateurs peuvent prendre la parole. Tel est l'usage, que vous connaissez parfaitement, et son respect permettra que notre discussion soit à la fois efficace et respectueuse des opinions de chacun. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Thierry Benoit. Excellent rappel !

M. le président. Mais je ne vous oublierai pas, monsieur Jumel, n'ayez aucun doute sur ce point !

M. Sébastien Jumel. Tant que vous n'avez pas modifié la Constitution pour retirer aux députés le droit de discuter d'un amendement...

M. le président. Monsieur Jumel, j'applique le règlement, et vous avez la parole pour défendre l'amendement n° 219 ; vos deux minutes ont commencé.

M. Sébastien Jumel. Alors je demande la parole pour un rappel au règlement.

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à M. Sébastien Jumel, pour un rappel au règlement.

M. Sébastien Jumel. Mon rappel au règlement se fonde sur l'article 58, alinéa 1, de notre règlement.

Monsieur le président, le droit d'amendement est individuel ; il ne dépend pas des groupes. Un député peut intervenir sur tout amendement, qu'il soit ou pas membre de la commission saisie au fond : c'est un droit que vous n'avez pas encore réussi à affaiblir.

Sur un sujet aussi important pour l'avenir de la nation et de la République, vous permettrez que nous prenions le temps nécessaire pour débattre, et que nous présentions nos arguments.

M. le président. Monsieur Jumel, puisque vous connaissez parfaitement le règlement, vous connaissez l'article 100, alinéa 7, qui dispose que, sur chaque amendement, peuvent prendre la parole l'un de ses auteurs – ce sera votre cas pour l'amendement qui vient –, la commission, le Gouvernement et un orateur d'opinion contraire. L'usage, que je respecterai tout au long de ce débat, veut que nous écoutions deux orateurs.

La parole est à M. Laurent Furst.

M. Laurent Furst. Je n'abuserai pas de votre temps, monsieur le président, mais, comme certains députés ont la chance d'être réélus, je vous rappellerai les traditions et les usages de cette maison. Après l'avis de la commission et du Gouvernement, on ne donne pas la parole à deux députés, mais à un député de chaque groupe.

M. le président. Je vais devoir rappeler le septième alinéa de l'article 100, qui se lit ainsi : « Hormis le cas des amendements visés à l'article 95, alinéa 2, ne peuvent être entendus, sur chaque amendement, outre l'un des auteurs, que le Gouvernement, le président ou le rapporteur de la commission saisie au fond, le président ou le rapporteur de la commission saisie pour avis et un orateur d'opinion contraire [...] ».

Article 1^{er} (suite)

M. le président. Ces précisions importantes ayant été faites, je vous invite, monsieur Jumel, à nous présenter l'amendement n° 219.

M. Thierry Benoit. Excellent !

M. Sébastien Jumel. Permettez que l'on s'exprime !

M. Laurent Furst. Cela devient de la dictature ici !

M. Sébastien Jumel. Cela peut s'y apparenter, en effet.

Cet amendement n° 219 vise à prendre en compte les objectifs, qui semblent faire consensus dans cet hémicycle, des lois Grenelle 1 et 2 de 2009 et 2010, qui proclament que

le développement de l'usage des transports fluvial, ferroviaire et maritime a un caractère prioritaire, afin de remplir l'engagement de la France de réduire par quatre ses émissions de gaz à effet de serre. La loi a fixé comme objectif de faire évoluer la part modale du non routier et du non aérien de 14 % à 25 % d'ici à 2022. En 2015, dans le transport intérieur de voyageurs, cette part modale était de 11,3 % et s'établissait à 12,9 % dans le transport terrestre de marchandises, hors oléoducs.

Votre texte ne fait aucune référence à ces engagements, pas plus qu'au schéma national des infrastructures de transport, prévu par les articles 16 et 17 de la loi d'août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Je reprends le message que nous avons essayé de faire passer hier : en quoi l'ouverture à la concurrence permettra-t-elle d'atteindre ces objectifs ? D'autant que nous avons en tête le bilan de l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire : la part de marché de ce dernier est passée de 17 % à 11 %, le nombre de camions sur les routes a augmenté et la facture énergétique de la France s'est alourdie, amenuisant sa capacité à résorber les émissions de gaz à effet de serre.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. La situation du fret ferroviaire est plus complexe que celle que vous décrivez. Le fret ferroviaire a diminué en France sous l'effet de la baisse de la part de marché du fret,...

M. Loïc Prud'homme. Le transport de marchandises a augmenté !

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. ...due à la désindustrialisation, de 18 % de la part modale en 2000 à 10 % actuellement, même si le trafic reprend quelque peu depuis 2015. Se sont conjugués au facteur structurel de la désindustrialisation les effets conjoncturels de la dégradation du réseau, de la crise de 2008 – qui a aussi atteint le transport de marchandises – et de l'impréparation de Fret SNCF, qui a choisi de ne pas faire de matériels dédiés au fret et de privilégier les matériels combinés, alors que ses concurrents ont augmenté leur part de marché de 11 % à 32 % en quelques années grâce à des locomotives dédiées au fret. Il serait bon de ne pas reproduire cette impréparation pour la mise en concurrence du transport de voyageurs.

Dans la concurrence entre le fer et la route, entrent en jeu plusieurs dimensions. La première, d'ordre économique, est liée à la baisse du coût du carburant d'environ 40 %, qui a évidemment favorisé le report modal sur la route. La deuxième tient au *dumping* social, provenant du fait que la très grande partie du transport routier est effectuée par des transporteurs ne résidant pas en France. Enfin, nous aurons l'occasion de débattre de la dimension fiscale lors de l'examen du prochain projet de loi de finances et de la loi d'orientation des mobilités.

J'émet un avis défavorable à l'adoption de votre amendement.

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

Mme Elisabeth Borne, ministre. Je ne me satisfais pas plus que vous, monsieur le député Jumel, de la chute de 40 % du trafic ferroviaire depuis 2000, mais cette baisse était de 30 % avant 2006, soit avant l'ouverture à la concurrence. C'est bien pour cela que, dans le cadre des concertations sur la

réforme ferroviaire, j'ai réuni ce matin au ministère l'ensemble des acteurs pour trouver des leviers et des mesures permettant de relancer le fret ferroviaire.

La réforme de la SNCF que nous proposons vise précisément à améliorer l'efficacité de l'entreprise et donc l'attractivité du transport ferroviaire. En ce sens, elle permettra aussi de répondre à notre objectif commun de redresser la part du fret ferroviaire dans le transport de marchandises.

Mon avis est défavorable.

M. le président. La parole est à M. François Ruffin.

M. François Ruffin. Monsieur le rapporteur, vous parlez d'une baisse du fret depuis vingt ans, mais il y a eu une augmentation nette du fret ! C'est le fret ferroviaire qui a baissé.

Que s'est-il passé après 1997 ? J'ai interrogé des cadres de la SNCF, qui m'ont expliqué avoir effectué un « peignage » qui a consisté à fermer toutes les petites lignes de fret ferroviaire. Lorsque la société était unique et rassemblait le fret, le transport de voyageurs, le TGV et toutes les activités ferroviaires, une péréquation était effectuée. Dès lors qu'on a su que le fret se retrouverait dans une société à part, on a éliminé tout ce qui n'était pas rentable. La séparation des filiales et la préparation de l'ouverture à la concurrence ont engendré la situation actuelle.

Vous nous dites, madame la ministre, que le fret ferroviaire n'a baissé que de 10 % depuis 2006, mais ce résultat est catastrophique puisque le trafic de l'ensemble du fret a augmenté et que la SNCF s'était préparée, entre 1997 et 2006, à l'ouverture à la concurrence, en liquidant les petites lignes de fret ferroviaire. Je vous avais interrogée, lors d'une séance de questions au Gouvernement, sur les conclusions qui vous tiriez de cet échec, mais aucune réponse ne m'avait été apportée. En rien, l'ouverture à la concurrence n'a dopé le trafic de fret ferroviaire ; elle l'a, au contraire, pénalisé.

Je reprends toujours l'exemple de la Suisse, où l'on fait payer les camions à proportion de la pollution et de la dégradation de la route qu'ils provoquent. En France et dans les autres pays européens, le fret ferroviaire est le seul mode de transport dans lequel l'utilisateur paie l'infrastructure.

(L'amendement n° 219 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Marie-George Buffet, pour soutenir l'amendement n° 278.

Mme Marie-George Buffet. Si le service public ferroviaire doit disposer, comme vous le proposez, d'une large autonomie de gestion, ce ne peut être, selon nous, que dans le cadre d'orientations définies de manière démocratique. C'est pourquoi nous sommes particulièrement attachés à ce que la gouvernance du système ferroviaire associe, bien sûr, les représentants des salariés et les élus, mais aussi les usagers, comme cela se pratique dans les comités de ligne.

Qui pourrait douter que la qualité du service public requière l'expression des besoins des usagers, mais aussi, des pouvoirs étendus en matière de contrôle et d'évaluation de l'utilisation des deniers publics ?

Dans le cadre du renforcement des pouvoirs d'intervention des citoyens et des citoyennes, nous proposons dans cet amendement d'ouvrir la gouvernance du groupe aux représentants des usagers, selon des modalités qui restent à définir et qui pourraient prendre la forme d'une collaboration étroite entre le Gouvernement, les associations d'usagers et le Parlement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Madame Buffet, je vous demande de retirer votre amendement, dont je partage évidemment l'objectif, au profit de mon sous-amendement n° 305 que l'on examinera un peu plus tard. Il propose d'intégrer l'ensemble des parties prenantes à la gouvernance de la SNCF, y compris les associations environnementales, et a donc un périmètre plus large.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'ai la même position que celle de M. le rapporteur. Je suis évidemment très attachée à la participation de l'ensemble des usagers voyageurs et du fret à la gouvernance de notre entreprise ferroviaire, mais d'autres parties prenantes, comme les associations de protection de l'environnement, y sont également intéressées.

Le sous-amendement à venir du rapporteur permet de répondre à cette exigence de participation et d'association de l'ensemble des parties prenantes. Je vous propose donc de retirer votre amendement.

M. le président. L'amendement est-il retiré ?

M. Hubert Wulfranc. Nous allons maintenir notre amendement, monsieur le président.

Comme je le disais hier, nous sommes contraints, depuis le début de ce débat, de multiplier les amendements, ce qui est fort de café ! Hier, vous avez refusé nos propositions de remettre en place les comités de ligne et de demander au commissariat aux transports et aux travaux publics et de bâtir la rédaction d'un rapport annuel portant sur les conditions de transport dans notre pays suite à votre réforme. Aujourd'hui, vous refusez de prendre en compte un amendement, que vous auriez très bien pu sous-amender dès nos travaux en commission.

Nous maintenons notre amendement, car vous vous opposez à une démarche partagée au-delà de notre groupe en commission et qui permettrait une véritable démocratisation. Cela n'est pas acceptable, pas plus que la méthode ! *(Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et FI.)*

(L'amendement n° 278 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel, pour soutenir l'amendement n° 33.

M. Éric Coquerel. On nous dit, depuis le début de ce débat, que la concurrence est nécessaire. Lorsque l'on demande pourquoi, on nous répète simplement qu'il faut la concurrence et qu'il faut changer.

La SNCF a été créée en 1937 à cause de la situation catastrophique laissée par les compagnies privées, qui ont d'ailleurs légué une bonne partie de leurs dettes à la nouvelle société, ce qui explique la dette structurelle dont elle pâtit.

On nous dit que la réforme est faite pour les usagers. Le moins que l'on puisse dire, comme l'a rappelé mon camarade François Ruffin, est que le dernier exemple en date d'ouverture à la concurrence, celui du fret, a été une catastrophe : aujourd'hui, le fret est ferroviaire à seulement 10 % cependant que le fret routier a explosé pour représenter 87 % du trafic. Du côté des prix, depuis l'ouverture à la concurrence, celui de l'électricité a augmenté de 49 % à 56 % selon les installations, et celui du gaz de 36 %.

Ailleurs, en Angleterre, prendre le train tous les matins pour se rendre à son travail coûte six fois plus cher qu'en France. Depuis 2010, les tarifs ont augmenté de 27 % sans pour autant que ce moyen de transport soit devenu plus fiable, c'est le moins que l'on puisse dire. En Italie, 100 000 emplois de cheminot ont été supprimés, et l'organisation des trains régionaux est totalement chaotique.

On aimerait bien avoir un débat sur ces sujets avec la majorité. Nous assumons notre idée : le train ne peut pas obéir à la vision de court terme du marché, pour des questions de climat, d'aménagement du territoire ou de droit à la mobilité. Le train doit rester une cause nationale.

Au regard de cette cause nationale, on ne peut pas comprendre pourquoi un élément aussi essentiel que le fret – car là est le vrai débat, madame la ministre – n'a bénéficié que de 17 % des investissements publics depuis 1990, contre 66 % pour le réseau routier. C'est aussi ce décalage qui explique, en partie, la dette de la SNCF. C'est pourquoi, si nous gouvernons la France demain, nous reviendrons sur les paquets ferroviaires, sur l'ouverture à la concurrence, y compris du fret, et sur la régionalisation des trains. Car c'est désormais aux régions que l'on va faire subir la politique d'austérité.

M. Alain Perea. Ce n'est pas vrai !

M. Éric Coquerel. On leur donne le soin d'ouvrir des petites lignes, mais elles ne pourront, de toute façon, pas le faire. *(Applaudissements sur les bancs des groupes FI et GDR.)*

Mme Muriel Ressigier et Mme Danièle Obono. Très juste !

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Nous sommes d'accord sur un point, monsieur Coquerel : sur le modèle britannique – nous en avons déjà discuté. En revanche, nous ne sommes pas d'accord sur l'opportunité de l'ouverture à la concurrence, et nous pouvons mener, à l'envi, une bataille de chiffres à ce sujet. Les études réalisées par de multiples organismes ont démontré que, dans tous les pays où l'ouverture à la concurrence avait été effectuée de manière anticipée et coordonnée, notamment en Suède, en Italie et en Allemagne, la fréquentation des trains avait augmenté – de 30 % en Allemagne sur dix ans –, les prix avaient été stabilisés ou, en tout cas, avaient augmenté de manière moindre que dans les secteurs routier et aérien, et même que les coûts avaient baissé pour les collectivités publiques – de 20 % pour les *Länder* allemands sur les quinze dernières années, ainsi que de nombreux documents en attestent.

Par ailleurs, je voudrais rétablir quelques vérités concernant la part des financements attribuée au ferroviaire, en rappelant notamment ce que nous avons voté dans le cadre de la loi de finances de 2018 : si l'on s'intéresse aux crédits du programme 203 de la mission « Écologie, développement et mobilités durables » consacrés aux infrastructures de transport et aux financements de l'AFITF – Agence de financement des infrastructures de transport de France –, on

constate que 77 % des financements sont alloués au ferroviaire. Voilà de quoi réintroduire un peu de faits et de rationalité dans ce débat.

Avis défavorable sur votre amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur Coquerel, vous soulevez de nouveau la question de l'intérêt de l'ouverture à la concurrence et vous faites référence, à l'instar de M. Ruffin, aux conséquences supposées de l'ouverture à la concurrence sur le fret.

Il s'agit d'un sujet important, monsieur Ruffin, qui mérite mieux que des présentations caricaturales. (*Exclamations sur les bancs du groupe FI.*) Vous comprendrez qu'on ne peut pas l'aborder en deux minutes, en réponse à une question d'actualité, alors qu'il a encore donné lieu à trois heures de débat ce matin au ministère.

Pour vous répondre, monsieur Coquerel, c'est bien parce qu'il a observé ce qui s'est passé chez nos voisins et qu'il a constaté que le coût du transport régional avait baissé de 25 % et que la fréquentation avait augmenté de 50 % en Allemagne ou encore que le prix des billets sur les TGV avait baissé de 40 % en Italie...

Mme Danièle Obono. Vous ne dites rien de la Grande-Bretagne ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...que le Gouvernement pense que l'ouverture à la concurrence sera bénéfique pour les voyageurs et pour les Français. Je rappelle qu'il ne s'agit pas d'une privatisation : on reste au cœur du service public à la française, avec des délégations de service public. Avis défavorable sur votre amendement.

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

M. Sébastien Jumel. Je ne peux pas laisser dire que c'est l'ouverture à la concurrence qui a permis d'améliorer la situation chez nos voisins européens, puisqu'il y a eu, vous le savez, des plans d'investissement, de 100 milliards d'euros sur dix ans en Italie – dont 73 milliards ont été consacrés aux infrastructures –, de 25 milliards sur douze ans en Belgique et de 28 milliards sur cinq ans en Allemagne, dont 16,6 milliards provenaient de la Banque fédérale.

Quant à votre comparaison, monsieur le rapporteur, elle est fautive : les *Länder* allemands consacrent 8,2 milliards d'euros au transport ferroviaire, contre à peine 4,3 milliards pour les régions françaises.

C'est donc non pas l'ouverture à la concurrence, à laquelle vous faites béatement allégeance (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM*), qui a permis ces améliorations, mais l'engagement fort des collectivités publiques pour maintenir un certain niveau d'investissement dans le réseau, dont l'âge moyen est de trente ans en France, contre à peine quinze ans en Allemagne.

Enfin, je répète ma question, madame la ministre – votre langue a fourché à ce propos en commission : pouvez-vous ici, devant la représentation nationale, confirmer, c'est-à-dire prendre l'engagement, que les 3 000 gares qui permettent de mailler et d'irriguer le territoire national seront préservées dans votre nouvelle organisation ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Bien sûr !

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel.

M. Éric Coquerel. Je suis très étonné de votre réponse à propos du fret, madame la ministre, car les faits sont têtus : l'ouverture à la concurrence est responsable de plus du doublement de la dette imputable au fret entre 2008 et 2014 – ce n'est pas moi qui le dis, mais la Cour des comptes ! Dès lors, on se dit qu'il y a peut-être tout de même une corrélation entre l'ouverture à la concurrence et la chute considérable du fret ferroviaire – vous ne pouvez pas affirmer le contraire ! –, sachant que, dans le même temps, les différents gouvernements ont appuyé, de manière évidente, le transport routier.

Par ailleurs, on nous cite des exemples, mais pourquoi s'intéresser toujours aux mêmes pays ? Vous ne voulez pas observer ce qui s'est passé au Royaume-Uni, car cet exemple vous gêne. Et regardons aussi du côté de la Suisse ! Enfin, je rappelle une autre caractéristique du modèle allemand : en réalité, les Allemands se sont débrouillés pour que la Deutsche Bahn conserve 99 % du trafic, notamment sur les grandes lignes.

Au lieu de regarder ce qui se fait chez nos voisins, il faut s'interroger sur les raisons pour lesquelles notre système ferroviaire, qui faisait la fierté de la France – les trains arrivaient à l'heure, il n'y avait pas de problèmes techniques, etc. –, a été dégradé depuis vingt ans. Je vais vous les donner : premièrement, vous avez pris la décision – je dis « vous » parce que vous y avez pris part, madame la ministre – de séparer le rail du roulant, afin de préparer l'ouverture à la concurrence, et cela s'est révélé catastrophique ; deuxièmement vous avez conclu des partenariats public-privé qui ont été une catastrophe en termes d'endettement ; troisièmement, vous avez favorisé les lignes à grande vitesse au détriment des trains du quotidien. C'est une succession d'erreurs stratégiques ; l'État s'est désinvesti. La dégradation ne tient en aucun cas au fait que la SNCF ait été un service public monopolistique : elle tient, en réalité, à toutes les mesures que vous avez prises pour préparer l'ouverture à la concurrence. (*Applaudissements sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

(*L'amendement n° 33 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à Mme Danièle Obono, pour soutenir l'amendement n° 34.

Mme Danièle Obono. Je reviens sur la dimension stratégique et d'avenir que l'on devrait donner au service public ferroviaire au regard de la transition écologique – nous essayons d'avoir un débat sur ce point depuis hier. De notre point de vue, pour mener une politique de lutte contre le réchauffement climatique, il faut privilégier le transport ferroviaire par rapport au transport aérien ou au transport routier. Notre collègue vient de rappeler les erreurs commises par les politiques et les directions successives en matière de fret ferroviaire. Un trajet en train est à l'origine de dix fois moins d'émissions de dioxyde de carbone qu'un trajet en voiture, et de cinquante fois moins qu'un trajet en avion.

M. Gérard Manuel. Ça dépend s'il y a des passagers à bord !

Mme Danièle Obono. En France, les transports sont le principal secteur émetteur de gaz à effet de serre, avec 39 % des émissions totales, et les émissions dans ce secteur ont augmenté de 10 % depuis 1990. Or l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre est, nous le savons, l'une des causes principales du réchauffement climatique, qui provoque la hausse du niveau des eaux, la destruction des écosystèmes et le déplacement des populations.

Face à ce constat alarmant, l'ouverture à la concurrence, qui aura pour conséquence une augmentation des prix, est tout l'inverse de ce qu'il faudrait faire. Il faut repenser le transport commercial et privé en profondeur, changer nos modes de vie au vu des impératifs écologiques, et non des petits trafics qui visent à enrichir une minorité de spéculateurs et d'investisseurs privés. L'urgence écologique nous intime de prendre des mesures favorisant l'usage du train comme moyen de transport du quotidien pour tous et toutes sur l'ensemble du territoire national. Il faut faire du train, autant que possible, l'option automatique pour le transport sur les moyennes et grandes distances.

Or votre gouvernement – le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire est d'ailleurs étrangement absent de nos débats –...

M. Jean-Marie Sermier. C'est vrai !

Mme Danièle Obono. ...multiplie les mesures qui vont à l'encontre de cette visée stratégique. On ne peut pas demander aux citoyens et aux citoyennes de « *make our planet great again* » si tout le monde ne peut pas se permettre d'utiliser le train. Il est hypocrite d'augmenter le budget de l'écologie pour l'affichage tout en menant une politique profondément anti-écologique afin de préserver la sacro-sainte concurrence.

M. le président. Merci, madame Obono...

Mme Danièle Obono. Le présent amendement vise à ce que l'environnement, dont toutes et tous profitent contrairement au profit financier, domine la politique en matière de transports.

Mme Muriel Ressaiguier. Très bien !

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Cet amendement a été rejeté par la commission, et j'émet à nouveau un avis défavorable.

Je suis d'accord avec le constat sur les vertus environnementales du transport ferroviaire. Celui-ci est effectivement à l'origine de cinquante fois moins d'émissions de dioxyde de carbone que le transport aérien, et de dix fois moins que le transport routier. Il est très performant non seulement du point de vue de l'environnement mais aussi en termes de capacité : le débit des passagers sur le RER A, que l'on cite souvent en exemple, est équivalent à celui d'une route à deux fois vingt voies.

En revanche, si l'on examine les choses de manière plus fine et si l'on s'intéresse notamment au trafic des TER, trains express régionaux, en particulier des TER diesel,...

M. Vincent Descoeur. On n'a que ça !

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. ...on s'aperçoit que le bilan environnemental d'un TER diesel au tiers vide est défavorable par rapport à celui d'un car. Il faut donc adopter une approche assez pondérée sur ces questions.

Mme Danièle Obono. Ou investir dans les infrastructures !

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. S'agissant des investissements, j'ai rappelé que 77 % des investissements au titre de l'année 2018 seraient consacrés au ferroviaire et j'ai mentionné le plan de 36 milliards d'euros sur dix ans pour la régénération du réseau. En outre, lorsque nous examinerons, d'ici à quelques mois, le projet de loi d'orientation des

mobilités, nous aurons l'occasion de débattre du volet relatif à la programmation des infrastructures, qui visera notamment à désaturer les nœuds ferroviaires. L'investissement dans le ferroviaire est donc massif et va s'accroître.

Mme Danièle Obono. Ce n'est pas le cas par rapport au routier !

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. C'est un engagement fort de ce gouvernement, que nous soutenons.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous confirme, madame Obono, que le Gouvernement est résolument engagé dans la lutte contre le changement climatique.

Mme Danièle Obono. C'est mal parti !

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est bien pour cela que nous vous présentons la présente réforme ferroviaire, qui vise, comme Nicolas Hulot l'a affirmé avec force ce week-end, à améliorer l'efficacité du transport ferroviaire et à lui donner toute sa place dans une politique de mobilité qui offre des solutions alternatives à la voiture individuelle et aux poids lourds. Avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. François Ruffin.

M. François Ruffin. L'objet de l'amendement est tout de même assez mesuré et simple : substituer aux mots « l'achèvement de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire » les mots « la lutte contre le réchauffement climatique ». En d'autres termes, alors que l'on tourne en rond avec le terme « concurrence », que l'on trouve à quatre-vingt-cinq reprises dans ce projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire, il s'agit de faire apparaître dans le texte, une fois seulement, un autre objectif, un objectif écologique, en mentionnant le réchauffement climatique, sachant que les termes « réchauffement », « climat » et « biodiversité » n'y figurent pas à ce stade. Cette petite modification vise à indiquer une finalité plus générale, qui ne relève pas d'un ékonomisme étroit, mais qui a trait au projet de société que nous voulons. Votre refus d'introduire ce petit bout de phrase me paraît assez obtus.

Par ailleurs, vous avez dit, madame la ministre, que vous ne pouviez pas répondre sur la baisse du fret lors des questions au Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre. En deux minutes, non, monsieur Ruffin !

M. François Ruffin. D'abord, en deux minutes, vous auriez tout de même pu nous apporter des éléments d'information, plutôt que de faire de la diversion. Ensuite, avant de lancer le débat sur l'ouverture du trafic de voyageurs à la concurrence, vous auriez très bien pu accepter une véritable mission d'information sur les conséquences de l'ouverture à la concurrence sur le fret. Ladite mission aurait rendu un rapport centré sur cette question, différent de celui de M. Spinetta, qui nous aurait montré les causes de la chute brutale du fret ferroviaire. À cet égard, les responsabilités de ceux qui ont décidé, en 1997, la séparation des activités – vous en faisiez partie, madame la ministre – auraient sans doute été mises en lumière. On comprend bien l'intérêt que vous avez à passer cet épisode sous silence et à laisser dans l'obscurité le bilan de l'ouverture du fret à la concurrence. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

M. Loïc Prud'homme. Il a raison !

M. Sébastien Jumel. C'est juste !

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

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement n'est pas cohérent ; il vise à opposer la lutte contre le réchauffement climatique et l'ouverture à la concurrence, alors même qu'elles sont complémentaires. (*Exclamations sur les bancs du groupe FI.*) L'ouverture à la concurrence suscitera, vous le savez, une offre supplémentaire. Il y aura plus de trains et plus de trains pleins, grâce au renforcement de la qualité de service et à la diminution des coûts supportés par l'usager. En définitive, l'objectif de l'amendement est satisfait par l'ouverture à la concurrence. L'arrivée de nouveaux opérateurs permettra d'apporter des réponses en matière de lutte contre le réchauffement climatique et favorisera le développement du transport ferroviaire, comme cela a été le cas en Allemagne, où le nombre de voyageurs a augmenté de 50 % à la suite de l'ouverture à la concurrence, ainsi que Mme la ministre l'a rappelé.

J'ajoute que l'ouverture à la concurrence incitera à l'innovation. Elle permettra à la SNCF comme aux nouveaux opérateurs de se positionner et de développer de nouveaux services qui s'inscriront davantage dans la lutte contre le réchauffement climatique. Autant nous partageons vos préoccupations en matière de lutte contre le réchauffement climatique, ambition qu'avec le Gouvernement nous défendons haut et fort,...

M. François Ruffin. À tel point qu'il n'y en a pas un mot dans le texte !

Mme Laurianne Rossi. ...autant nous pensons que l'ouverture à la concurrence est précisément le levier qui permettra de développer le transport ferroviaire – dix fois moins émetteur de dioxyde de carbone que le transport routier, comme vous l'avez indiqué, madame Obono –, avec des trains plus nombreux et pleins.

M. Sébastien Jumel. Un jour, cette vision restrictive du débat va se retourner contre vous !

(*L'amendement n° 34 n'est pas adopté.*)

Rappels au règlement

M. le président. La parole est à M. François Ruffin, pour un rappel au règlement.

M. François Ruffin. Tout à l'heure, monsieur le président, vous avez dit que, dans l'usage, l'auteur de l'amendement pouvait répondre à la commission et au Gouvernement, après quoi deux groupes pouvaient s'exprimer.

M. le président. Pas du tout, monsieur Ruffin.

M. François Ruffin. C'est ce que j'ai entendu dans votre bouche. Vous avez permis à l'auteur de l'amendement de rebondir sur la première intervention, ce qui constituait une première prise de parole.

Certes, le règlement ne prévoit qu'une seule prise de parole. Je conviens donc que vous en respectez la lettre, mais non l'esprit ni l'usage que vous avez indiqué tout à l'heure, et qui veut que l'auteur de l'amendement puisse s'exprimer, le président autorisant ensuite deux groupes à intervenir, ce qui permettrait l'expression de deux opinions différentes.

Ayant parlé en tant qu'auteur de l'amendement, je tenais à rebondir sur la prise de parole du rapporteur et de la ministre. Et je souhaitais que vous mainteniez ensuite la possibilité pour deux groupes de s'exprimer sur chaque amendement.

M. Hubert Wulfranc. Je demande une suspension de séance !

M. le président. Je vais traiter cette demande de suspension dans un instant, monsieur Wulfranc, mais je réponds d'abord à M. Ruffin.

Ce que vous avez entendu dans ma bouche, monsieur Ruffin, n'était que la lecture de l'article 100, alinéa 7, du règlement de l'Assemblée nationale, dont chaque parlementaire possède un exemplaire dans son bureau ou qu'il peut consulter à tout moment sur sa tablette.

M. Thierry Benoit. On l'a !

M. le président. Cet alinéa dispose qu'un des auteurs de l'amendement prend la parole, puis que la commission s'exprime et que le Gouvernement explique sa position sur l'amendement. J'ai indiqué qu'ensuite, deux orateurs – alors que le règlement n'en prévoit qu'un seul – viendront s'expliquer et réagir à la position de la commission et du Gouvernement. Les choses sont claires.

M. Sébastien Jumel. Jamais ça ne se passe comme cela !

M. le président. Nous n'allons peut-être pas relire l'article 100, alinéa 7, à chaque intervention, mais, si c'est utile, je le ferai sans aucune difficulté, afin que chacun puisse comprendre les règles qui vont guider l'organisation de ce débat. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

Je vous rappelle que nous devons pouvoir avancer sur le fond du texte et avoir un débat respectueux des opinions de chacun des groupes, c'est-à-dire non seulement du vôtre, monsieur Ruffin, mais également de celui des autres députés ici présents.

M. Sébastien Jumel. Nous avons demandé une suspension de séance !

M. le président. Pour ce faire, monsieur Jumel – vous le savez, puisque vous connaissez parfaitement le règlement de l'Assemblée nationale –, il faut avoir la délégation du groupe...

M. Hubert Wulfranc. Je l'ai !

M. le président. Je constate que c'est en effet le cas.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

M. Hubert Wulfranc. J'aurais voulu expliquer pourquoi nous demandions la suspension !

M. Laurent Furst. J'aurais aimé prendre la parole. Normalement, on peut s'exprimer sur un rappel au règlement !

(*La séance, suspendue à dix-sept heures trente, est reprise à dix-sept heures quarante.*)

M. le président. La séance est reprise.

La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Monsieur le président, je voudrais dire quelques mots à la suite de cette interruption de séance qui, nous le pensons, était salutaire pour tout un chacun. En effet, on sent bien que, dans ce débat,...

M. le président. Pardon, de vous couper la parole, monsieur Wulfranc, mais s'agit-il bien d'un rappel au règlement ou voulez-vous soutenir l'amendement n° 105 ?

M. Hubert Wulfranc. J'avais envie de dire quelque chose dans l'intérêt général. *(Rires.)*

M. le président. Alors il faudrait le faire sur la base d'un article du règlement.

M. Hubert Wulfranc. Sur la base de l'article 47-24. *(Nouveaux rires.)*

M. le président. Sur la base de l'article 58 !

Monsieur Wulfranc, vous avez la parole.

M. Hubert Wulfranc. Oui ! C'est sérieux. Je pense que cette interruption était salutaire, car on sent monter une tension dans notre assemblée. Il est vrai que nous vivons non seulement une semaine sociale, mais une semaine difficile. Les questions d'actualité ont d'ailleurs montré qu'en toile de fond, notre pays connaît une tension qui contribue à ce que certains mots dépassent notre esprit et compromettent notre faculté de dialoguer ensemble.

J'avoue que, durant les heures qui viennent de s'écouler, le fait qu'on qualifie les personnes d'« individus » a pu nous heurter, de la même façon que certains de nos propos peuvent résonner de manière délicate à vos oreilles.

L'objet de notre débat est lourd de sens, en termes de choix de société. On parle de la SNCF, service public, dont je ne conteste pas que l'avenir vous importe autant qu'à nous,...

M. le président. Merci !

M. Hubert Wulfranc. ...mais sur la base d'une ouverture à la concurrence, ce qui constitue entre nous une ligne rouge...

M. le président. Merci, monsieur Wulfranc !

M. Hubert Wulfranc. ...sur la société dont nous voulons.

Cette tension sera surmontée, non par la fermeture ni la fermeté, que vous semblez vouloir adopter depuis quelques heures, mais par une écoute attentive de l'ensemble du débat démocratique.

M. le président. Merci, monsieur Wulfranc...

M. Hubert Wulfranc. Ne fermez donc pas la discussion, car nous saurons adapter notre comportement à votre écoute. *(Applaudissements sur les bancs du groupe GDR.)*

Article 1^{er} *(suite)*

M. le président. Nous en revenons à l'examen des amendements.

La parole est à M. Jean-Paul Dufrière, pour soutenir l'amendement n° 105.

M. Jean-Paul Dufrière. Madame la ministre, hier soir, vous nous avez fait adopter, par la voie d'un amendement déposé à la hussarde, le principe de la transformation de la SNCF en société anonyme. Vous demandez à présent au

Parlement une habilitation à légiférer par ordonnances dans un délai d'un an, pour fixer les conditions de création de ce groupe public.

Un tel calendrier est incompréhensible. Devons-nous voter dans la précipitation des amendements à la seule fin de vous laisser ensuite un an pour légiférer ? On ne peut mieux souligner le mépris dans lequel vous tenez l'Assemblée nationale.

M. Jean-Marie Sermier. C'est vrai !

M. Jean-Paul Dufrière. Nous l'avons compris : si vous voulez aller vite et remplacer les ordonnances par des dispositions législatives, c'est dans le but unique de clore le débat le plus rapidement possible et de casser la dynamique de mobilisation sociale.

Notre Parlement n'a pas à être l'otage de vos petits calculs. Si vous avez besoin d'un an pour transformer notre système ferroviaire en une usine à gaz, vous auriez pu nous saisir d'un texte abouti l'an prochain. Cela vous aurait d'ailleurs laissé le temps de vous pencher sur le seul sujet qui importe : celui du financement. Que nous soyons pour ou contre l'ouverture à la concurrence – nous y sommes évidemment opposés –, remédier à la vétusté de notre réseau ferroviaire est une absolue priorité, tout comme la reprise par l'État de la dette ferroviaire, question sur laquelle vous avez refusé de vous positionner.

Vouloir traiter les causes de l'inflation des coûts ferroviaires en modifiant le statut de l'entreprise et en ouvrant le réseau à la concurrence n'a pas de sens. C'est vouloir éteindre un incendie en y jetant de l'essence ! Nous demandons en conséquence la suppression de l'alinéa 2.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Avis défavorable. Nous avons eu l'occasion, hier soir, de débattre longuement de ce sujet, lors de l'examen de l'amendement n° 273. Nous avons voté la mise en place de cette nouvelle structure juridique, qui est conforme au droit européen, d'une part, et qui permet de créer un groupe industriel intégralement détenu par l'État, par des capitaux publics, d'autre part.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous confirme, monsieur le député, que le Gouvernement porte une réforme globale, qui prévoit notamment un investissement sans précédent dans le réseau pour revenir sur des décennies de sous-investissement, une ouverture progressive et protectrice à la concurrence, une modernisation sociale du secteur et une réorganisation de la SNCF, afin qu'elle dispose de tous les atouts pour s'adapter à ce nouveau contexte. C'est une disposition importante, partie intégrante de la réforme. L'avis est donc défavorable sur votre amendement de suppression.

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. On entend, à propos de cette réforme, beaucoup de mots creux et surtout n'importe quoi. *(« C'est vrai ! » sur les bancs du groupe LaREM.)*

M. Bruno Millienne. Vous n'êtes pas détenteur de la vérité suprême !

M. Sébastien Jumel. Ne soyez pas arrogants, chers collègues !

M. Loïc Prud'homme. On nous prédit ainsi que la concurrence sera bénéfique, qu'elle permettra d'améliorer les fréquences (*Exclamations sur les bancs des groupe LaREM et MODEM*) et qu'elle sera surtout le moteur de l'innovation.

Je suis également attaché à l'innovation, chers collègues, mais j'aimerais savoir depuis quand la concurrence et le libéralisme ont créé de l'innovation dans le secteur ferroviaire. J'aimerais que vous me rappeliez dans quelles conditions a été conçue la plus belle innovation en la matière, une fierté française : je veux parler du TGV. Est-ce dans une entreprise saucissonnée en plusieurs EPIC ou démembrée en toutes sortes de sociétés et de filiales qu'a été lancé ce train ? Non, sa conception a été rendue possible parce que, dans les années 1980, la SNCF était une entreprise unifiée, où les ingénieurs de l'infrastructure collaboraient étroitement et intelligemment avec les ingénieurs en charge du matériel roulant. L'innovation majeure que constitue le TGV, qui nous est enviable dans le monde entier, a pu être portée parce que l'entreprise était unifiée. Ce n'est pas votre saucissonnage, votre mise en concurrence qui permettra d'obtenir de tels résultats : bien au contraire, selon tous les experts des techniques en œuvre dans le domaine ferroviaire, cette évolution ne favorisera pas de telles réussites, des innovations d'une telle ampleur.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Dufrègne.

M. Jean-Paul Dufrègne. Madame la ministre, je nourris une grande crainte concernant la desserte à venir des territoires ruraux. J'ai l'impression que le réseau que l'on va construire reliera les grandes métropoles de France et que certains territoires seront oubliés. La mise en concurrence va forcément attirer de nouvelles entreprises sur des marchés intéressants financièrement, sans doute au détriment des territoires ruraux, déjà oubliés – pas de TGV pour les desservir, tout juste des lignes dont l'activité est sporadique. Je souhaiterais que vous nous disiez comment vous comptez faire en sorte que ces territoires fassent l'objet de la même considération que les autres.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je pense qu'on ne s'est pas compris sur le modèle de l'ouverture à la concurrence : c'est le modèle du service public à la française, au travers d'une délégation de service public. Je vous redis, monsieur le député, que, demain comme aujourd'hui, ce sont les régions qui seront les autorités organisatrices et qui concluront des contrats de service public. Je n'ai aucun doute sur le fait que celles-ci sauront prendre en compte l'ensemble des besoins des habitants et des territoires, d'autant qu'avec la loi d'orientation sur les mobilités dont nous débattons prochainement, nous offrirons de nouveaux outils pour couvrir toutes les zones blanches de la mobilité – soit 80 % du territoire national – qui, à l'heure actuelle, ne sont pas prises en charge par une autorité organisatrice.

M. Jean-Paul Dufrègne. J'espère qu'on ne prendra pas modèle sur le numérique !

(L'amendement n° 105 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 279 qui fait l'objet de plusieurs sous-amendements, n°s 298, 312, 305, 300 et 295.

La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Conformément aux engagements du Gouvernement, cet amendement a pour objet de préciser les dispositions d'habilitation du Gouvernement à recourir aux ordonnances pour tirer les conclusions de l'amendement n° 273, que vous avez adopté hier.

Les ordonnances permettront de poursuivre une concertation avec l'ensemble des acteurs concernés pour arrêter précisément la nouvelle organisation du groupe SNCF, en traitant notamment des questions liées au devenir juridique des biens, droits et obligations des trois EPIC actuels, dans le respect, évidemment, de leur appartenance au domaine public ; à la répartition entre la SNCF et sa filiale SNCF Réseau des missions transversales assurées pour le compte du système – ce qui nous permettra notamment de préciser les responsabilités en termes d'innovation ; aux modalités de réunification, au bénéfice des usagers, de la gestion des gares, aujourd'hui éclatée entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

Cet amendement a également pour objet de définir les modalités de fonctionnement du futur groupe, notamment les modalités de gouvernance de la société nationale SNCF, les garanties d'indépendance dont devra bénéficier SNCF Réseau au sein du groupe public intégré, dans le respect des textes européens – comme nous l'avons évoqué hier –, et les questions liées au statut juridique des biens publics dont les différentes entités du groupe public ferroviaire sont aujourd'hui soit propriétaires, soit affectataires.

Les concertations à mener avec les acteurs sur ces questions permettront de compléter le cadre que la représentation nationale a arrêté hier, qui était nécessaire pour donner une vision claire aux différents acteurs.

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir le sous-amendement n° 298.

M. Loïc Prud'homme. Nous sommes également favorables à une réforme de la SNCF et de son modèle, mais nos deux visions s'affrontent. Vous nous dites que l'EPIC n'est pas adapté, qu'il serait trop rigide et ne permettrait pas les innovations – je viens de démontrer le contraire. Nous sommes d'accord pour un modèle unifié, mais il est hors de question qu'il prenne la forme d'une société anonyme à capitaux publics. Le modèle que nous défendons pourrait très bien être une entreprise unique à statut d'EPIC, seul à même de garantir le service public et d'assurer que, demain, la SNCF ne sera pas privatisée. Même si vous vous en défendez, chacun voit que c'est votre objectif, comme le président Mélenchon l'a démontré tout à l'heure. Nous ne sommes pas dupes !

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir le sous-amendement n° 312.

M. Hubert Wulfranc. Madame la ministre, avec notre sous-amendement, nous entrons dans le détail. Il a trait aux conditions dans lesquelles les contrats de travail seront poursuivis en cas de changement du statut juridique de la SNCF. Selon nous, la modification du statut juridique des entités du groupe public ne doit pas être un prétexte pour imposer des conditions de travail au rabais aux personnels de la SNCF, non plus qu'une réorganisation des métiers.

Le droit social actuel prévoit que la modification de la situation juridique de l'employeur emporte la poursuite, aux mêmes conditions, des contrats de travail et de toutes les obligations qui s'y rattachent : garantie d'emploi, périmètre des tâches, durée de travail, rémunération, repos. Le présent sous-amendement vise donc à inscrire, dans le

cadre de l'habilitation, la nécessité de prendre en compte « les spécificités des métiers et de l'organisation du travail », garantes, à nos yeux, de l'efficacité du travail.

Vous avez indiqué qu'il fallait aller vers la « polyvalence » des cheminots, qui deviendraient des cheminots « couteaux suisses », en quelque sorte. Nous dénonçons cette évolution, qui constituerait un risque pour demain. Cela n'a rien à voir avec ce que nous prônons et avec ce que défendent les cheminots, à savoir la mutualisation de chacun des métiers cheminots pour apporter davantage d'efficacité sociale et économique. Tel est l'objet de notre sous-amendement, qui est certes de repli, mais qui met au jour des confusions trop souvent entretenues dans votre bouche.

M. le président. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, pour soutenir le sous-amendement n° 305.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Il s'agit du sous-amendement dont je parlais précédemment au sujet de la gouvernance et la garantie de la représentation adaptée des parties prenantes.

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir le sous-amendement n° 300.

M. Loïc Prud'homme. Ce sous-amendement revient sur la proposition de mon camarade Wulfranc relative au changement du mode de gouvernance de la SNCF. En tant qu'entreprise mettant en œuvre un service public, elle doit être à l'écoute de ses salariés et de ses usagers – dont on parle beaucoup en ce moment – et dédiée à l'intérêt général. Sa direction doit donc être plus représentative de la société qu'elle ne l'est aujourd'hui.

Le bal des hauts fonctionnaires, dont le degré de déconnexion des réalités sociales n'est plus à démontrer et est sans doute proportionnel à leurs salaires, a certainement à voir avec les mauvaises décisions qui ont été prises durant ces trente dernières années : mise en œuvre de la concurrence dans le fret, investissements dans le TGV et sous-investissements dans le reste du réseau, partenariats public-privé inégaux, et je passe sur la communication hors appels d'offres. La nature profondément oligarchique de la gouvernance de la SNCF peut expliquer des choix trop favorables aux intérêts privés et aux désirs clientélistes de notables, et pas assez à ceux des citoyens.

Pour remédier à cela, nous proposons que participent à la gouvernance de la SNCF trois parties prenantes essentielles du service public du rail : évidemment, les salariés, qui connaissent parfaitement leur entreprise et sont directement concernés par la direction qu'elle prend ; les citoyens usagers, qui ont nécessairement, par le biais d'une structure représentative à définir, des avis à donner sur l'efficacité qu'ils attendent de ce service public ; les associations dédiées à l'écologie, qui, dans le cadre d'une participation à l'effort de planification écologique, ont toute leur place dans la définition de l'avenir de la SNCF et doivent être étroitement associées à sa gouvernance.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir le sous-amendement n° 295.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, nous n'approuvons pas l'architecture que vous proposez pour l'ouverture à la concurrence. Vous entendez faire des trois EPIC existants trois sociétés nationales à capitaux publics. Nous aurions souhaité, pour notre part, que l'État prenne ses responsabilités sur la partie « réseau », qui relève du régalién,

de l'aménagement du territoire : là où il y a des réseaux, on a la certitude que des trains passeront et on est dans l'obligation d'investir. L'État doit donc être fort dans ce domaine.

En revanche, s'agissant de la mobilité, c'est beaucoup plus souple. Si vous voulez une véritable ouverture à la concurrence, SNCF Mobilités ne doit pas être chapeauté par une autre structure. Elle doit disposer de l'indépendance nécessaire pour demander les sillons, fixer les tarifs, rendre effective la concurrence. Nous croyons aux cheminots, à la SNCF, et nous pensons que, plus libre, cette société sera encore plus efficace. D'ailleurs, si elle est plus efficace dans notre pays, elle le sera probablement pour évoluer sur d'autres marchés européens.

Nous ne croyons pas à l'architecture faisant de la SNCF une entreprise intégrée. Comme nous le répétons depuis plusieurs heures maintenant, vous proposez une ouverture à la concurrence qui n'en est pas une. Il s'agit d'une réforme *a minima*.

Le sous-amendement permet, dans l'hypothèse où vous ne nous écouteriez pas et où vous maintiendriez le choix d'une entreprise intégrée, que les dirigeants ne siègent pas dans les conseils d'administration des différentes sociétés, de manière à éviter une dépendance totale.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement du Gouvernement et les sous-amendements ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Avis favorable sur l'amendement du Gouvernement, qui permet de réunifier la gestion des gares, de clarifier les missions transversales – en particulier la sûreté et la cellule de crise – et de garantir l'indépendance de SNCF Réseau.

Avis défavorable sur le sous-amendement n° 298 –, la discussion a eu lieu longuement lors de l'examen de l'amendement n° 273.

Avis défavorable sur le sous-amendement n° 312. D'une part, il appartient à la convention collective de tenir compte de la spécificité des métiers. D'autre part, nous avons adopté en commission d'importantes garanties sociales, que nous examinerons par la suite, sur la rémunération, l'emploi et le régime de retraite.

Je demande le retrait du sous-amendement n° 300 dans la mesure où il est satisfait par mon sous-amendement n° 305, qui propose une acception plus large des parties représentées.

Je sollicite également le retrait de l'amendement n° 295, car la directive 2012/34, dans son article 7, prévoit l'indépendance des membres de la structure de direction de SNCF Réseau. Nous serons attentifs à la transposition de celle-ci lors de l'examen de la loi de ratification.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur les sous-amendements ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Avis défavorable sur le sous-amendement n° 298. Le Gouvernement est convaincu que le nouveau statut de société nationale à capitaux publics permettra une organisation plus unifiée et plus responsabilisante pour chacun.

Avis défavorable sur le sous-amendement n° 312. Je rappelle que l'amendement n° 273 voté hier soir prévoit les mêmes clauses que celles qui avaient été adoptées dans la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982 s'agissant de la continuité des contrats des cheminots qui, à l'époque, étaient

passés d'une société anonyme à un établissement public industriel et commercial. Il s'agit strictement des mêmes dispositions. Je tiens à vous rassurer : la continuité sera bien assurée.

Avis favorable sur le sous-amendement n° 305. Le Gouvernement est attaché à la présence des parties prenantes dans la gouvernance.

Je propose le retrait du sous-amendement n° 300 au profit du n° 305 qui reprend l'idée d'une association des parties prenantes.

Je demande également le retrait de l'amendement n° 295. Moi aussi, j'ai de l'ambition pour la SNCF. Moi aussi, je crois à la SNCF et aux cheminots. La nouvelle organisation doit permettre que le transport ferroviaire réponde aux attentes de nos concitoyens. Quant aux garanties d'indépendance, elles sont bien prévues dans la directive. Nous veillerons dans sa transposition à assurer une indépendance du gestionnaire d'infrastructure par rapport aux autres entités du groupe.

M. le président. Monsieur Prud'homme, souhaitez-vous retirer l'amendement n° 300 ?

M. Loïc Prud'homme. Non, nous le maintenons.

M. le président. Monsieur Sermier, même question concernant l'amendement n° 295.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, vous cherchez à nous rassurer en affirmant que le texte qui proposera la ratification de l'ordonnance tiendra compte de notre préoccupation. Mais pourquoi ne pas voter dès maintenant un amendement qui graverait dans le marbre l'indépendance ?

Revenons un instant sur la méthode : malgré nos reproches réitérés, les cafouillages continuent. Ainsi, les délais pour les ordonnances varient-ils d'un amendement à l'autre de six à douze mois. Je ne sais pas si plusieurs projets de lois de ratification seront déposés, mais nous pourrions déjà évacuer un certain nombre de problèmes en inscrivant dans la loi ce sur quoi nous sommes d'accord.

Il est préférable de préciser dès maintenant dans le texte que les administrateurs ne peuvent être membres de conseils de plusieurs sociétés. Cela vous laissera plus de marge de manœuvre et lèvera tout risque d'avoir des administrateurs communs aux trois sociétés. Vous pouvez dès maintenant garantir l'indépendance en l'interdisant. Faisons-le ensemble : ce sera la première fois que nous aurons co-construit quelque chose.

M. le président. Vous ne retirez donc pas le sous-amendement ?

M. Jean-Marie Sermier. Bien sûr que non !

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

M. Sébastien Chenu. Avec ce texte, c'est décidément le mélange des genres à tous les étages. S'agissant de la forme, nous contestons depuis le début le recours aux ordonnances car cette affaire ne peut être réglée entre les syndicats, la Commission européenne et le Gouvernement. Elle doit l'être devant les Français. Or vous voulez les priver de ce débat.

Je conteste également votre légitimité, madame la ministre, à nous faire la leçon. Vous avez été directrice de la stratégie de cette maison pendant des années. Vous êtes responsable de l'état dans lequel elle se trouve et vous venez nous dire comment faire. Je ne confie pas les clés du poulailler au renard ! (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*) C'est votre responsabilité que d'avoir mis la SNCF dans cette situation et vous nous donnez des leçons. Ce mélange des genres est inacceptable, mais c'est un peu une marque de fabrique.

M. Sermier a raison : vous avez la possibilité d'inscrire dans le texte les garanties d'indépendance que nous réclamons. Mais vous le refusez. Beaucoup de choses ne sont pas très claires, c'est le moins que l'on puisse dire. Nous ne sommes pas rassurés sur l'avenir non pas d'un grand service public du transport demain, qui, c'est sûr, n'existera plus, mais d'un service indépendant et au service des Français. En réalité, ce service des transports ne sera pas au service des Français.

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

M. Sébastien Jumel. Notre collègue Chenu n'a pas dû discuter avec les collègues de son groupe, car ils ont voté hier des deux mains la transformation en société anonyme.

M. Sébastien Chenu. N'importe quoi !

M. Sébastien Jumel. Madame la ministre, vous avez reconnu, lors de l'examen en commission, l'existence d'un vide juridique dans le cas où l'entreprise privée pour laquelle le cheminot a opté fait faillite. Vous avez également reconnu le flou qui entoure le cas d'un cheminot qui serait contraint de travailler pour plusieurs opérateurs sur des segments différents.

Ce débat qui semble technique m'inspire une remarque : comme Reagan qui voulait le scalp des contrôleurs aériens, comme Thatcher qui voulait le scalp des mineurs, vous avez décidé de scalper les cheminots. (*Exclamations sur les bancs du groupe REM.*) Vous voulez en faire l'étendard de votre allégeance libérale. Tel est le projet que vous portez.

Il est toujours intéressant de se replonger dans l'histoire. La manière dont Margaret Thatcher a réglé la grève des mineurs n'a pas seulement été dévastatrice pour la profession concernée et pour les conditions de vie des familles, elle a également eu pour effet d'accélérer l'affaiblissement du monde syndical et l'atomisation de la société anglaise. C'est l'objectif que vous poursuivez à travers cette mauvaise réforme.

M. Bruno Millienne. Mais non, arrêtez, monsieur Jumel !

M. Sébastien Jumel. Vous êtes dans l'incapacité de nous expliquer en quoi l'ouverture à la concurrence permettra d'avoir demain des trains qui arrivent à l'heure, des réseaux en meilleur état et un territoire national mieux irrigué. Je vois dans cette incapacité le signe que l'idéologie libérale est la seule justification de votre projet.

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à M. Sébastien Chenu, pour un rappel au règlement.

M. Sébastien Chenu. Je réponds à une mise en cause personnelle, sur la base de l'article 70. Le vote des députés du Front national hier n'était pas celui indiqué par M. Jumel qui devait roupiller.

M. Sébastien Jumel. Je ne roupillais pas !

M. Sébastien Chenu. Nous avons évidemment voté contre la privatisation du service public ferroviaire.

Article 1^{er} (suite)

M. le président. La parole est à M. François Ruffin.

M. François Ruffin. Nous maintenons notre sous-amendement, car l'expression « parties prenantes » nous semble floue. Qu'entend-on exactement ? Les usagers et les associations de protection de l'environnement sont-ils des parties prenantes ?

À la lecture du Livre blanc de la Commission européenne en matière de transports, le raisonnement qui est à l'œuvre ressort très clairement. C'est ce même raisonnement qui sous-tend votre texte. Quel est-il ? Il n'existe qu'une solution pour ramener les voyageurs vers le rail : instaurer la concurrence, car celle-ci aura pour effet la baisse du coût du rail grâce à la diminution de la rémunération des travailleurs du rail. C'est inscrit noir sur blanc dans les Livres blancs européens.

M. Bruno Millienne. C'est d'un dogmatisme effrayant !

M. François Ruffin. La concurrence est, pour la Commission et pour votre gouvernement, une corne d'abondance. Vous espérez une baisse des tarifs qui n'a rien d'automatique : en Allemagne, au Danemark ou en Belgique, les tarifs sont deux à trois fois plus élevés qu'en France – cela figure dans le rapport Spinetta. Ensuite, vous mettez en avant un mieux-être environnemental.

Nous ne croyons pas que la concurrence soit une corne d'abondance.

S'agissant du mode d'élaboration de la loi, vous présentez d'abord une habilitation pour des ordonnances en commission, puis vous soumettez finalement un texte. On peut à peine amender en commission des affaires économiques, car la commission du développement durable se réunit le soir même. Pendant le week-end, de nouvelles modifications arrivent. Et là, vous nous présentez des amendements en direct. C'est du bricolage ! Mme la ministre met sans cesse en avant le législateur, mais il me semble plutôt qu'il est piétiné. (*Applaudissements sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

M. le président. La parole est à M. Olivier Becht.

M. Olivier Becht. Je souhaite rappeler à nos amis de la France insoumise ainsi qu'à ceux du groupe GDR que le pays présentant le meilleur résultat ferroviaire au monde – 99,9 % des trains qui arrivent et partent à l'heure –, une qualité de transport exceptionnelle et un coût abordable est le Japon. Or le Japon a privatisé ses lignes ferroviaires en 1987 et les a ouvertes à la concurrence.

M. Éric Coquerel. Ils ont aussi privatisé leurs centrales nucléaires !

M. Olivier Becht. Si nous pouvions sortir quelques minutes du débat idéologique et regarder les choses importantes – la ponctualité et la qualité des infrastructures –, cela ferait du bien aux Français et à la France. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. François Ruffin. Et nous, on vous oppose la Suisse, qui n'est pas marquée idéologiquement !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vous pouvez continuer à faire des faux procès,...

M. Éric Coquerel. Ce ne sont pas des faux procès !

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...des amalgames, à brandir des contre-vérités et à agiter des peurs pour justifier l'immobilisme, mais ce n'est pas dans l'intérêt des cheminots. Le *statu quo* constitue le plus grand danger pour le service public ferroviaire. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement est déterminé à mener cette réforme,...

M. Loïc Prud'homme. Les cheminots aussi sont déterminés !

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...qui n'est ni une privatisation, ni une réforme des petites lignes, et qui ne remet pas en cause le statut des cheminots. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Éric Coquerel. Avez-vous remarqué que vous n'avez pas les cheminots avec vous ?

M. le président. Nous allons procéder au vote sur l'amendement et les sous-amendements.

M. Hubert Wulfranc. Nous vous avons adressé une demande de scrutin public.

M. le président. Je n'ai pas reçu de demande de scrutin public à ce stade.

M. Hubert Wulfranc. Aurait-elle été retenue ?

M. le président. Je vous remercie, monsieur Wulfranc, pour cette intervention respectueuse des services.

M. Hubert Wulfranc. Je ne comprends pas...

M. le président. Monsieur Wulfranc, vous n'avez pas la parole.

M. Hubert Wulfranc. Je demande une suspension de séance, monsieur le président.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La suspension est de droit.

(*La séance, suspendue à dix-huit heures quinze, est reprise à dix-huit heures vingt.*)

M. le président. La séance est reprise.

Sur l'amendement n° 279, ainsi que sur les sous-amendements n°s 298, 312, 305, 300 et 295, je suis saisi par le groupe de la Gauche démocrate et républicaine d'une demande de scrutins publics.

Les scrutins sont annoncés dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à M. Sébastien Jumel, pour un rappel au règlement.

M. Sébastien Jumel. En vertu de l'article 58, alinéa 1, monsieur le président. Il est d'usage que le Gouvernement donne son avis successivement sur chaque sous-amendement

et non en paquet pour éviter de répondre aux questions qui lui sont posées. Nous vous proposons, madame la ministre, de répondre dorénavant à chacune des questions posées.

Ensuite, je veux balayer une contre-vérité : notre groupe n'est pas d'accord avec votre projet, mais il n'est pas pour le *statu quo*. Si vous regardez de près les amendements et les sous-amendements que nous avons déposés, vous constaterez que nous formulons des propositions très concrètes pour une meilleure unicité du service public ferroviaire, pour des modalités de financement pérennes permettant un investissement à la hauteur des besoins dans le système ferroviaire et pour améliorer la démocratie dans la gouvernance ferroviaire. Je ne peux pas vous laisser dire qu'il y aurait, d'un côté, les modernes, qui ont fait allégeance à la vision libérale, et, de l'autre, les tenants du *statu quo*. Nous ne sommes pas favorables au *statu quo*.

Nous pensons que les politiques libérales successives ont dégradé substantiellement le service public ferroviaire – des exemples que l'on connaît bien le démontrent. Or on fait comme si on découvrait la mise en concurrence ! Mais qu'a-t-elle donné dans le domaine de la téléphonie ? Des pans entiers de notre territoire abandonnés. Et dans le domaine du haut débit ? Des parties entières de notre pays abîmées parce que non couvertes. Ne faites pas comme si on n'avait pas encore découvert ce que donne l'ouverture à la concurrence : elle se traduit par des investissements concentrés sur les créneaux rentables et par un renoncement sur le non rentable.

Par ce rappel au règlement, j'entends vous demander deux choses, madame la ministre : un, ne pas caricaturer vos opposants ; deux, répondre aux questions qu'on vous pose.

M. Éric Coquerel, Mme Caroline Fiat et M. Jean-Paul Dufrière. Très bien !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je pense avoir répondu, monsieur le député.

M. le président. Je vous précise, monsieur Jumel, que la pratique est de présenter l'amendement, puis chaque sous-amendement s'y rapportant, la commission et le Gouvernement s'exprimant ensuite chacun globalement sur l'ensemble.

Article 1^{er} (suite)

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 298.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	73
Nombre de suffrages exprimés	65
Majorité absolue	33
Pour l'adoption	10
contre	55

(Le sous-amendement n° 298 n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 312.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	77
Nombre de suffrages exprimés	69
Majorité absolue	35
Pour l'adoption	12
contre	57

(Le sous-amendement n° 312 n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 305.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	82
Nombre de suffrages exprimés	71
Majorité absolue	36
Pour l'adoption	61
contre	10

(Le sous-amendement n° 305 est adopté et le sous-amendement n° 300 tombe.)

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 295.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	80
Nombre de suffrages exprimés	78
Majorité absolue	40
Pour l'adoption	21
contre	57

(Le sous-amendement n° 295 n'est pas adopté.)

M. le président. Je vais maintenant mettre aux voix l'amendement n° 279.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	84
Nombre de suffrages exprimés	80
Majorité absolue	41
Pour l'adoption	56
contre	24

(L'amendement n° 279, sous-amendé, est adopté et les amendements n° 87, 177, 255, 37, 132, 179, 180, 35, 185, 5, 277, 267 et 222 tombent.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 38 et 104.

La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 38.

M. Loïc Prud'homme. Dans votre projet de loi, madame la ministre, vous voulez mettre fin au statut des cheminots. Selon les propres termes d'Édouard Philippe, ce statut serait « particulièrement rigide », et « face à ses concurrents,

la SNCF ne peut rester seule à recruter au statut. » Mais de quoi parlons-nous ? Oui, le statut des cheminots garantit la stabilité de leur emploi, mais en quoi leur précarisation serait-elle favorable au bon fonctionnement de l'entreprise ?

Autre phantasme : les salaires. Les cheminots seraient surpayés. Donnons-en quelques exemples : en moyenne, un agent administratif, avec dix-huit ans d'ancienneté, gagne 1 690 euros nets par mois, un aiguilleur, avec trois ans d'ancienneté, 1 547 euros nets par mois ; Florence Parly, ex-directrice générale chargée de la SNCF Voyageurs, a touché 52 569 euros par mois en 2016 (*Exclamations sur les bancs des groupes LaREM et MODEM*) – excusez du peu ! En réalité, le but n'est-il pas d'éviter aux entreprises privées arrivant sur ce marché d'avoir à s'embarasser de contraintes sociales jugées trop contraignantes ?

Fondé au XIX^e siècle, pour offrir à une main-d'œuvre qualifiée des garanties face aux risques du métier, le régime dit « spécial » des cheminots est en bonne santé financière ; c'est l'un des rares régimes de protection sociale en excédent. Bien qu'ayant évolué, le métier reste très stressant, avec des horaires déstructurés, j'ai pu notamment l'expliquer lors de la discussion générale. Le nombre de suicides et l'espérance de vie des cheminots attestent de la difficulté du métier.

Pour les usagers aussi, le statut de cheminot est un gage de sécurité : il leur garantit le maintien d'un métier du rail soucieux de la sécurité des usagers et de la qualité des services. En ce sens, c'est aussi un statut d'intérêt général. Jamais un cheminot protégé par son statut n'obéira à un ordre de sa hiérarchie d'utiliser un matériel roulant ou une installation non conforme alors qu'il pourrait y être amené sous la pression dans une entreprise privée.

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 104.

M. Hubert Wulfranc. Le sens de ces amendements a été brillamment expliqué par notre collègue Loïc Prud'homme. J'userai des deux minutes qui me sont accordées pour revenir sur les raisons pour lesquelles nous sommes sortis de nos gonds il y a quelques minutes.

M. Damien Pichereau. On se le demande !

M. Hubert Wulfranc. Parmi les arguments qui nous sont opposés, vous dites, madame la ministre, que nous agitions les peurs. En aucun cas nous ne cherchons à agiter les peurs ! Les débats que nous avons eus dans cet hémicycle depuis dix mois, qu'ils portent sur la CSG, sur l'hôpital ou sur le code du travail, préoccupent la population française. Vous l'avez d'ailleurs constaté vous-même, car entre les propos du Gouvernement et la réalité dans le pays, il y a une différence. Et vous l'admettez, comme M. Philippe lorsqu'il a concédé qu'il fallait revoir les choses en matière de CSG, car près d'un million de retraités pourraient en être exonérés demain, le Gouvernement en ayant fait un peu trop.

Voilà pourquoi nous ne tolérons pas, je le dis très tranquillement, qu'on nous reproche d'agiter les peurs. Nous avons des débats frontaux, qui emportent effectivement une vision différente de la société. Je vous abjure de renoncer à user de cet argument à notre rencontre.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements identiques ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. J'ai abordé ces sujets comme un agnostique et essayé de comprendre quels étaient les rigidités ou plutôt les manques de souplesse – le terme, apparemment, ne convenait pas – du statut des cheminots, si tant est qu'ils existent.

Ce que m'ont dit les cheminots, c'est qu'il y a des rigidités. J'en prends deux exemples. Il y en a d'abord quant au recrutement. On ne peut notamment pas faire valoir une expérience professionnelle ou une formation. Certaines personnes, titulaires d'un bac + 3 et désireuses d'entrer à la SNCF comme contrôleur, soit n'ont pas été embauchées, soit ne sont pas restées. Ce sont des cas concrets de rigidités.

Le deuxième exemple tient à la promotion interne, essentiellement fondée sur des examens et des concours qui ont plus à voir avec la fonction publique qu'avec un mécanisme de promotion dans un groupe industriel.

Les rigidités tenant au statut en lui-même existent donc, et s'étendent, au-delà de celui-ci, à un cadre social que je pourrais définir. En ce qui me concerne, j'ai essayé de rester sur le plan de la pratique, et pas sur celui du principe.

Or, en pratique, dans le cadre d'une organisation nouvelle et d'une ouverture à la concurrence régulée, il faut que la garantie sociale soit apportée par la convention collective de branche.

J'observe que la semaine dernière, en commission – nous en discuterons encore à propos de l'article 2 – nous avons inscrit dans le projet de loi des garanties fortes pour les salariés qui seraient transférés dans une entreprise ferroviaire qui deviendrait concurrente de la SNCF.

Ces garanties portent notamment sur la rémunération, sur l'emploi dans l'ensemble du secteur ferroviaire, ce qui n'est pas rien, ainsi que sur le régime spécial de retraite.

Par conséquent, et c'est là que la pratique rejoint le principe, je pense qu'effectivement, dans le cadre d'une concurrence régulée, la convention collective de haut niveau doit assurer l'équité entre tous les cheminots de toutes les entreprises.

C'est la raison pour laquelle j'émetts un avis défavorable sur les amendements identiques n°s 38 et 104.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je redis à nouveau que tous les cheminots actuellement en poste à la SNCF garderont leur statut. Comme l'a rappelé M. le rapporteur, les cheminots qui pourraient être repris par d'autres entreprises emporteront avec eux les garanties essentielles liées au statut : le régime de retraite, la garantie de l'emploi, la rémunération et les facilités de circulation.

La question qui est posée concerne les nouveaux recrutés. Jusqu'à présent, la SNCF se trouvait dans une situation de monopole. Elle avait donc dans ce cadre, et de façon logique, construit des protections au bénéfice de ses salariés : cela s'appelle le statut.

Demain, d'autres entreprises ferroviaires emploieront des salariés exerçant les mêmes métiers. Dans ce contexte, il est logique que les protections bénéficient à l'ensemble des salariés du secteur – qui auront les mêmes contraintes au niveau de la branche – au moyen donc d'une convention collective de haut niveau.

M. Stéphane Peu. Comme à France Télécom ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Pour ces raisons, avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Laurent Furst.

M. Laurent Furst. Je m'interroge en premier lieu, madame la ministre, sur la question du statut. Le système ferroviaire reçoit 14 milliards d'euros de financement public par an. Vous nous avez expliqué en long et en large que ses surcoûts avoisinaient les 30 %, et que le statut pesait, si je vous ai bien comprise, pour 8 % de ces mêmes 30 %.

Le changement de statut pour les nouveaux entrants représente une économie à moyen et à long terme : cela signifie que dans les années à venir, la majorité des cheminots continuera de bénéficier du statut actuel et que cette mesure ne générera donc pas d'économies.

Les premières années suivant la réforme, le besoin du système en financement public ne sera donc en rien modifié par cette mesure. Or c'est quelque chose de tout à fait surprenant et qui peut susciter des interrogations, eu égard, madame la ministre, à la terminologie que vous employez et à l'explication que vous fournissez.

Par ailleurs, mettez-vous un instant dans la tête d'un cheminot qui se rend compte que certains statuts sont maintenus sans être altérés et qu'on n'en parle même pas, alors même qu'ils bénéficient à des gens dont la rémunération est parfois largement supérieure à celles de la SNCF. Les cheminots sont, d'une certaine façon, mis en cause dans leur existence. Je suis de ceux qui pensent qu'il faut réaliser des économies dans le système ferroviaire, notamment dans ses coûts, en vue de rendre un meilleur service à nos concitoyens, mais je comprends également les interrogations des cheminots qui ont l'impression d'être cloués au pilori et de payer pour les autres. Et je garde toujours à l'esprit le beau mot gravé au frontispice de nos mairies : celui d'égalité.

M. le président. La parole est à M. Philippe Vigier.

M. Philippe Vigier. Sur tous les bancs ici, nous aimons la SNCF et nous avons tous envie de bénéficier de transports de qualité. Mes chers collègues, je connais un tout petit peu cette question pour m'en être occupé en région pendant une quinzaine d'années. Un de nos collègues de La France insoumise déplorait tout à l'heure l'abandon prochain des lignes rurales, mais venez voir : c'est déjà fait !

En ce qui concerne la question du statut, arrêtons de stigmatiser les cheminots. Arrêtons de stigmatiser les hommes et les femmes qui ont fait le choix de ce métier : ils font bien leur boulot !

M. Hubert Wulfranc. Très bien !

M. Philippe Vigier. Ils ont épousé un statut, le fameux RH001 je crois, tel qu'il leur était proposé. Il s'agit maintenant de bâtir le RH002. Si nous ne bâtissons pas un nouveau statut intelligent, que se passera-t-il demain ? Nous verserons tous des larmes de crocodile, et la SNCF se portera encore moins bien qu'aujourd'hui : c'est un vrai sujet de préoccupation, madame la ministre.

La seule question qui vaille est la suivante : la dette va-t-elle oui ou non être reprise par l'État, ou restera-t-elle cantonnée dans les comptes de la SNCF ? Tout le reste n'est que littérature.

J'ai entendu il y a vingt ans les discours sur le cantonnement de la dette : il s'agissait alors de 200 milliards de francs, qui sont devenus 50 milliards d'euros. Va-t-on oui ou non donner à la maison SNCF la capacité d'investir et d'assurer un service de qualité ? C'est la seule question qui vaille.

Certains cheminots bénéficiant actuellement du RH001 ont un niveau de rémunération très proche du SMIC.

M. Pierre Dharréville. Voire inférieur !

M. Vincent Descoeur. Exact.

M. Philippe Vigier. Je vous invite, madame la ministre, à vérifier tout cela, comme j'ai pu le faire moi-même. Ne dites donc pas que ce sont des planqués bien payés ! C'est parce que ce statut est à bout de souffle qu'il faut inventer quelque chose de nouveau ! Si nous ne le faisons pas, nous précariserons les cheminots.

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

Mme Laurianne Rossi. De quoi parlons-nous exactement, s'agissant du statut ?

Mme la ministre l'a dit, les salariés qui sont déjà au statut le conserveront. Ceux qui sont au statut et qui feront le choix d'être transférés vers un nouvel opérateur le seront avec un haut niveau de garanties : nous y reviendrons plus loin dans le débat.

Il s'agit en définitive de mettre fin au statut pour les nouveaux recrutés. C'est une politique qui est déjà engagée depuis plusieurs années par la SNCF, et vous le savez très bien.

Quelques chiffres pour l'illustrer : de 2005 à 2015, le nombre de contractuels à la SNCF est passé de 6 500 à 15 000. Tous les salariés de plus de trente ans, ou presque, sont recrutés au régime général depuis plusieurs années. Peu de syndicats ou de députés siégeant sur ces bancs s'en sont émus jusqu'à présent.

De quoi parlons-nous, donc ? De mettre en place un cadre social équitable et protecteur pour tous les salariés de la branche ferroviaire, et ce dans un contexte d'ouverture à la concurrence. Pour les nouveaux recrutés, cela implique effectivement que le statut qui prévalait jusqu'alors soit remplacé par une convention collective qui s'appliquera à tous les salariés du secteur. Cela suppose de créer ce nouveau cadre social pour l'ensemble des salariés du secteur dans un souci d'équité.

Voilà quel est le sens de cette disposition. Encore une fois, nous l'avons dit et redit, loin de nous la volonté de stigmatiser les cheminots, qui peuvent être au statut ou contractuels – là aussi, la sémantique est importante. Nous voulons éviter de créer deux catégories de salariés, et instaurer une équité au sein de cette branche ferroviaire.

(Les amendements identiques n° 38 et 104 ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 280 qui fait l'objet de trois sous-amendements, n° 317, 303 et 302.

La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement.

Mme Élisabeth Borne, ministre. À l’instar de celui que j’ai présenté précédemment, cet amendement vise à préciser l’habilitation portant sur le volet social de la réforme. Il vise à « Fixer les conditions de recrutement, d’emploi, de représentation du personnel et de la négociation collective » au sein du groupe public constitué par la SNCF et les différentes autres entités.

Il s’agit de mentionner clairement la question de la représentation du personnel. Sur ce point, il est important de poursuivre la concertation avec les organisations syndicales.

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir le sous-amendement n° 317.

M. Stéphane Peu. Avec cet amendement, le Gouvernement entérine, comme nous le disons depuis un moment, la fin du statut ainsi que la création au sein de la SNCF de plusieurs types de contrats. Cela entraînera une différenciation, voire une opposition entre les salariés.

Comme certains l’ont dit tout à l’heure, il faut faire taire les fausses idées et les fausses accusations à l’encontre des cheminots : 60 % d’entre eux gagnent moins de 3 000 euros bruts par mois, et le repos annuel des cheminots est de 132 jours par an, contre 131 jours pour les salariés de droit privé.

Les cheminots ne sont donc pas des privilégiés. Or, dès le début du débat public autour de cette réforme, certains membres du Gouvernement n’ont cessé de les stigmatiser.

Mme Laurianne Rossi. Mais non.

M. Stéphane Peu. Je cite simplement le porte-parole du Gouvernement, M. Griveaux, qui parlait d’un statut qui n’avait pas changé depuis un demi-siècle. C’est une contre-vérité absolue.

M. Loïc Prud’homme. C’est vrai !

M. Stéphane Peu. Le statut a connu maints et maints changements. Il y a même eu des allusions à une prime de charbon qui a en fait été supprimée dans les années 60 ! On pourrait multiplier ainsi les exemples de contre-vérités qui ne visent qu’à opposer les Français les uns aux autres.

Le Gouvernement a largement contribué, en initiant ce débat sur la SNCF, à opposer les Français les uns aux autres et à stigmatiser les cheminots en essayant d’agiter le chiffon rouge de leur statut. Pourquoi voulons-nous, à travers ce sous-amendement, conserver ce statut, y compris pour les nouveaux entrants ? Parce qu’il constitue selon nous une garantie essentielle de la qualité du service public ferroviaire comme de la sécurité des usagers.

Il constitue la contrepartie de l’engagement des cheminots au service de la SNCF, un engagement qui se caractérise tout particulièrement par des salaires modestes, des horaires décalés et une pénibilité du travail marquée, ce que tout le monde semble oublier.

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

M. Stéphane Peu. Nous souhaitons que le statut soit maintenu pour les nouveaux embauchés. Car nous vous faisons remarquer, madame la ministre, que, depuis dix mois que le Gouvernement est en place, lorsqu’il s’agit des plus riches de cette société, c’est ceinture et bretelles, et un statut assuré !

Mme Elsa Faucillon. Bravo !

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud’homme, pour soutenir le sous-amendement n° 303.

M. Loïc Prud’homme. À l’heure où, à la SNCF, tout semble bon pour faire des économies, et où les cheminots sont stigmatisés, il nous semble sain de commencer à réaliser des économies auprès des plus privilégiés.

C’est le cas des dix salariés les mieux payés de l’entreprise publique, PDG et autres cadres : leur rémunération annuelle cumulée atteint, selon le dernier rapport financier, 2,4 millions d’euros. En outre, le saucissonnage en plusieurs entités a permis d’augmenter le nombre de ces privilégiés d’une manière absolument honteuse.

Ces salaires ne nous semblent pas justifiés, notamment au regard des résultats que j’ai détaillés au cours de la discussion générale. Je pense notamment aux *black-out* à répétition ou à l’augmentation de la dette, qui n’a pas été gérée par ces gens-là, pourtant sans doute très intelligents.

Ces rémunérations ne sont surtout pas conformes au modèle de gouvernance citoyenne que nous réclamons. Ainsi, les salaires de dirigeants de groupes publics sont plafonnés à 450 000 euros nets par an. En France, seuls quatre dirigeants atteignent ce plafond, et Guillaume Pepy est l’un d’entre eux. Très concrètement, cela lui permet de bénéficier d’un salaire net mensuel de près de 29 000 euros. Voilà un statut tout à fait particulier, qui n’appartient qu’à lui ! Et ce monsieur a sans doute aussi un gros sac à dos social...

Ce sont les principes d’efficacité et de méritocratie qui nous animent. Dans le monde que vous désirez, celui de la *start-up nation*, vous glorifiez la réussite, le mérite individuel et les revenus qui vont avec. Et pourtant, alors que la SNCF ne va pas bien, ses dirigeants sont récompensés par de grosses rémunérations : plus de vingt fois celles des salariés ! Ils sont même parfois nommés ministres... Je ne pense pas que cela corresponde à votre vision de la méritocratie.

Et puisque vous êtes si attachés au principe de la mise en concurrence, je vous propose de l’appliquer aux dirigeants : nous en trouverons sans doute de meilleurs pour bien moins cher !

Mme Caroline Fiat et Mme Elsa Faucillon. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel, pour soutenir le sous-amendement n° 302.

M. Éric Coquerel. Nous l’avons démontré : en remettant en question le statut de cheminot, vous allez créer une incitation au moins-disant social. Il s’agit pour vous d’aligner le statut des cheminots sur le statut privé, que vous avez déjà dégradé avec la loi Pénicaud et que vous avez approuvé à dégrader encore, si l’on vous laisse faire, en cassant un peu plus la protection sociale, et cela dès l’an prochain.

Pour tenter de pallier la dégradation des conditions d’emploi et de travail qui résulteront mécaniquement de l’ouverture à la concurrence, nous proposons que soit instituée une convention collective des travailleuses et travailleurs du rail. Je précise que cette convention ne serait pas destinée aux seuls salariés aujourd’hui directement employés par la SNCF, mais qu’elle concernerait aussi l’ensemble des sous-traitants – le recours à la sous-traitance vous permettant depuis quelques années déjà de détériorer les conditions de travail de ceux qui font aujourd’hui la SNCF. Cela permettrait aux salariés qui œuvrent dans le secteur de bénéficier d’un alignement sur des conditions salariales correctes. Cela

permettrait aussi, peut-être, de neutraliser un peu les effets de l'ouverture à la concurrence, s'agissant de la révision à la baisse des normes salariales.

Ce qui pâtira de conditions dégradées, ce sera non seulement, bien entendu, la santé des cheminots, mais aussi, je le souligne, la sécurité des usagers. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle on avait, à l'origine, créé le statut de cheminot : mieux vaut être transporté par des gens en bonne santé psychique et physique, bien payés et qui disposent d'une expérience solide, plutôt que par des travailleurs précaires ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe FI.)*

Mme Elsa Faucillon. Très bien !

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement et les sous-amendements ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Avis favorable sur l'amendement n° 280, dans la mesure où il préserve le statut des 135 000 cheminots qui en bénéficient et construit des garanties pour les cheminots de la branche ferroviaire, y compris ceux qui, issus de l'opérateur historique, iraient travailler pour une entreprise ferroviaire concurrente.

Avis défavorable sur le sous-amendement n° 317, dans la mesure, notamment, où il établit un lien entre sécurité et statut administratif. Je parle d'expérience sur le sujet : les conducteurs de bus, les pilotes d'avion, les mécaniciens n'ont pas de statut administratif et cela ne les empêche pas d'exercer des missions de sécurité. La réalité, c'est que la sécurité découle de la formation initiale, de la formation continue, de la remontée d'informations, de la culture juste et non punitive de l'entreprise, mais qu'elle n'est pas liée au statut administratif.

Avis défavorable sur le sous-amendement n° 303 : les rémunérations des dirigeants des entreprises publiques sont encadrées par un décret de 2012. Cela ne relève pas du domaine de la loi.

M. Loïc Prud'homme. On marche sur la tête !

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Avis défavorable sur le sous-amendement n° 302. D'abord, la convention collective est incomplète : elle a commencé à être discutée en 2014 et, si elle a été signée en juin 2016 pour la partie concernant la durée du travail, elle continue aujourd'hui de faire l'objet de discussions, notamment dans le cadre de l'examen du présent texte. Elle fait pour l'heure l'objet d'un équilibre fragile, dans le périmètre actuel, que nous ne souhaitons pas élargir. En outre, les discussions sur la classification et les rémunérations sont encore devant nous.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je voudrais tout d'abord dire à MM. Peu et Furst que jamais je n'ai mis en cause les cheminots et que jamais je ne le ferai.

M. Stéphane Peu. D'autres membres du Gouvernement l'ont fait !

M. Sébastien Jumel. De même que tous les députés de La République en marche ! *(Protestations sur les bancs du groupe LaREM.)*

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. N'importe quoi !

M. Sébastien Jumel. Et les chômeurs qui vont aux Bahamas, on en parle ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je connais les cheminots, et je sais leur attachement aux missions de service public. Jamais je ne les mettrai en cause.

D'autre part, il n'y a aucune remise en cause du statut des cheminots pour ceux qui sont aujourd'hui à la SNCF. En revanche, dans l'avenir, pour les futures recrues, on appliquera un principe d'équité.

M. Loïc Prud'homme. On fera du *dumping* social, oui !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vous pointez les spécificités des métiers ferroviaires, mais, demain, celles-ci s'appliqueront à l'ensemble des salariés, dans toutes les entreprises. C'est bien pourquoi il faut une convention collective de haut niveau. Cela s'appelle...

M. Loïc Prud'homme. Le statut du cheminot !

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...la convention collective du transport ferroviaire, et non celle des travailleurs du rail – je ne vois pas l'intérêt de l'appeler ainsi.

M. Loïc Prud'homme. Feriez-vous semblant de ne pas comprendre ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. En tout cas, il y a cette convention collective, qu'il faut aujourd'hui compléter, puisque la négociation n'est pas achevée. C'est dans ce cadre-là que l'ensemble des salariés de la branche bénéficieront demain d'un cadre social de haut niveau, pour les futurs embauchés comme pour les salariés des autres entreprises.

M. Loïc Prud'homme. Blabla...

M. Stéphane Peu. Ce n'est pas ce que disent les syndicats...

Mme Élisabeth Borne, ministre. Avis défavorable sur les trois sous-amendements.

M. le président. Il y a plusieurs demandes d'intervention.

La parole est d'abord à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, vous avez raison : dans la perspective de la fin de l'embauche sous statut de cheminot, il faut prévoir un plan de carrière attractif pour ceux qui rejoindront les entreprises ferroviaires. Vous avez donc raison de prévoir une convention collective, tout comme vous avez raison de prévoir une garantie d'indépendance ; et si notre amendement avait été adopté tout à l'heure, vous pourriez, en cet instant, annoncer que cette garantie d'indépendance est réelle. Sur le fond, votre proposition nous convient donc.

Mais sur la forme... Cela fait plusieurs semaines que vous piétinez le Parlement ! Le texte de loi que vous aviez initialement proposé ne prévoyait qu'une habilitation à prendre des mesures par voie d'ordonnance. Or depuis quelques jours, voire quelques heures, vous ne cessez d'apporter des précisions au texte, sans que nous puissions avoir un débat, sans que nous en ayons débattu en commission et alors que cela fait tomber des amendements de collègues de tous bords.

Ainsi, la garantie d'indépendance et la convention collective sont des sujets qui auraient mérité d'être abordés au cours des auditions et qui auraient dû être traités par l'étude d'impact du projet de loi. Sur la forme, le compte n'y est donc pas ! La motion de renvoi en commission que nous avions défendue par l'intermédiaire de notre collègue Valérie Beauvais était de ce fait parfaitement justifiée. Peut-

être n'avons-nous pas su l'expliquer assez bien, puisqu'elle n'a pas été adoptée, mais je suis sûr que nombre de nos collègues partagent en réalité très largement notre position.

Nous allons voter en faveur de votre amendement, parce que sur le fond, nous sommes en phase avec ce que vous proposez, mais reconnaissez que, sur la forme, le compte n'y est pas.

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Le verbe « achever » a deux acceptions, madame la ministre : soit « terminer », soit « éliminer ». En 2014, il y eut une réforme qui était tout sauf un statu quo. Celui qui en contrôla la mise en application, Bertrand Pancher, a même dit qu'elle avait été aussi importante que celle de 1937. Elle consistait à créer un grand groupe public ferroviaire, sous la forme de trois EPIC, et à proposer un véritable contrat social à travers la convention collective de la branche ferroviaire.

Si je rappelle cela, c'est que, tout à l'heure, on a évoqué le statut du groupe public ferroviaire et que, maintenant, on en vient à celui des cheminots. Dans les deux cas, l'argument avancé est celui de la rigidité. Pourtant, le statut juridique de l'établissement tel qu'il existe aujourd'hui est eurocompatible et convient tout à fait à l'ouverture à la concurrence. Vous l'avez dit vous-même, madame la ministre : l'ouverture à la concurrence n'est pas la privatisation, c'est la fin d'un monopole. On peut donc parfaitement imaginer que ce grand groupe public ferroviaire, qui prend la forme d'un EPIC et est eurocompatible, soit mis en concurrence avec des opérateurs ferroviaires privés. De même, rien n'oblige à l'extinction du statut de cheminot : cela non plus ne figure pas dans le quatrième paquet ferroviaire. On peut donc tout aussi bien imaginer que l'ouverture à la concurrence se fasse avec un groupe public ferroviaire au sein duquel il y aurait des cheminots sous statut.

Vous évoquiez tout à l'heure une certaine rigidité en matière d'organisation. Oui, c'est vrai, il y a parfois une spécialisation à outrance, une forme de « tubification », comme disent les cheminots, qui a débouché sur de réelles difficultés de coordination, notamment du fait que certains cheminots ne peuvent pas faire tel ou tel travail sur telle ou telle ligne ; mais je pense que s'il y a un réel problème d'organisation, sa résolution ne passe ni par la transformation du statut de l'établissement ni par l'extinction du statut de cheminot.

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Mélenchon.

M. Jean-Luc Mélenchon. C'est vraiment quelque chose d'extraordinaire que cet amendement du Gouvernement ! À quoi le législateur est-il appelé ? Il est appelé à dire que l'on verra avec les ordonnances ce qu'il adviendra de... – et suit une série de dispositions : le statut de l'entreprise, le rapport entre les trois entités qu'on vient de créer, le statut du personnel... Résultat : bien évidemment, la discussion court d'un sujet à l'autre sans avoir aucun point d'appui, puisque rien n'est précisé et que tout est renvoyé à l'ordonnance.

Reste que, plusieurs collègues l'ont dit, ce n'est tout de même pas rien, plutôt que de faire se prononcer le législateur, que de botter en touche sur des questions comme la répartition entre la SNCF et SNCF Réseau « des missions transversales assurées pour le compte du système » ou les

« modalités de réunification de la gestion des gares de voyageurs, aujourd'hui éclatée entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités » !

Délaissant ces sujets énormes, l'attention se concentre sur le statut. On apprend à ce sujet des choses extraordinaires, et d'abord que l'un des objets de la réforme est de créer, par une convention collective, une certaine « équité ». Voilà qui commence fort mal ! Le mot « équité » est en effet tout à fait inapproprié, en tout cas pour nous. Nous, en bons républicains, nous connaissons l'égalité. Tandis que l'équité, tout dépend de qui en décide ! L'égalité, tout le monde comprend : un égale un. L'équité, cela peut être un pour l'un, un et demi pour l'autre et zéro virgule cinq pour le troisième.

Mais s'il devait y avoir équité ou égalité – car peu importe le terme : je vous fais la grâce de penser que vous avez constaté le déséquilibre – pourquoi ferait-on cette réforme ? Ne racontez pas d'histoires : en définitive, le seul paramètre qui sera à la disposition de la nouvelle société, c'est le statut du personnel ! Ce ne sera pas le coût du passage sur le fuseau horaire, puisqu'il sera établi par SNCF Réseau : ce sera le même pour la compagnie privée que pour la compagnie de l'État. L'unique paramètre, c'est le statut !

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

M. Jean-Luc Mélenchon. Pour terminer, madame la ministre, je vous invite à vous renseigner : aux termes de la loi Pénicaud, la convention collective de branche n'a pas le pouvoir d'empêcher une convention par entreprise. Quand vous dites que la convention collective de branche garantira l'équité, ce n'est pas vrai : chaque entreprise proposera le statut qu'elle voudra ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

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

M. Sébastien Jumel. C'est le Président de la République lui-même qui a déclaré le 1^{er} juillet 2017, devant une dizaine de cheminots triés sur le volet : « Vous protéger, ce n'est pas protéger votre statut ». Je ne l'ai pas lu dans *L'Humanité*, mais dans *Les Échos* : c'est donc crédible ! (*Sourires.*) Le chef de l'État a donc indiqué la couleur, s'agissant de la velléité du Gouvernement à considérer que le statut devait être la variable d'ajustement.

Rappelons que le statut est consubstantiel aux missions de service public accomplies par les cheminots. Il comporte des droits, et des devoirs : le principe de neutralité ; le principe d'avoir comme feuille de route, non pas la quête de rentabilité ou de profitabilité, mais la notion de service public. Tout cela a du sens. C'est peut-être ringard, mais cela a du sens.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Non, ce n'est pas ringard.

M. Sébastien Jumel. C'est peut-être de l'ancien monde, mais, pour nous, cela a du sens.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Pour moi aussi.

M. Sébastien Jumel. Or, nous en avons fait l'expérience, y compris avec certaines entreprises publiques qui ont renoncé à ce statut : à chaque fois qu'elle a été mise en œuvre, la logique d'actionnaire a abouti à faire des économies sur le niveau de formation, sur le niveau de qualification, sur le niveau d'obligation, sur la sécurité, donc sur la qualité du service accompli, au détriment de la mission de service

public. EDF en est l'illustration, avec la sous-traitance en cascade et les abandons successifs en matière de protection des salariés.

C'est pourquoi le combat que nous menons n'est pas un combat corporatiste : c'est un combat que nous menons parce que nous considérons que le statut du cheminot, les droits et les devoirs des cheminots sont étroitement liés à la préservation de la mission d'intérêt général qui doit être celle de la SNCF.

M. Jean-Luc Mélenchon. Très bien !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je voudrais tout de même apporter une précision. Il me semble que le transport urbain est un service public.

M. Sébastien Jumel. Ah ça, parlons-en, du transport urbain !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Pensez-vous que les transports urbains, les tramways et les bus qui desservent nos villes, du moins les plus grandes, malheureusement pour les autres, sont un service public ?

M. Sébastien Jumel. Ce sont des délégations de service public !

M. Loïc Prud'homme. Et les salariés y sont mal traités !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il me semble que c'en sont. Ce sont des services publics opérés dans le cadre de délégations de service public, avec la participation de la collectivité territoriale.

M. Loïc Prud'homme. Quel est le rapport ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ce sera la même chose pour le chemin de fer, avec les régions, qui définiront le niveau de service public. Il ne s'agit pas d'une privatisation : c'est le service public à la française, et c'est exactement ce qu'il y aura, demain, dans les régions. (*Exclamations sur les bancs du groupe FI.*)

M. Loïc Prud'homme. Ça ne veut rien dire !

M. le président. Vous avez la parole, monsieur Jumel, pour une brève intervention.

M. Sébastien Jumel. J'ai été vice-président du conseil général de Seine-Maritime, en charge des transports. La procédure d'appel d'offres avait conduit ce département à choisir une « boîte » qui s'est révélée un marchand de sommeil ! Elle rémunérait les chauffeurs de bus au lance-pierre, et les conditions de sécurité pour les enfants n'étaient pas remplies. Il a fallu mener une bataille acharnée pour renoncer à l'offre du moins-disant, et faire en sorte de préserver l'intérêt des enfants, exprimé par les parents d'élèves.

Votre exemple, madame la ministre, est donc juste : lorsqu'on fait entrer une mission de service public dans une logique financière ou comptable, on s'expose à une dégradation de la qualité et de la sécurité du service. (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et FI.*)

(*Les sous-amendements n^{os} 317, 303 et 302, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.*)

(*L'amendement n^o 280 est adopté et les amendements n^{os} 173, 102, 39 et 40 tombent.*)

M. le président. Sur l'article 1^{er}, je suis saisi par le groupe de la Gauche démocrate et républicaine d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Je suis saisi de plusieurs demandes d'explications de vote sur l'article.

La parole est à M. Christophe Bouillon, pour le groupe Nouvelle Gauche.

M. Christophe Bouillon. Nous voterons contre cet article, pour des raisons déjà exposées. En premier lieu, nous ne comprenons pas ce qui justifie la transformation du groupe public ferroviaire, composé de trois EPIC, en société anonyme. Nous estimons même que cela peut présenter des risques, notamment pour le réseau. Cette transformation, nous dit-on depuis tout à l'heure, se justifie notamment par l'ouverture à la concurrence. Mais le réseau n'est pas soumis à la concurrence ! Rien ne justifie donc la transformation de l'« EPIC réseau » en « SA réseau ». Bien au contraire, cela comporte, je le répète, des risques qui me semblent importants.

Quant au statut des cheminots, le quatrième paquet ferroviaire indique, noir sur blanc, qu'il relève des législations nationales. Il appartient donc à la France d'en décider. Au-delà même de cet aspect, le statut, on le sait bien, n'est en rien pénalisant pour la mise en concurrence – mais pénalisante, son extinction le serait pour celles et ceux qui exercent le métier dans des conditions très difficiles. C'est pourquoi nous nous opposons à cet article.

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

M. Sébastien Jumel. Dans ses velléités de mettre en œuvre son projet libéral, le Gouvernement fait preuve d'intelligence, et il suit une méthode. Cette méthode est la suivante : quand on veut tuer son chien, on l'accuse de la rage. Et c'est ce que vous avez fait, madame la ministre. Vous avez mis l'accent sur les dysfonctionnements du service public ferroviaire, en posant d'ailleurs des diagnostics erronés : vous avez désigné des boucs émissaires, vous avez pointé la situation monopolistique de la société...

Voici pour le premier étage de la fusée : accuser son chien d'avoir la rage. Mais pour le tuer, la rage, on la lui inocule ! C'est le sens de l'article 1^{er}. Vous inoculez la rage au service public ferroviaire, à travers deux mesures : d'une part, la transformation de l'EPIC en SA, afin de faire entrer la SNCF dans une logique actionnariale et, demain, de rendre possible l'ouverture du capital, et d'autre part la mise en miettes du statut des cheminots, désigné comme variable d'ajustement.

C'est donc avec force et conviction que nous voterons contre cet article, qui illustre votre volonté de casser le modèle social français et, par là même, de mettre en miettes le service public ferroviaire.

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

M. Jean-Marie Sermier. Nous le redisons avec force, madame la ministre : nous sommes favorables à l'ouverture à la concurrence et au marché. Mais cette ouverture suppose une exigence, qui est l'indépendance de l'entreprise. Or l'architecture que vous proposez, avec ces trois sociétés, donne trop peu d'indépendance pour affronter la concurrence avec la qualité de service nécessaire.

La deuxième exigence, c'est la compétitivité de l'entreprise. Il ne faut donc pas lui transférer la dette. Vous venez de nous expliquer que la question de cette dette serait traitée au cours du quinquennat, mais nous ne savons pas comment. La dette sera-t-elle attachée aux nouvelles sociétés ou reprise par l'État ou par une structure *ad hoc* ?

Troisième point : certaines lignes sont rentables et d'autres moins. Une solidarité territoriale est donc nécessaire.

M. Sébastien Jumel. Oui, c'est vrai !

M. Jean-Marie Sermier. Il faut donc trouver des solutions sur les lignes rentables pour permettre le maintien des petites lignes, qui le sont moins. Or nous ne disposons, en matière de lignes ferroviaires, d'aucun amortisseur, social ou territorial. Pour toutes ces raisons, nous voterons contre l'article 1^{er}. (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. Sébastien Jumel. Ça, c'est bien ! Il était temps que le président Jacob revienne ! (*Sourires.*)

M. le président. La parole est à M. Philippe Vigier, pour le groupe UDI, Agir et indépendants.

M. Philippe Vigier. Notre groupe, lui, votera l'article 1^{er}. Je suis de ceux qui pensent, en effet, que la maison SNCF doit être transformée en profondeur. Personne ne l'a fait auparavant. Chacun fait le même constat, qu'il s'agisse du déficit abyssal de cette société, des lignes abandonnées en milieu rural ou du modèle TGV – car je veux bien évoquer l'ensemble des montages financiers réalisés ces dernières années, mes chers collègues, mais où nous ont-ils menés ?

M. Fabien Di Filippo. Dans le mur !

M. Philippe Vigier. Jean-Marie Sermier a posé la question centrale de la dette, et il faudra bien qu'à un moment ou à un autre, madame la ministre, le Gouvernement nous dise ce qu'il compte faire. Nous ferons d'ailleurs des propositions sur le sujet, afin d'éviter les erreurs du passé.

S'agissant du statut, comme je l'ai dit tout à l'heure en défendant les cheminots, je crois au modèle ferroviaire français. Vous êtes tous en train d'imaginer, mes chers collègues, que celui-ci perdra des parts de marché. Mais il peut aussi en gagner ! Ce modèle peut aussi s'exporter dans des pays qui nous entourent et même d'autres régions du monde où nous avons été heureux, faut-il le rappeler, de vendre des TGV !

M. Jean-Luc Mélenchon. Plus maintenant ! Ils ont tout bradé !

M. Philippe Vigier. Cette technicité ferroviaire, maîtrisée depuis très longtemps par nos cheminots, nous pourrions donc l'exporter dans le monde entier, pour peu que l'entreprise soit modernisée dans son fonctionnement.

J'ai toutefois un point de désaccord avec mon collègue Sermier relativement à la bicéphalité. Lorsque celle-ci fut instaurée au sein de la même maison, la partie « réseau » et la partie « mobilité » ne communiquaient pas, ne

pouvaient se mettre d'accord sur les travaux, si bien que des projets se trouvaient bloqués pendant de longs mois : j'en ai des preuves tangibles.

Quant à l'ouverture à la concurrence et aux lignes rentables, ne vous faites pas d'illusions. Dans ma petite région, que je connais très modestement, sur trente-deux lignes TER, une seule est bénéficiaire. Toutes les autres sont déficitaires. (*Exclamations sur les bancs du groupe GDR.*)

Mme Caroline Fiat. Et alors ?

M. le président. Merci de conclure, monsieur Vigier.

M. Philippe Vigier. N'ayez pas peur, mes chers collègues !

M. Sébastien Jumel. « N'ayez pas peur ! »...

M. Philippe Vigier. La solidarité s'exercera toujours pour ces lignes, sinon elles n'existeraient plus.

M. le président. Merci...

M. Philippe Vigier. Si les régions n'étaient pas intervenues depuis vingt ans, il aurait fallu supprimer encore plus de lignes qu'aujourd'hui.

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel, pour le groupe La France insoumise.

M. Éric Coquerel. Nous voterons contre l'article 1^{er}. L'avenir de la SNCF, tel que vous le préparez, c'est exactement ce qui fut le devenir de France Télécom, d'Électricité de France, de Gaz de France ou de La Poste.

M. Bruno Millienne. Elle est très bien, La Poste !

M. Éric Coquerel. En réalité, vous ferez de la SNCF une entreprise comme les autres, obéissant avant tout à des impératifs de rentabilité financière à court terme, et ce dans un secteur, le transport ferroviaire, où il convient de réfléchir à moyen et à long terme dans l'intérêt général, à commencer par l'intérêt supérieur du climat et de l'écologie.

À quoi bon garder des actions de l'État, nous direz-vous dans quelques années, dans une entreprise qui, au fond, fonctionne comme une autre, quel que soit d'ailleurs le niveau de la concurrence qu'elle affronte ? Vous nous ferez le même coup qu'avec les entreprises précitées et, dans les mois à venir, avec le groupe Aéroports de Paris – ADP – ou toute autre entreprise : vous vendrez à l'encan les actions au privé. Et personne n'y verra le moindre problème puisque l'entreprise sera devenue, vis-à-vis de ses salariés comme des usagers, une entreprise comme les autres.

Nous sommes d'autant plus à l'aise pour critiquer l'ouverture à la concurrence que, contrairement à d'autres groupes ou membres de partis de gouvernement ici présents, nous nous y sommes toujours opposés. Cette ouverture induit inévitablement la future privatisation de la SNCF. Dès lors, la rentabilité financière se fera sur les dos des salariés ; d'où votre décision de changer le statut des cheminots. L'article 1^{er} forme donc un tout, qui est le cœur de votre réforme. C'est pourquoi nous nous y opposons. (*Applaudissements sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

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

Mme Florence Lasserre-David. Nous voterons pour l'article 1^{er} car l'entreprise doit être réformée, nous ne cessons de le répéter et approuvons ce qui a été dit sur ce point.

Je profite de cette intervention pour dire notre satisfaction de voir l'amendement CD120 rectifié, que j'avais défendu en commission, repris à travers l'amendement n° 305.

M. Jean-Paul Dufregne. Il en faut peu, pour être content !

M. le président. Je n'ai pas d'autre demande d'explication de vote.

Je mets aux voix l'article 1^{er}, tel qu'il a été amendé.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	88
Nombre de suffrages exprimés	86
Majorité absolue	44
Pour l'adoption	58
contre	28

(L'article 1^{er}, amendé, est adopté.)

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Un autre modèle eût consisté à supprimer la tête du groupe public ferroviaire, mais ce n'est pas celui qu'a suivi le Gouvernement, qui croit en un groupe intégré : c'est là, selon nous, la bonne solution pour avoir, demain, un transport efficace.

On aurait pu choisir aussi, comme certains le souhaitent, de remettre en cause le statut des cheminots actuellement en poste ; mais le Gouvernement s'y est refusé, considérant que le contrat passé entre l'entreprise et les cheminots ne doit pas être remis en cause. Il nous semble en revanche indispensable de prévoir un cadre équitable pour les futurs embauchés.

Enfin, le Gouvernement considère bien la dette comme un problème, contrairement à ses prédécesseurs qui avaient même soutenu l'opinion inverse devant le Parlement,

M. Fabien Di Filippo. Macron n'était-il pas membre du précédent gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ce sujet sera donc traité au cours du quinquennat, avec l'objectif de remettre durablement, et avant 2023, le système ferroviaire à l'équilibre.

Tout cela, je tiens également à le souligner, s'inscrit dans une politique globale de la mobilité. Le Gouvernement croit au transport ferroviaire et à son formidable potentiel pour mieux répondre, demain, aux besoins de mobilité de nos concitoyens, et pour offrir des alternatives à la voiture individuelle. Tout cela pourra se faire, notamment, grâce aux outils contenus dans la future loi d'orientation des mobilités dont nous débattons prochainement. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)*

M. Marc Fesneau. Très bien !

Après l'article 1^{er}

M. le président. Nous en venons à des amendements portant articles additionnels après l'article 1^{er}.

La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 89.

M. Hubert Wulfranc. Nous allons maintenant, à travers plusieurs amendements, vous proposer des recettes nouvelles pour la SNCF. Le présent amendement concerne le prix des billets.

Le prix du billet après l'ouverture à la concurrence reste en effet incertain. En tout état de cause, il y a lieu d'encadrer certaines pratiques commerciales, notamment dans l'e-commerce de transport. On sait que les pratiques de ce secteur, particulièrement agressives, peuvent susciter l'incompréhension, voire causer du tort aux usagers. Qui n'a pas tenté d'acheter un billet à une certaine heure pour constater, quelques heures plus tard, que le prix avait augmenté ou diminué ?

Selon nous, la législation française, lacunaire en l'espèce, protège insuffisamment les usagers et les consommateurs. Avec l'ouverture du secteur ferroviaire à la concurrence et l'apparition de nouveaux acteurs, il est à craindre que ce genre de pratiques ne se développent, même s'il nous a été répondu qu'elles n'étaient pas d'actualité aujourd'hui.

Nous proposons donc d'interdire la pratique commerciale de variation des tarifs en fonction des heures de réservation et, ainsi, d'instaurer un garde-fou sérieux et crédible face à ce type de pratiques.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Avis défavorable. Comme nous en avons discuté en commission, il convient de distinguer l'*IP-tracking*, le fait de capter l'identité numérique d'un consommateur, qui est contraire au code de la concurrence et définie comme une pratique commerciale trompeuse, de la modulation des tarifs.

La modulation des tarifs, nous en avons discuté en commission, cher collègue, est d'abord régulée par le haut, avec un plein tarif SNCF. Elle permet ensuite de vendre des billets notamment à bas prix, à raison de la capacité contributive de chacun. La SNCF a développé une politique de petits prix, avec l'objectif d'atteindre 25 % de billets vendus. Dans les faits, le prix moyen des billets dans les trois dernières années a diminué de 1 % par an.

Pour toutes ces raisons pratiques, je donne donc un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'entends bien, monsieur le député, votre préoccupation de revoir les conditions générales de vente sur internet et j'ai transmis au ministre de l'économie et des finances votre souhait de faire évoluer le code de la consommation. Mais, le sujet me semblant assez peu lié au projet de loi qui nous occupe, avis défavorable.

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

M. Sébastien Jumel. Voilà ce qui se passera demain, après la dérégulation : savez-vous, chers collègues, qu'un jour de grève, un billet de train Calais-Paris était vendu 500 euros ?

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Il passait par Bruxelles !

M. Sébastien Jumel. Par les Bahamas, plutôt ! Puisque les chômeurs, avec leurs indemnités, y vont souvent, il y a des trains qui s'y rendent depuis Calais ! J'ai vu de nombreux

chômeurs faire cet aller-retour. (*Sourires.*) Damien Adam, qui ne parle que lorsque les sujets l'intéressent, les a vus aussi, semble-t-il.

Si je vous cite cet exemple, c'est pour soutenir la proposition faite par Hubert Wulfranc, car la dérégulation, la privatisation, la logique d'actionnaires que vous préconisez pour la SNCF, madame la ministre, non seulement aboutira à l'abandon des secteurs non rentables et à l'investissement dans les secteurs rentables, mais encore permettra des tarifications à géométrie variable qui seront fonction des intérêts des opérateurs et non plus des usagers.

Mme Caroline Fiat. Bravo !

(*L'amendement n° 89 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Pierre Dharréville, pour soutenir l'amendement n° 90.

M. Pierre Dharréville. Cet amendement vise l'*IP-tracking*, que vient d'évoquer le rapporteur. Nous pensons qu'il faut encadrer un certain nombre de pratiques commerciales et que ce projet de loi, qui ouvre le sujet de la question ferroviaire dans son ensemble, doit nous permettre de le faire.

Nous proposons donc d'interdire cette pratique consistant, pour un site commercial en ligne, à suivre l'adresse IP d'un ordinateur, c'est-à-dire à mémoriser sa carte d'identité et à lui proposer des prix supérieurs dès lors que plusieurs connexions seront constatées, ou encore à adapter le prix en fonction de la localisation géographique de l'adresse IP.

À titre d'illustration, si vous vous connectez pour la première fois à un site internet pour acheter un billet de transport, vous pouvez trouver un billet de train à 35 euros. Une heure plus tard, ce prix est passé subitement, sans explication, à 50 euros. Vous pensez alors que le billet continuera d'augmenter, ce qui vous incite à l'acheter.

Ce mécanisme, monnaie courante dans le secteur des transports, gonfle donc artificiellement les prix. Il est à craindre qu'avec l'ouverture à la concurrence dans le ferroviaire que vous nous proposez aujourd'hui, madame la ministre, ces pratiques ne se développent encore, notamment par le biais de plateformes hébergées à l'étranger. Elles se feront *in fine* au détriment des usagers.

Monsieur le rapporteur, vous avez reconnu plus ou moins implicitement en commission qu'il y avait un enjeu en la matière, mais qu'il fallait s'en remettre à l'Europe pour ce qui est d'un projet de réglementation. Pour ce qui nous concerne, nous pensons que notre droit doit prévenir ces pratiques, sur l'ensemble de notre territoire.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Avis défavorable. En commission, j'avais dit tout d'abord que, selon la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, l'*IP-tracking* n'était pas pratiqué en France mais que cependant, comme rien n'empêche les sites de réservation d'être hébergés à l'étranger, cette pratique prédatrice pouvait intervenir dans notre pays. J'avais également dit que l'échelle pertinente pour lutter contre ces pratiques ne me semblait pas être franco-française.

Par ailleurs, j'ai entendu l'engagement de Mme la ministre d'alerter Bruno Le Maire sur ce sujet, afin de faire évoluer le code de la consommation. Je m'en remets donc à son action.

S'agissant du billet à 500 euros, il semble que le train soit passé par Londres avant de rejoindre Paris.

M. Sébastien Jumel. Ça ne change rien au problème !

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Non, mais c'était une connexion longue, en période de grève, avec l'accumulation de différents trajets dans un mode dégradé.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Avis défavorable. Je vous confirme que l'*IP-tracking* est déjà considéré comme une pratique trompeuse qui, à ce titre, doit être sanctionnée. Là encore, étant donné qu'il s'agit d'une proposition de modification du code de la consommation, je transmets votre suggestion au ministre de l'économie et des finances.

M. le président. La parole est à M. Fabien Di Filippo.

M. Fabien Di Filippo. Madame la ministre, vous semblez aller dans le sens de nos collègues en considérant que cette pratique n'est pas acceptable. Mais même si la question doit être traitée dans le cadre du code de la consommation, elle soulève un point du débat sur le passage d'une entreprise publique à une entreprise privée. Pouvez-vous en effet nous garantir que la SNCF non seulement ne recourt pas à ces pratiques aujourd'hui, mais surtout que demain, quelle que soit l'évolution qu'elle poursuivra – vous dites qu'elle restera une entreprise publique – elle n'y recourra jamais ? C'est un point important dans notre débat.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'*IP-tracking* est une pratique commerciale trompeuse. On peut attendre d'une entreprise qui sera une grande entreprise publique, demain comme aujourd'hui, qu'elle ne recoure pas à des pratiques commerciales trompeuses.

(*L'amendement n° 90 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 99.

M. Stéphane Peu. Dans leur Livre blanc des mobilités à l'horizon 2030, paru en novembre dernier, les régions ont constaté la baisse des financements de l'État et des établissements publics pour les infrastructures. Elles y proposent un paquet fiscal renouvelé, pour améliorer le financement des infrastructures qui leur reviennent.

Cet amendement vise ainsi à alléger la facture des régions, comme des intercommunalités, en agissant sur le taux de TVA. Nous proposons d'appliquer aux transports publics urbains et interurbains de voyageurs, notamment aux transports publics soumis à des obligations de service public, comme les TER – trains express régionaux – et les TET – trains d'équilibre du territoire – 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.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Avis défavorable. L'amendement est intéressant, mais le passage d'un taux de 10 % à un taux de TVA réduit doit plutôt être discuté dans le cadre du projet de loi de finances, puisqu'il s'agit des ressources budgétaires de l'État.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. La demande, vous le savez, monsieur le député, concerne non seulement le TER et le TET, mais également les transports urbains, ceux qui desservent nos quartiers, les zones où, comme cela a été évoqué, il n'y a plus de ligne ferroviaire depuis longtemps et où il est même difficile de créer des lignes de transport public régulier.

La demande étant globale, le montant en jeu, vous en êtes conscient, est important. Elle soulèvera, dans le projet de loi de finances, la question des équilibres de notre budget et de la façon dont le contribuable national veut ou non renforcer globalement sa contribution à ces secteurs. Ce débat, formulé en ces termes, a donc pleinement sa place dans la discussion sur le projet de loi de finances.

En revanche, dans le cadre du projet de loi d'orientation sur les mobilités, nous pourrions – et cela fait partie des discussions en cours – examiner les secteurs défavorisés ou les mobilités solidaires, et donc poser la question du bénéfice d'une TVA à taux réduit.

Avis défavorable donc à cet amendement aux conséquences très importantes qui méritent d'être examinées dans le cadre de la loi de finances.

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu.

M. Stéphane Peu. J'entends bien les remarques sur l'opportunité de placer ces dispositions dans la loi de finances. Mais, puisque nous discutons des mobilités, des transports urbains et de sujets qui ne sont pas sans lien ni conséquence avec le financement de ces derniers, nous pourrions au moins, tirant profit de la présente discussion, avoir une indication et un avis du Gouvernement sur cette mesure, dans la perspective de la loi de finances.

Mme Valérie Rabault. Très bonne remarque !

(L'amendement n° 99 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Dufrègne, pour soutenir l'amendement n° 100.

M. Jean-Paul Dufrègne. Cet amendement vise à généraliser le versement transport au niveau régional. C'est une demande récurrente des régions. Dans un contexte budgétaire extrêmement tendu, il convient en effet de garantir aux régions de nouvelles ressources pour développer le système ferroviaire régional.

Par la mise en place d'un versement transport régional, les régions bénéficieraient 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. Le produit du versement transport régional, qui serait mis en œuvre par délibération du conseil régional, 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.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Cette idée de versement transport interstitiel a surgi dans le débat depuis quelque temps. Je doute fort, cependant, que son produit puisse être de 850 millions d'euros. Sur le plan budgétaire en effet, si l'on constate une efficacité assez forte en agglomération ou en zone dense, celle-ci est bien moins démontrée en zone peu dense.

Nous aurons l'occasion de débattre de ce versement lors de la discussion sur le projet de loi d'orientation sur les mobilités, qui fournira un cadre tout à fait adéquat à ces réflexions. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Dans le droit-fil de ce que vient de dire M. le rapporteur, je rappelle qu'aujourd'hui, sur 80 % du territoire, représentant 30 % des habitants, il n'y a pas d'autorité organisatrice de la mobilité. Cela signifie que 30 % de Français n'ont aucune alternative à la voiture individuelle.

M. Marc Fesneau et M. Philippe Vigier. C'est vrai !

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est tout le sens des réflexions sur la gouvernance qui vous seront proposées dans le cadre de la loi d'orientation sur les mobilités et qui sont en cours de discussion avec les associations représentant les différents niveaux de collectivités – commune, intercommunalité, régions et départements.

Les questions de la gouvernance à instituer pour bien répondre aux besoins de nos concitoyens dans tous les territoires – y compris ceux qui, aujourd'hui, n'offrent aucune solution de mobilité – et de l'affectation des recettes additionnelles qui pourront être dégagées dans le cadre d'une vision globale sont vraiment au cœur de la loi d'orientation sur les mobilités que je vous présenterai prochainement.

Je vous propose donc, en attendant, de retirer votre amendement ; à défaut, mon avis sera défavorable.

M. le président. Retirez-vous votre amendement, monsieur Dufrègne ?

M. Jean-Paul Dufrègne. Non, je le maintiens.

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

M. Sébastien Jumel. Au cours du débat, madame la ministre, vous avez estimé à plusieurs reprises, notamment à propos de l'avenir des petites lignes, qu'il faudrait actualiser les contrats de plan État-région et faire en sorte, dans le cadre d'un dialogue entre l'État et les régions, que nous soyons au rendez-vous de la modernisation du réseau des lignes à caractère régional – ou « lignes de vie », comme nous les appelons.

Nous parlons ici d'un élément essentiel à la compétitivité de nos industries. Je vais prendre l'exemple de mon territoire, Dieppe. Puisqu'il est question du versement transport pour les régions, de l'élargissement du versement transport...

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est du fonctionnement, le versement transport.

M. Sébastien Jumel. C'est de cela que nous parlons. Je ne suis pas hors sujet, si ? Stéphane Peu vient de défendre un amendement visant à instaurer un versement transport élargi ! Je suis le seul à suivre ? (*Sourires.*)

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le versement transport a plutôt trait au fonctionnement !

M. Sébastien Jumel. Ce que l'amendement propose est donc important pour la compétitivité de nos industries. J'en veux pour preuve le cas du territoire dieppois, dont le PIB industriel est de 23 % et où les besoins de modernisation de la ligne Dieppe-Rouen représentent un coût estimé à 60 millions d'euros. Dans le contrat de plan État-région, il n'y a rien, ou si peu, s'agissant notamment de l'électrification de la ligne. Or les régions n'ont pas les moyens d'être au rendez-vous de la modernisation. L'extension du versement transport aux régions permettra donc d'améliorer la couverture du territoire.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Et la mobilité dans tous les territoires, ça ne vous intéresse pas ?

M. Sébastien Jumel. Bien sûr que si ! Je poursuis : dans le même territoire, la centrale électronucléaire de Penly, qui n'est pas dans le périmètre de l'agglomération, n'acquiesce donc pas le versement transport et ne contribue pas au financement des transports urbains. C'est également le cas de la centrale nucléaire de Paluel. Le versement transport élargi mettrait aussi à contribution des entreprises de ce type. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

M. le président. La parole est à M. Laurent Furst.

M. Laurent Furst. Deux remarques. D'abord, votre proposition donnerait lieu à 850 millions d'euros de recettes dynamiques pour le système de transports... et donc à exactement 850 millions d'euros de charges supplémentaires pour nos entreprises ! Je rappelle simplement qu'en deux décennies, la part de l'industrie dans notre PIB a diminué de moitié : c'est peut-être aussi parce que les charges pesant sur les entreprises n'ont cessé de s'alourdir...

M. Pierre Dharréville. Est-il si certain qu'elles n'ont cessé de s'alourdir ?

M. Laurent Furst. ...et que le taux de marge de nos entreprises s'est affaibli. Je sais bien que j'ai l'air de dire une monstruosité, mais, du point de vue macroéconomique, ce doit être à peu près ça...

Un député du groupe LR. Il n'a pas tort !

M. Laurent Furst. Ensuite, nous avons créé des mégarégions : la mienne est plus grande que la Suisse, et deux fois plus grande que la Belgique. Établir un versement transport à cette échelle implique de le faire payer par des territoires entiers qui ne sont pas desservis par le train, alors que d'autres pourraient éventuellement accepter de l'acquiescer puisqu'ils bénéficient d'un vrai service. Cette échelle n'est pas pertinente pour fixer une fiscalité qui ne permet pas la desserte que d'une fraction du territoire. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LR.*)

M. Sébastien Jumel. Ça s'appelle la péréquation !

M. Jean-Paul Dufrègne. Et nous sommes ouverts au débat ! (*L'amendement n° 100 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Joaquim Pueyo, pour soutenir l'amendement n° 172.

M. Joaquim Pueyo. Cet amendement vise à renforcer la représentation des usagers et des voyageurs au sein de la SNCF.

Dans le système antérieur, il y avait nécessairement deux représentants des consommateurs, ou voyageurs, et des usagers, ou chargeurs, dans les conseils d'administration de la SNCF et de Réseau ferré de France. Cela permettrait que des représentants des deux catégories siègent dans chacun des deux conseils d'administration.

Les dispositions du code des transports résultant du présent projet de loi limitent cette représentation à une seule personne. Nous pensons que c'est insuffisant. L'amendement vise donc à maintenir au sein de SNCF Réseau deux représentants, l'un pour les voyageurs, l'autre pour les usagers – même si nous aurions par ailleurs préféré que l'EPIC soit maintenu en lieu et place de la société anonyme à capitaux publics qui, conformément à ce que vous avez voté hier, gèrera SNCF Réseau.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Je demande le retrait de l'amendement, même si j'en approuve l'objectif, puisque nous ne connaissons pas à ce stade la structure exacte de la future gouvernance – conseil d'administration ou conseil de surveillance et directoire. Je pense que nous pourrions en débattre avec précision lors de l'examen de la loi de ratification.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. L'amendement est-il retiré, monsieur Pueyo ?

M. Joaquim Pueyo. Non, puisque le rapporteur en approuve l'esprit. Je serai attentif à ce qui se passera par la suite. Je maintiens que les voyageurs doivent être bien représentés, y compris au sein de SNCF Réseau, car le réseau concerne les voyageurs comme les utilisateurs du fret. En effet, SNCF Réseau va gérer l'ensemble de l'infrastructure, laquelle sera à la fois empruntée par des voyageurs comme vous et moi et utilisée par les entreprises pour le fret. Cela doit être bien précisé dans la loi.

(L'amendement n° 172 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Joaquim Pueyo, pour soutenir l'amendement n° 166.

M. Joaquim Pueyo. Il a le même objet que le précédent, mais s'agissant cette fois de SNCF Mobilités. Mes arguments sont donc les mêmes.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Même intérêt, même argumentation et même demande de retrait.

(L'amendement n° 166, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Dufrègne, pour soutenir l'amendement n° 95.

M. Jean-Paul Dufrègne. Cet amendement vise à faire déclarer le fret ferroviaire d'intérêt général.

Douze années après l'ouverture du fret à la concurrence, le constat qui s'impose est celui d'une casse absolue, en parfaite contradiction avec les objectifs de report modal du transport de marchandises de la route vers le rail. Jamais le rail n'a si peu transporté de marchandises en France, où le mode routier a accru sa domination, avec plus de 85 % de part modale dans le transport de marchandises, et toutes les nuisances associées que l'on sait.

Toutes les entreprises de fret ferroviaire perdent de l'argent, hormis VFLI – Voies ferrées locales et industrielles –, filiale de la SNCF. Certaines ont jeté l'éponge, comme Veolia Cargo ; d'autres sont en difficulté, à l'image de Euro Cargo Rail.

Les faits démontrent que l'on ne parviendra pas à un report modal en abandonnant tout au marché et à la concurrence. La maîtrise de la chaîne logistique du transport de marchandises représente à cet égard un enjeu majeur.

La collectivité doit injecter des règles fortes pour que l'on agisse en fonction de l'intérêt général et pour éviter par exemple que 70 % des surfaces logistiques d'Île-de-France se situent loin des gares, comme c'est le cas aujourd'hui. Cela passe par la maîtrise du foncier et de l'aménagement du territoire et par la reconnaissance du fait que le développement du fret est une priorité eu égard aux enjeux environnementaux et d'aménagement économique du territoire.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Nous avons déjà discuté des raisons de la baisse de la part du fret ferroviaire dans le transport de marchandises et identifié celles de la baisse de la part de marché de Fret SNCF dans ce cadre. À mon avis, il faut une stratégie pour le fret, mais qui ne relève pas uniquement du wagon isolé et concerne le marché domestique et le marché de corridor. Je ne crois pas que votre proposition de revenir au monopole public s'agissant du wagon isolé le permette. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je confirme l'ambition gouvernementale de redresser et relancer le fret ferroviaire. C'est précisément à cette fin qu'une table ronde a réuni l'ensemble des acteurs du secteur au ministère des transports aujourd'hui même.

Mais c'est un objectif qui appelle de nombreuses actions, d'abord pour lutter contre le dumping social dans le transport routier de marchandises – et c'est bien ce à quoi je m'emploierai lors de la discussion sur le paquet mobilité qui vise à appliquer au transport routier la directive sur les travailleurs détachés.

Il faut aussi un financement équitable des infrastructures, et la réalisation de nouvelles infrastructures. Comme vous l'avez dit, monsieur le député, il serait intéressant que les installations soient proches des voies ferrées, y compris en Île-de-France, mais il n'existe pas de sillons pour le fret ferroviaire dans cette région. Il faut donc une politique d'investissement dans les infrastructures, des sillons de qualité, des péages adaptés à l'économie du fret ferroviaire, aujourd'hui fragilisée ; il faut enfin des soutiens au transport combiné.

C'est donc une réponse d'ensemble qui est nécessaire. Ce n'est pas en inscrivant dans la loi la formule ici proposée que nous ferons progresser notre fret ferroviaire, mais par un plan d'action global.

Je vous suggère donc de retirer votre amendement. À défaut, mon avis sera défavorable.

M. le président. La parole est à M. Pierre Dharréville.

M. Pierre Dharréville. Nous allons maintenir cet amendement, car le développement du fret dans notre pays est un sujet central.

Dans le territoire où je suis élu, des projets visent à multiplier par deux et demi au cours des quinze années à venir le nombre de boîtes qui arrivent dans le port de Fos-sur-Mer. Nous avons besoin d'un outil public fort, d'un investissement public fort, d'une action publique forte pour développer le fret ferroviaire.

Or, ces dernières années, on a plutôt assisté à une diminution – vous l'avez dit vous-même, madame la ministre. Le service public en a fait les frais, de sorte qu'il n'a pu se développer.

Nous pensons que l'abandon du wagon isolé n'est pas pour rien dans cette situation et qu'il faut maintenant développer les infrastructures nécessaires, qui n'existent pas.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Bien sûr !

M. Pierre Dharréville. Cela pose la question des interconnexions, y compris avec les infrastructures ferroviaires aujourd'hui gérées par les grands ports maritimes eux-mêmes.

Il s'agit d'un véritable enjeu que nous voulons mettre en avant : nous avons besoin de développer le fret pour relever le défi de l'environnement planétaire.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous sommes d'accord.

(L'amendement n° 95 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 76.

M. Jean-Marie Sermier. Nous revenons une fois encore sur la nécessaire indépendance entre les trois sociétés nationales à capitaux publics.

Vous avez choisi l'architecture suivante : d'un côté SNCF Mobilités, le transporteur, de l'autre SNCF Réseau, le gestionnaire des réseaux, l'ensemble étant chapeauté par SNCF, autre société nationale à capitaux publics.

L'objet de l'amendement est qu'aucun administrateur ne puisse être membre du conseil d'administration des deux premières sociétés. Leur indépendance l'une vis-à-vis de l'autre doit en effet être claire, précise et validée par tous. Or la première condition de l'indépendance est que les dirigeants des uns ne soient pas les dirigeants des autres.

Ce n'est pas une question de personne. Nous savons tous qui est le président de l'EPIC de tête et de l'EPIC Mobilités, mais ce n'est pas notre problème. Notre problème, c'est le nouveau statut que vous êtes en train de créer : dans cette nouvelle société, il faut absolument préserver l'indépendance entre structures.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Je demande le retrait de l'amendement dans la mesure où nous avons déjà eu cette discussion et que la directive 2012/34, dans son article 7, satisfait cette condition. Nous en reparlerons probablement au moment de la loi de ratification. En l'état, votre rédaction ne me paraît pas acceptable, mais nous aurons ce débat dans les mois qui viennent. Si vous ne retirez pas l'amendement, avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je confirme qu'il ne saurait être question que des dirigeants de SNCF Mobilités soient en même temps des dirigeants de SNCF Réseau. Cela va de soi. En l'état, la rédaction ne me semble pas tout à fait au point. Je vous propose donc de retirer l'amendement, mais je peux vous assurer qu'en matière de gouvernance, les dirigeants de l'un ne risquent pas de diriger en même temps l'autre.

M. le président. Monsieur Sermier, souhaitez-vous retirer votre amendement ?

M. Jean-Marie Sermier. Non. Si cela va de soi, inscrivons-le dans la loi ! Nous avons présenté plusieurs amendements en ce sens. Il y a trois sociétés, et il faut préciser qu'il n'est pas possible d'être membre de la société A et de la B, de B et C, de C et A... Tout cela parce que vous n'avez pas souhaité inscrire cette disposition à l'article 1^{er}. Nous voudrions donc que vous l'inscriviez ici, après l'article 1^{er}.

Si c'est un engagement que vous prenez, madame la ministre, qu'est-ce qui vous empêche de le mettre dans le texte de loi ? Et si l'amendement n'est pas assez bien rédigé, dont acte, nous pourrions d'ici quelques heures vous proposer une meilleure rédaction dans le cadre de l'article 2.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée sur l'amendement.

M. Thierry Benoit. Excellent !

M. Jean-Marie Sermier. Dans ce cas, je retire mon amendement.

(L'amendement n° 76 est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz, pour soutenir l'amendement n° 77.

Mme Marie-Christine Dalloz. Madame la ministre, il est dans le même état d'esprit, et surtout la même volonté : celle de sortir de l'interdépendance. Il s'agit là de limiter l'accès des membres dirigeants de SNCF Mobilités à l'instance dirigeante de la SNCF. Là encore, il n'est pas question de stigmatiser qui que ce soit, mais de répondre aux commentateurs. Le président de l'ARAFER – Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières – vous l'a rappelé : la notion d'indépendance est fondamentale dans ce dossier. Et puis le Président de la République est un grand chantre de l'Europe : il devrait donc respecter les règles européennes. En la matière, tant du point de vue de la loi concurrentielle que de celui des instances européennes, il serait sain de séparer ces deux entités afin d'avoir des interlocuteurs différents et de sortir du mélange des genres.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Avis défavorable. Cet amendement n'est pas symétrique au précédent. Autant pour les membres qui siègent dans les organes de gouvernance du gestionnaire d'infrastructure, l'étanchéité me

paraît nécessaire, autant il ne me semble pas contre-indiqué que des membres de la direction de SNCF Mobilités siègent au sein de l'organe de gouvernance du groupe SNCF.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Pierre Dharréville.

M. Pierre Dharréville. Il y a quelque chose qui m'intrigue depuis le début de notre discussion : c'est cette idée qu'on doit organiser une guerre économique entre les nombreuses entreprises à capitaux publics qui existent sur l'ensemble du territoire de l'Union. Cette vision des choses m'apparaît problématique : je ne vois pas l'intérêt de voir la SNCF aller guerroyer économiquement avec la Deutsche Bahn. Il vaudrait mieux organiser la coopération entre ces grandes compagnies pour mieux répondre aux besoins de nos territoires.

Or je vois, chez les parlementaires de droite, une insistance particulière pour corseter la concurrence libre et non faussée qui a été refusée en 2005 lors du référendum et pour assurer l'étanchéité entre les deux structures. Nous pensons au contraire qu'il faut rechercher l'unité et maîtriser les liens entre elles. Si l'État est bien actionnaire de ces deux entités, il faut rechercher une cohérence et des possibilités de connexion. Je remarque également que nos collègues montrent moins de zèle lorsqu'il s'agit d'interdire aux mêmes personnes de siéger dans de multiples conseils d'administrations des grandes multinationales – débat que nous avons eu à plusieurs occasions.

Je suis évidemment opposé aux amendements qui nous sont proposés, celui-ci comme le précédent – je n'ai pas compris pourquoi il a été retiré, mais je m'en félicite.

Mme Caroline Fiat. Bravo !

M. le président. La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz.

Mme Marie-Christine Dalloz. Je veux bien qu'on mélange tout, mais notre acharnement, comme vous le qualifiez, mon cher collègue,...

M. Pierre Dharréville. Votre insistance !

Mme Marie-Christine Dalloz. ...ne porte absolument pas sur le principe de la mise en concurrence. Ce n'est pas de cela que nous débattons aujourd'hui. Le texte que propose le Gouvernement prévoit trois entités de tête. Nous voudrions que les choses soient séparées, pour répondre à la fois au cadre constitutionnel européen et à la notion de saine concurrence. On se dirige de toute façon vers la concurrence, puisque le texte l'a entériné. Mais arrêtons de mélanger les choses et d'avoir les mêmes interlocuteurs à la tête de toutes les unités ! Car dans ce cas, on se retrouve avec une seule entité : c'est cela que nous voulons dénoncer par le biais de ces amendements.

(L'amendement n° 77 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Gérard Menuel, pour soutenir l'amendement n° 78.

M. Gérard Menuel. On revient encore une fois sur les fonctions au sein des instances dirigeantes de SNCF Mobilités et SNCF Réseau. Contrairement à ce que dit M. Dharréville, pour notre groupe, il ne s'agit pas de

corseter, mais de clarifier les règles relatives aux membres de ces instances. Leur porosité avait déjà été dénoncée par le commissaire européen Siim Kallas qui écrivait, dans un courrier adressé au ministre des transports de l'époque, M. Frédéric Cuvillier, qu'il était très important que la composition du conseil d'administration de la SNCF ne permette pas à l'opérateur SNCF Mobilités d'exercer sur cette dernière d'influence directe ou indirecte. À cet effet, il conviendrait de veiller à ce que les membres du conseil d'administration de SNCF Réseau n'exercent pas de fonctions au sein des autres entités du groupe chargées de l'activité transport. Cela clarifierait les choses en soulignant qu'il y a deux structures, dirigées chacune par des personnes différentes.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Je vous ferai la même réponse que tout à l'heure : cela est prévu par la directive 2012/34, dans son article 7. Je vous demande donc de retirer l'amendement : à défaut, avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Monsieur Manuel, retirez-vous l'amendement ?

M. Gérard Manuel. Non, on ira au vote. C'est toujours le même principe : la séparation.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous redis qu'il ne saurait être question que des dirigeants de SNCF Réseau soient en même temps dirigeants de SNCF Mobilités. La rédaction de cet amendement reste à mettre au point. Je propose donc le retrait pour élaborer une nouvelle version établissant ce type d'interdiction.

M. le président. La parole est à M. Gérard Manuel.

M. Gérard Manuel. Madame la ministre, d'accord. Nous retirons l'amendement et après le dîner, nous soumettrons à l'Assemblée une rédaction différente.

(L'amendement n° 78 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 14.

M. Vincent Descoeur. L'ouverture que vient de faire Mme la ministre nous conduit à retirer cet amendement. Comme il précise que les membres du conseil d'administration de SNCF Réseau ne peuvent pas exercer d'autres fonctions au sein des autres entités du groupe, il coiffe de fait les trois amendements précédents. Il pourra donc servir de base à la rédaction du nouvel amendement.

(L'amendement n° 14 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel, pour soutenir l'amendement n° 41.

M. Éric Coquerel. Depuis pas mal d'années, les syndicats de la SNCF s'inquiètent de l'état de santé de nombreux salariés, y compris en matière psychique. Il existe des risques inhérents au travail de cheminot, tels que l'exposition aux accidents ou aux suicides. Ces difficultés sont aggravées depuis un certain temps par les problèmes techniques,

notamment les retards, qui font subir aux cheminots une pression importante, y compris de la part des usagers. Leurs conditions de travail sont également particulières, d'où le statut de cheminots roulants : nuits passées hors de chez soi, vie dérégulée... Actuellement s'y ajoute le syndrome dit « France Télécom », en référence à la vague de suicides et de *burn-outs* qui a touché les salariés d'Orange au moment de la libéralisation et de la privatisation des télécommunications en France, avec l'importation de nouveaux styles de management.

La reconversion de la SNCF nous inquiète de ce point de vue car les méthodes dites de *new management*, qui commencent à être appliquées à la SNCF, sont responsables de drames. Le suicide d'un syndicaliste de SUD Rail, Édouard, à la gare Saint-Lazare il y a plus d'un an en est l'illustration la plus tragique, mais révèle un malaise plus général. Pour toutes ces raisons, nous demandons au Gouvernement de produire un rapport sur les éventuels risques que les travailleurs du rail pourraient encourir en matière psychique et physique du fait de l'ouverture à la concurrence. *(Mme Caroline Fiat applaudit.)*

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. J'entends cette inquiétude, mais il s'agit d'un problème interne à la SNCF, qui pourrait d'ailleurs faire l'objet d'un volet du pacte d'entreprise qui sera conclu cet été. En l'état, un tel rapport nécessiterait l'exploitation par l'État ou la SNCF de données personnelles sur l'état de santé et les soins reçus par les salariés. Bien que pointant un sujet excessivement important, cet amendement a donc été repoussé en commission. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage évidemment la volonté de prévenir les risques psychosociaux à la SNCF et de façon générale dans les entreprises, mais comme vient de le dire M. le rapporteur, cet enjeu relève de la responsabilité de l'entreprise, même si en tant qu'autorité de tutelle, l'État mettra ces préoccupations en avant dans le cadre du pacte d'entreprise en préparation. L'entreprise devra s'en occuper sous le contrôle des instances représentatives du personnel et de la médecine du travail. Je vous propose le retrait de l'amendement, sinon j'y donne un avis défavorable.

M. le président. Monsieur Coquerel, vous souhaitez peut-être retirer l'amendement ?

M. Éric Coquerel. Je sens l'humour taquin de M. le président avant le dîner...

Non, nous n'allons pas le retirer. Je me réjouis de voir que vous vous préoccupez du problème, madame la ministre – je n'en doutais pas ! – mais votre argument relatif au fait que celui-ci ne concerne que l'entreprise ne tient pas. D'abord, nous faisons la loi. Vous l'avez répété : pour l'instant, 100 % des actions de l'entreprise SNCF appartiennent à l'État. Ce dernier a donc de fait une responsabilité. Et puis le rapport peut être fait de plusieurs manières, en consultant les syndicats et les représentants du personnel par exemple. Il n'est pas nécessaire d'aller fouiller dans la vie privée ou les problèmes médicaux des salariés. Il me semble que l'État peut prendre cette responsabilité. Vous nous donnez à moitié raison : je vous propose d'aller jusqu'au bout.

M. le président. Merci, monsieur Coquerel. Je vous précise qu'il m'arrive d'être taquin en dehors des heures de dîner... (*Sourires.*)

(*L'amendement n° 41 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 98.

M. Hubert Wulfranc. C'est un amendement de résistance – un plat de résistance ?

Par cet amendement, nous vous invitons à envisager des solutions afin d'accompagner la relance de l'effort d'investissement. Cet effort nous est promis, mais nous considérons qu'il est urgent et nécessaire d'en consolider les moyens. Pour trouver des moyens de financement nouveaux, nous proposons d'étudier trois pistes.

La première piste n'a pas vraiment été explorée par la commission, qui l'a rejetée d'un revers de main. Il s'agit de renationaliser les concessions d'autoroutes, dont les bénéfices à moyen terme – c'est-à-dire une quinzaine d'années – serviraient utilement la nation. Même sans parler de renationalisation, une majoration de la contribution des concessionnaires à l'AFITF – l'Agence de financement des infrastructures de transport de France – aurait été la bienvenue, si seulement elle avait pu passer à travers le crible du débat en commission.

Notre deuxième proposition réside dans la création d'un livret d'épargne populaire, sur le modèle du livret A. Là encore, il semble que cette proposition n'ait provoqué, en commission, guère plus que l'éveil d'un intérêt. Elle mériterait, selon nous, d'être creusée, afin d'étayer significativement la politique d'investissement des transports.

M. le président. Veuillez conclure, mon cher collègue...

M. Hubert Wulfranc. Enfin nous proposons, sous une forme à déterminer, d'établir une écotaxe sur les poids lourds.

Mme Caroline Fiat. Très bien.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Nous discuterons des ressources nouvelles dans le cadre de l'examen du volet de programmation du projet de loi d'orientation des mobilités. Nous aborderons, dans ce cadre, la contribution des poids lourds en transit, ou la fiscalité du carburant. Nous examinerons ce que nous ferons à l'échéance des concessions d'autoroute, entre 2032 et 2036. Quoi qu'il en soit, les renationalisations que vous proposez reviendraient à dépenser 40 milliards d'euros : il ne s'agit pas de nouvelles ressources, mais de dépenses abyssales !

Je vous recommande donc de retirer cet amendement. À défaut, avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je confirme que le Gouvernement s'est engagé à présenter un projet de loi de programmation des infrastructures dans une approche intermodale. Ce texte visera à présenter, de façon sincère, les projets

d'infrastructure et les nouvelles sources de financement, si c'est le choix du Parlement. Proposer d'étudier de nouvelles ressources sans connaître l'ensemble de la politique que nous entendons mener en matière d'infrastructures me semble prématuré. Je vous engage donc à retirer cet amendement. À défaut, l'avis du Gouvernement est défavorable.

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

M. Sébastien Jumel. Vous avez fait adopter un amendement gouvernemental pour modifier le statut de l'entreprise ; et ce sans étude d'impact, sans vous donner le temps d'une évaluation précise des conséquences de cette mauvaise décision. Par ailleurs, au cours de nos débats, vous vous êtes montrés incapables de nous dire concrètement, précisément, comment vous entendez résoudre le problème de la dette de la SNCF, ni selon quel calendrier.

Nous vous proposons pour cela des solutions audacieuses : elles démontrent que nous ne sommes pas pour le *statu quo*. C'est vous qui, précisément, défendez le *statu quo*, l'immobilisme. Je vous pose donc la question : qui, en réalité, est pour l'immobilisme ? Ceux qui défendent un service public actualisé, comme nous, ou ceux qui sont arc-boutés sur le seul volet libéral de ce projet de réforme ?

M. le président. La parole est à M. Laurent Furst.

M. Laurent Furst. Je voudrais remercier mes collègues du groupe de la Gauche démocrate et républicaine pour cet amendement. Il vous a permis, madame la ministre, de terminer sur un mot d'humour : vous avez dit « si c'est le choix du Parlement ». Si seulement ! Si seulement le choix du Parlement pouvait de temps en temps prévaloir ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes LR, GDR et FI.*)

Ce projet de loi sera validé, accepté par le Parlement, après bien sûr que nous l'aurons amendé. Vous compterez les amendements adoptés...

M. Pierre Dharréville. Il y en aura assez peu !

M. Laurent Furst. ...mais ce ne sera qu'une statistique ! Ce chiffre ne montrera pas que ces amendements n'auront fait, en réalité, qu'effleurer le texte.

M. Philippe Gosselin. Et nous ne parlons même pas des ordonnances !

M. Laurent Furst. Le choix du Parlement, c'est souvent le choix du Gouvernement, et le choix du Gouvernement, c'est le choix du Président : c'est ainsi que fonctionne aujourd'hui notre régime.

M. Erwan Balanant. Bienvenue dans la V^e République !

M. Laurent Furst. Cette logique est aujourd'hui beaucoup plus forte que par le passé. Elle en devient caricaturale.

M. Erwan Balanant. Ce sont les Républicains qui veulent sortir de la V^e République, désormais !

(*L'amendement n° 98 n'est pas adopté.*)

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

4

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, ce soir, à vingt et une heures trente :

Suite de la discussion du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire.

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt heures cinq.)

*La Directrice du service du compte rendu de
la séance de l'Assemblée nationale*

CATHERINE JOLY