

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XV^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

Séances du mercredi 11 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 2769

2^e séance 2817

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

185^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du mercredi 11 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. 2772)

PLAN NATIONAL « ACTION CŒUR DE VILLE » (p. 2772)

M. Jean-Pierre Cubertafon

M. Jacques Mézard, ministre de la cohésion des territoires

2. Souhaits de bienvenue à une délégation étrangère (p. 2772)

3. Questions au Gouvernement (suite) (p. 2773)

PRÉLÈVEMENT DE L'IMPÔT À LA SOURCE (p. 2773)

Mme Brigitte Kuster

M. Gérard Darmanin, ministre de l'action et des comptes publics

ÉVACUATION DE NOTRE-DAME-DES-LANDES (p. 2773)

Mme Valérie Oppelt

M. Edouard Philippe, Premier ministre

MOUVEMENTS SOCIAUX (p. 2774)

M. Alain Bruneel

M. Christophe Castaner, secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement

4. Souhaits de bienvenue à une délégation étrangère (p. 2775)

5. Questions au Gouvernement (suite) (p. 2775)

REVITALISATION DES COMMUNES RURALES (p. 2775)

Mme Danielle Brulebois

M. Jacques Mézard, ministre de la cohésion des territoires

INTERVENTION DES FORCES DE L'ORDRE À NOTRE-DAME-DES-LANDES ET DANS LES UNIVERSITÉS (p. 2776)

Mme Clémentine Autain

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

NIVEAU DES ÉLÈVES EN EXPRESSION ÉCRITE (p. 2777)

Mme Agnès Thill

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

CIRCULATION AUTOMOBILE À PARIS ET EN ÎLE-DE-FRANCE (p. 2778)

Mme Constance Le Grip

M. Nicolas Hulot, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

ACCOMPAGNEMENT DES ÉLÈVES HANDICAPÉS (p. 2779)

M. Jean François Mbaye

Mme Sophie Cluzel, secrétaire d'État chargée des personnes handicapées

RÉFORME DE LA SNCF (p. 2779)

M. Christophe Bouillon

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

SITUATION ÉCONOMIQUE DES TRAVAILLEURS INDÉPENDANTS D'OUTRE-MER (p. 2780)

Mme Nadia Ramassamy

Mme Annick Girardin, ministre des outre-mer

SITUATION DES SERVICES D'URGENCES HOSPITALIÈRES (p. 2781)

M. Jean-Louis Touraine

Mme Agnès Buzyn, ministre des solidarités et de la santé

RÉGLEMENTATION APPLICABLE AUX ÉCOLES DE CONDUITE (p. 2781)

M. Antoine Herth

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

DISCOURS DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DEVANT LES ÉVÊQUES DE FRANCE (p. 2782)

M. Luc Carvounas

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

DÉVELOPPEMENT DE LA MÉTHANISATION (p. 2783)

Mme Yolaine de Courson

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

Suspension et reprise de la séance (p. 2783)

PRÉSIDENTE DE M. MARC LE FUR

6. Rappel au règlement (p. 2784)

M. Jean-Luc Mélenchon

7. Nouveau pacte ferroviaire (p. 2784)

DISCUSSION DES ARTICLES (suite) (p. 2784)

Après l'article 2 (p. 2784)

Amendement n° 11

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

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

Suspension et reprise de la séance (p. 2785)

Amendements n^{os} 96, 154

Article 2 *bis* (p. 2789)

M. Jean-Luc Mélenchon

Mme Danielle Brulebois

M. Bastien Lachaud

M. Jean Lassalle

M. Hubert Wulfranc

Mme Aude Luquet

M. Philippe Vigier

M. Jean-Louis Bricout

M. Jacques Marilossian

M. Frédéric Petit

M. Pierre Dharréville

Amendements n^{os} 50, 120, 228, 229

Article 2 *ter* (p. 2796)

Mme Florence Lasserre-David

M. Bastien Lachaud

M. Joaquim Pueyo

Mme Caroline Janvier

Amendement n^o 122

Amendements n^{os} 51, 121, 124, 230 rectifié

Amendements n^{os} 12, 146, 287, 17

Amendements n^{os} 18 et 21, 314, 231, 257

Amendements n^{os} 148, 290

Après l'article 2 *ter* (p. 2801)

Amendement n^o 52

Article 2 *quater* (p. 2801)

Mme Laurianne Rossi

M. Pierre Dharréville

M. Hubert Wulfranc

M. Alain Bruneel

Amendements n^{os} 123, 244, 165, 232, 53, 252, 54, 10

Après l'article 2 *quater* (p. 2807)

Amendements n^{os} 331 rectifié, 66

Amendements n^{os} 161, 289

Article 2 *quinquies* (p. 2808)

Mme Anne-Laure Cattelot

Mme Marie Tamarelle-Verhaeghe

Mme Florence Lasserre-David

Amendements n^{os} 261, 234, 264, 263, 327, 136 rectifié, 328, 235, 135, 137, 138, 139, 265, 326, 140, 141, 88, 199, 143, 142

Amendements n^{os} 260, 144

Rappel au règlement (p. 2814)

Mme Caroline Fiat

Article 2 *quinquies* (*suite*) (p. 2814)

Suspension et reprise de la séance (p. 2814)

Amendements n^{os} 145, 175, 55

8. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 2815)

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.

PLAN NATIONAL « ACTION CŒUR DE VILLE »

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Cubertafon, pour le groupe du Mouvement démocrate et apparentés.

M. Jean-Pierre Cubertafon. Monsieur le ministre de la cohésion des territoires, il y a quelques jours, vous avez annoncé les 222 villes qui pourront bénéficier du plan national « Action cœur de ville ». Grâce à ce plan, ces villes vont bénéficier de moyens inédits – 5 milliards d'euros sur cinq ans – pour accompagner des projets de redynamisation de leur centre-ville. À la suite de cette annonce, vous êtes même venu à Périgueux, en Dordogne, afin de présenter ce plan, ainsi que sa déclinaison concrète dans les territoires, et je vous en remercie.

Le plan « Action cœur de ville » prévoit d'apporter un soutien aux villes moyennes, c'est-à-dire à des communes comptant au moins 10 000 habitants. Le groupe MODEM a la conviction que ce plan va permettre de redonner de l'attractivité et du dynamisme aux villes choisies et de retrouver un meilleur équilibre territorial. Cependant, dans nos territoires, ces villes moyennes ne sont pas nécessairement celles qui structurent le plus le maillage territorial de nos départements et la vie de nos concitoyens. Nombreuses sont les villes de notre pays qui ne disposent pas d'une telle population et qui, par conséquent, passent sous le radar des critères de sélection du dispositif.

Pourtant, ces communes connaissent des réalités proches de celles des villes moyennes : ce sont des villes à identité forte, qui jouent un rôle essentiel dans le maillage de notre territoire ; elles rencontrent des difficultés importantes liées à la désindustrialisation, au renforcement des métropoles et à la désertification. Cela se traduit par des logements et des commerces vacants, et par un taux de chômage souvent supérieur à la moyenne nationale.

Une action dans le sens du plan « Action cœur de ville » nous semble fondamentale pour ces communes plus petites. Aussi, je souhaiterais connaître vos propositions pour nos petites villes rurales. Est-il envisageable qu'elles soient incluses dans le dispositif « Action cœur de ville », lors de

la seconde phase qui interviendra l'an prochain ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM et sur plusieurs bancs du groupe LaREM. – Mme Véronique Louwagie et M. Jérôme Nury applaudissent également.)*

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 suis effectivement venu, il y a quelques jours, dans votre circonscription, dans cette belle ville de Périgueux (« Ah ! » sur les bancs du groupe UDI-Agir), pour décrire le fonctionnement de l'opération « Action cœur de ville ». Nous avons fait, tous ensemble, le choix de sélectionner 222 villes candidates pour conforter ces villes moyennes. Je rappelle qu'il n'y avait pas eu d'action spécifique pour les villes moyennes depuis plus de quarante ans,...

M. Thibault Bazin, M. Sébastien Leclerc et M. Aurélien Pradié. Quelle mémoire !

M. Jacques Mézard, ministre. ...et qu'il est absolument nécessaire de conforter ces pôles de centralité, qui sont indispensables à la vie de l'ensemble de nos territoires situés en dehors des territoires métropolitains. Ce message a été entendu : il y a eu beaucoup de demandes, et nous avons fait en sorte de pouvoir y répondre de manière forte.

En même temps, nous avons maintenu les contrats de ruralité qui avaient été lancés sous le précédent quinquennat. Ces contrats ont un intérêt évident pour les territoires ruraux. C'est la conjugaison du plan « Action cœur de ville » et de ces contrats qui permettra de maintenir et de développer le dynamisme de l'ensemble de ces territoires.

Il n'est pas exclu que l'on mène des actions spécifiques en faveur de certaines villes plus petites, mais, je le rappelle, vous avez voté l'augmentation de la dotation d'équipement des territoires ruraux – DETR –, qui s'établit en 2018 à plus de 1 milliard d'euros. Nous avons maintenu le montant de la dotation de soutien à l'investissement local – DSIL – à plus de 600 millions d'euros, et avons donné des directives tout à fait claires aux préfets de département pour qu'ils confortent ces contrats de ruralité et l'action dans les territoires ruraux.

En outre, le plan « Aménagement numérique des territoires », que nous allons lancer ces prochaines semaines, est aussi une réponse aux besoins des territoires ruraux. L'appel que vous avez lancé avec force dans votre territoire a été entendu. *(Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)*

2

SOUHAITS DE BIENVENUE À UNE DÉLÉGATION ÉTRANGÈRE

M. le président. Avant de passer la parole à l'oratrice suivante, je suis heureux de saluer une délégation du groupe d'amitié Lituanie-France du Seimas de Lituanie,

conduite par son président, Arūnas Gelūnas. (*Mmes et MM. les députés et les membres du Gouvernement se lèvent et applaudissent.*)

3

QUESTIONS AU GOUVERNEMENT (*suite*)

M. le président. Nous reprenons à présent les questions au Gouvernement.

PRÉLÈVEMENT DE L'IMPÔT À LA SOURCE

M. le président. La parole est à Mme Brigitte Kuster, pour le groupe Les Républicains.

Mme Brigitte Kuster. Monsieur le ministre de l'action et des comptes publics, le prélèvement de l'impôt à la source entrera en vigueur le 1^{er} janvier prochain.

M. Marc Le Fur. Funeste réforme !

Mme Brigitte Kuster. À mesure que l'échéance approche, les inquiétudes se font de plus en plus fortes. D'un côté, les contribuables redoutent un mécanisme éminemment complexe et attentatoire à la confidentialité fiscale.

M. Thibault Bazin. Elle a raison !

Mme Brigitte Kuster. De l'autre, les entreprises déplorent son coût et les modalités de sa mise en œuvre. Quant à la société dans son ensemble, elle a tout à craindre d'un dispositif qui dilue l'impôt et lui fait perdre sa force contributive.

Une autre réforme permettant de prélever un impôt contemporain de la perception des revenus et conservant les actuelles modalités de recouvrement – qui donnent pleinement satisfaction – était possible. Les membres du groupe Les Républicains l'ont proposée, vous l'avez refusée. De fait, les entreprises se voient confier une tâche dévolue aux services de l'État, dès lors qu'elles devront désormais percevoir à leurs frais l'impôt sur le revenu.

M. Thibault Bazin. Sans compensation !

Mme Brigitte Kuster. Est-ce vraiment leur rôle ? Avec le prélèvement à la source, vous leur imposez une charge supplémentaire. Votre administration a d'ailleurs chiffré à 420 millions d'euros le coût de la réforme ; certains l'estiment même à 1 milliard d'euros. Ce coût, vous vous êtes engagé à le compenser par des mesures de simplification : pouvez-vous les détailler ?

Bien entendu, toutes ces difficultés pèseront plus lourdement encore sur les petites et moyennes entreprises, déjà assommées de taxes, de charges et de paperasserie administrative. D'ailleurs, leurs instances représentatives vous alertent depuis plusieurs mois sur l'incapacité dans laquelle elles se trouvent d'appliquer la réforme dès 2019. Le comité de suivi que vous avez présidé récemment n'a pas permis de lever leurs doutes, bien au contraire.

Monsieur le ministre, si la mise en place de la réforme est complexe pour les entreprises, elle l'est tout autant pour l'administration. Aussi ma question est-elle double : pouvez-vous nous assurer que vos services seront prêts à temps pour passer au prélèvement à la source ? Quelles garanties pouvez-vous fournir aux employeurs et aux contribuables afin qu'ils ne soient pas confrontés à une nouvelle usine à gaz ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'action et des comptes publics.

M. Gérald Darmanin, ministre de l'action et des comptes publics. Le prélèvement de l'impôt à la source, c'est-à-dire sa contemporanéité avec les revenus, est une mesure attendue par tous les Français.

M. Thibault Bazin. Qu'en pensiez-vous il y a six mois ?

M. Gérald Darmanin, ministre. Il est en vigueur dans quasiment tous les pays européens. En outre, les sondages d'opinion indiquent que 55 % à 70 % des Français sont favorables au paiement de l'impôt dès que l'on touche ses revenus et non un an après. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*) En effet, au moins 7 millions de nos compatriotes voient leur revenu changer de plus de 30 % d'une année sur l'autre : ...

M. Marc Le Fur. Vous verrez en janvier !

M. Gérald Darmanin, ministre. ...les salariés agricoles, ceux qui multiplient les contrats à durée déterminée, ceux qui partent en retraite, ceux qui se marient, ceux qui divorcent, ceux qui deviennent veufs ou veuves éprouvent de grandes difficultés à payer leur impôt un an après avoir touché des revenus plus importants.

M. Thibault Bazin. Qu'en est-il des jeunes qui ne paient l'impôt la première année ?

M. Gérald Darmanin, ministre. Nous sommes à l'écoute du monde de l'entreprise, qui est déjà collecteur d'impôt, notamment des cotisations sociales et de la TVA. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Jean-Marie Sermier. Rien à voir !

M. Gérald Darmanin, ministre. Nous devons donc les accompagner. Nous avons reporté d'un an le prélèvement à la source afin d'être prêts au 1^{er} janvier 2019. Depuis ce matin, chaque contribuable peut consulter le site *impots.gouv.fr* non seulement pour procéder à sa déclaration de revenus mais aussi pour se renseigner sur cette grande mesure de simplification et de soutien au pouvoir d'achat.

M. Pierre Cordier. Et pour ceux qui n'ont pas de réseau ?

M. Gérald Darmanin, ministre. Le système actuel, madame la députée, est surtout difficile pour les contribuables des classes moyennes et populaires, dont 60 % sont mensualisés et paient leurs impôts sur dix mois à partir du 15 de chaque mois. Avec le prélèvement de l'impôt à la source, ils le paieront sur douze mois dès qu'ils toucheront leur revenu et n'auront pas à constituer une trésorerie. Pour ceux dont les revenus sont très modestes, il y a là une importante mesure de pouvoir d'achat. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

Mme Marie-Christine Dalloz. On verra !

ÉVACUATION DE NOTRE-DAME-DES-LANDES

M. le président. La parole est à Mme Valérie Oppelt, pour le groupe La République en marche.

Mme Valérie Oppelt. Ma question s'adresse à M. le Premier ministre. J'y associe les autres députés de Loire-Atlantique. Depuis dix ans, des occupants, dont certains sont des radicaux, se sont installés illégalement sur la zone d'aménagement différé – ZAD – de Notre-Dame-des-Landes. Lundi matin, conformément aux engagements pris le 17 janvier dernier, une opération visant à expulser ceux qui ont refusé de s'établir dans la légalité ou de répondre à l'appel à projets agricoles a débuté.

En tant que députée de Loire-Atlantique, je ne peux que saluer cette décision, attendue depuis de nombreuses années par les citoyens du département. Il s'agit d'une décision de raison, une décision courageuse pour une situation locale exceptionnelle.

M. Aurélien Pradié. Zorro est arrivé!

Mme Valérie Oppelt. Il est évidemment souhaitable que cette opération se déroule le plus pacifiquement possible, dans le respect des droits des personnes. D'ailleurs, les moyens importants engagés sur place traduisent la volonté de l'État et de nos forces de l'ordre d'intervenir avec le plus grand soin.

Il faut également rappeler le but de l'intervention. À Notre-Dame-Des Landes, l'objectif de l'État n'est pas de marginaliser une partie de sa population mais d'expulser des occupants refusant de rentrer dans l'État de droit. Il importe en effet que les habitants de Loire-Atlantique, ainsi que tous les Français, sachent que l'État est en mesure de faire respecter les règles qui forment la base de notre démocratie et de notre vie collective et s'appliquent à tous.

Un engagement a été pris par notre gouvernement, il doit être tenu. Le Gouvernement doit assumer le retour à l'État de droit ; c'est à cette condition que les riverains, qui subissent la situation actuelle, pourront retrouver leur tranquillité, et que la zone pourra connaître un développement. Monsieur le Premier ministre, comment comptez-vous poursuivre ces missions et libérer durablement ces terres afin de laisser place aux opportunités prometteuses que les agriculteurs, soucieux du respect des règles et du développement de la zone, attendent de pouvoir saisir? (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

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

M. Edouard Philippe, Premier ministre. Le 17 janvier dernier, j'ai annoncé, au nom du Gouvernement, trois décisions. La première était de mettre un terme au projet de construction d'un aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes.

M. Marc Le Fur. Hélas! Drame pour l'Ouest français!

M. Edouard Philippe, Premier ministre. La deuxième était de garantir le retour des terrains qui avaient été réservés pour la construction de cet aéroport à leur vocation agricole. La troisième consistait à annoncer qu'à la fin de la trêve hivernale, les occupants illégaux des parcelles seraient délogés s'ils n'avaient pas quitté les lieux.

Nous avons mis un terme au projet ; nous avons confirmé la vocation agricole des parcelles ; et depuis lundi matin, une opération longuement préparée permet de tenir le troisième engagement, en parfaite conformité avec les décisions qui ont été prises, c'est-à-dire de faire en sorte que les occupants illégaux des parcelles soient délogés.

L'opération, menée sous l'autorité de Mme la préfète de Loire-Atlantique et du directeur général de la gendarmerie nationale, a commencé lundi matin. Elle mobilise des forces très importantes, car nous savons d'expérience, dès lors que certaines tentatives ont déjà été imaginées et même menées sur la zone, qu'il peut arriver – et nous n'avons pas été démentis depuis lundi matin – que des oppositions violentes surgissent à l'occasion de son retour dans l'État de droit.

Depuis lundi matin, les gendarmes agissent avec maîtrise, mesure et discernement, face à des oppositions souvent violentes, telles que des jets de projectiles et de fusées, parfois au moyen de catapultes. Confrontées à tout cela,

les forces de l'ordre agissent dans le calme et le respect des procédures légales en vigueur, en accompagnant les huissiers venus constater l'occupation illégale des lieux, en faisant en sorte que les biens de ceux qui occupent illégalement les lieux soient déménagés et récupérés ensuite et en déconstruisant les habitations illégales bâties sur les parcelles, avec le souci constant de respecter la loi et de faire en sorte que force reste à la loi.

Je salue la très grande maîtrise dont font preuve les forces de l'ordre dans ce contexte, ainsi que leur très grand professionnalisme. Les opérations se déroulent conformément au calendrier envisagé. Elles ont permis de déconstruire toutes les constructions illégales se trouvant à l'est de la RD 281. Elles se poursuivront dans le même esprit, avec la même fermeté et la même mesure. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Thibault Bazin. Pas un mot sur les blessés parmi les forces de l'ordre!

MOUVEMENTS SOCIAUX

M. le président. La parole est à M. Alain Bruneel, pour le groupe de la Gauche démocrate et républicaine.

M. Alain Bruneel. Monsieur le Premier ministre, entendez-vous ce front commun de la contestation qui résonne dans tout le pays? Entendez-vous cette volonté d'être constructif et d'être force de proposition? (*Vives exclamations sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

Entendez-vous les avocats, les magistrats qui plaident contre la réforme judiciaire et qui tiennent audience sur le pavé? (*Mêmes mouvements.*)

Entendez-vous les cheminots qui ont emprunté la voie de la résistance pour défendre le service public et cette belle entreprise qu'est la SNCF? (*Mêmes mouvements.*)

Entendez-vous la jeunesse, l'avenir de notre pays, à qui le Gouvernement met des bâtons dans les roues? (*Mêmes mouvements.*)

Entendez-vous les personnels des hôpitaux et des EHPAD, à bout de souffle, qui puisent dans leurs réserves physiques pour être près des patients? Manque de moyens, manque de personnel, c'est de la non-assistance à personne en danger! (*Mêmes mouvements.*)

Entendez-vous les électriciens, les citoyens qui font barrage contre la privatisation du patrimoine hydroélectrique français? (*Mêmes mouvements.*)

Entendez-vous les retraités, pour certains obligés de travailler pour survivre, et dont le pouvoir d'achat a été amputé par l'augmentation de la CSG? Ils sont indignés! (*Mêmes mouvements.*)

Entendez-vous les postiers, les agriculteurs, les salariés d'Air France, des grandes surfaces, de la métallurgie et tous ceux que je n'ai pas cités? (*Mêmes mouvements.*)

Le train des luttes vient de passer la frontière et s'installe désormais en Allemagne, votre modèle économique.

M. Laurent Furst. Le vôtre, ce serait plutôt l'Allemagne de l'Est!

M. Alain Bruneel. Enfermé dans vos certitudes, vous refusez d'écouter et vous agissez par ordonnances. Dialogue et concertation sont vos maîtres mots mais vous ne faites aucune place à la négociation. La parole gouvernementale

met de l'huile sur le feu, favorise les tensions, dresse les citoyens les uns contre les autres, et souffle sur les braises de la violence.

Bernard Griveaux, porte-parole du Gouvernement...

De nombreux députés du groupe LaREM. Benjamin !

M. Alain Bruneel. ...disait hier que ce n'est pas la question qui compte mais la qualité de la réponse. Allez-vous enfin écouter le pays ou vous enfermer seul contre tous ? (*Très vives exclamations sur les bancs des groupes LaREM et MODEM ainsi que sur plusieurs bancs du groupe LR. – Applaudissements sur les bancs du groupe GDR. – MM. Luc Carvounas, Jean Lassalle et Jean-Charles Taugourdeau applaudissent également.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement.

M. Christophe Castaner, secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement. Monsieur le député, pour entendre, il faut effectivement écouter. (*Exclamations et sourires sur les bancs du groupe LR.*) Il faut écouter la France, écouter les Français.

Il faut aussi constater que, depuis de trop longues années, chaque difficulté a été regardée et mise de côté.

M. Fabien Di Filippo. Le ministre ne se souvient pas qu'il était déjà dans la majorité précédente !

M. Pierre Cordier. Il a oublié qu'il avait été socialiste !

M. Christophe Castaner, secrétaire d'État. Pour entendre la SNCF, il faut accepter le principe de réalité – sinon on se dit une nouvelle fois qu'on traitera le problème plus tard, on laisse s'accumuler une dette de 50 milliards d'euros, et on voit chaque jour la dégradation du service. Monsieur le député, quand j'étais enfant, et que j'allais de Marseille à Nice, je mettais vingt-cinq minutes de moins qu'aujourd'hui ! Voilà ce que l'on constate ! (*Vives protestations sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

M. Thibault Bazin. Vous allez à quatre-vingts ?

M. Christophe Castaner, secrétaire d'État. J'ai aussi le souvenir d'avoir été maire d'une commune, et d'avoir appris par la presse la fermeture du tribunal d'instance. Ce que la garde des sceaux propose aujourd'hui, c'est au contraire de travailler avec l'ensemble des acteurs du monde de la justice pour optimiser notre organisation et conserver la présence judiciaire partout en France. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM ainsi que sur plusieurs bancs du groupe MODEM.*)

On peut faire le choix, monsieur le député, de surfer sur les peurs, d'alimenter les fantasmes, d'accompagner toutes les colères, même celles qui ne visent qu'à revenir sur le juste choix des électeurs. On peut penser qu'au fond on pourrait corriger par la rue ce que certains considèrent comme une erreur électorale ! (*Vives protestations sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

Monsieur le député, nos institutions donnent au Président de la République et au Gouvernement le temps nécessaire pour transformer, chaque fois que c'est nécessaire, les réalités que vous semblez refuser. Ce que nous voulons, ce n'est jamais opposer les uns aux autres,...

M. Fabien Di Filippo. Vous opposez les territoires, vous opposez les générations !

M. Christophe Castaner, secrétaire d'État. ...c'est garantir à chacun l'accès à un service de mobilité utile, l'accès à une justice de proximité. Nous voulons garantir à chacun des droits réels, et non, comme vous, des droits formels – ce qui revient, depuis de trop longues années, à abandonner

non seulement les usagers, mais aussi la France. (*Vives protestations sur les bancs des groupes FI et GDR. – Vifs applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

4

SOUHAITS DE BIENVENUE À UNE DÉLÉGATION ÉTRANGÈRE

M. le président. Mes chers collègues, je suis heureux de souhaiter en votre nom à tous la bienvenue à une délégation du Bundestag allemand, conduite par M. Andreas Jung, président du groupe de travail commun à l'Assemblée nationale et au Bundestag. (*Mmes et MM. les députés, et les membres du Gouvernement se lèvent et applaudissent longuement.*)

5

QUESTIONS AU GOUVERNEMENT (*suite*)

M. le président. Nous reprenons les questions au Gouvernement.

REVITALISATION DES COMMUNES RURALES

M. le président. La parole est à Mme Danielle Brulebois, pour le groupe La République en marche.

Mme Danielle Brulebois. Monsieur le président, j'associe à ma question mes collègues La République en marche du groupe d'études sur les enjeux de la ruralité.

Monsieur le ministre de la cohésion des territoires, j'ai l'honneur de vous interroger au nom des habitants de notre monde rural qui ne se sentent pas toujours pris en considération par le « projet France ».

Le Gouvernement vient de montrer sa volonté de soutenir les villes moyennes, grâce au plan « Action cœur de ville ». Ces annonces ont suscité l'enthousiasme dans les deux villes du Jura retenues, dont Lons-le-Saunier, ville préfecture de ma circonscription.

Monsieur le ministre, quelle est l'ambition du Gouvernement pour réenchanter aussi nos communes rurales – 90 % des communes en France – dont beaucoup sont rongées par les vacances commerciales et par la fermeture des services publics, et qui voient souvent leur centre dévitalisé ?

M. Patrick Hetzel. Parlons de la réduction des aides de l'État !

Mme Danielle Brulebois. Alors que les élus locaux de ces communes, les associations et les acteurs économiques s'évertuent à préserver l'activité, le lien social et les solidarités, quelles solutions allez-vous leur proposer pour redynamiser l'habitat, le commerce, la création d'emplois, la mobilité et les offres éducatives, culturelles et sportives ?

Quelle place entendez-vous réserver à l'intégration et au développement par le numérique ? Quelle est votre position sur les contrats de ruralité qui ont démontré leur pertinence pour faire revenir la vie dans des communes rurales redevenues attractives ? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. Pierre Cordier. Mme Brulebois était au PS, avant.

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

M. Jacques Mézard, ministre de la cohésion des territoires. Madame la députée, la richesse de la France, c'est la diversité de ses territoires. Vous vivez dans le Jura, un département qui compte de nombreux atouts – nous avons d'ailleurs retenu deux de ses villes moyennes pour l'opération « Action cœur de ville ». Je vous répondrai comme je l'ai fait il y a quelques semaines à Mme Frédérique Meunier, députée de Corrèze : vous voulez réenchanter les territoires ruraux, et vous avez raison – nous avons raison !

Il faut commencer par ne jamais enclencher la complainte du désenchantement. Nous avons, dans ces territoires, beaucoup d'atouts, de richesses, de diversité ; et depuis de nombreuses années, nous constatons que beaucoup de nos concitoyens veulent y revenir. L'objectif du Gouvernement, c'est de mobiliser le maximum de moyens pour le leur permettre.

J'ai parlé tout à l'heure des contrats de ruralité que nous maintenons ; j'ai cité l'opération « Action cœur de ville » pour les villes moyennes. Ces actions vont permettre de redynamiser ces territoires.

M. Yannick Favennec Becot. Il n'y a rien, dans ce plan !

M. Jacques Mézard, ministre. Quant à la fracture numérique, c'est un enjeu prioritaire pour les mois et les années à venir. Ces territoires doivent bénéficier des mêmes services qu'ailleurs. Nous allons multiplier, vous le savez, les maisons de services au public : plusieurs milliers seront créés au cours du quinquennat. Ce sont là des actions fortes que nous allons mener ensemble, parce que ce pays fonctionnera bien si tous ses territoires vont de l'avant, ce qui est l'objectif du Gouvernement et le but de la politique que nous menons ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

INTERVENTION DES FORCES DE L'ORDRE À NOTRE-DAME-DES-LANDES ET DANS LES UNIVERSITÉS

M. le président. La parole est à Mme Clémentine Autain, pour le groupe La France insoumise.

Mme Clémentine Autain. Monsieur le Premier ministre, depuis le début de la semaine, votre Gouvernement s'est lancé dans une fuite en avant autoritaire particulièrement dangereuse pour notre démocratie.

À Notre-Dame-des-Landes, vous avez choisi le passage en force (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM*) en lieu et place de tout dialogue, de toute solution politique, et alors même que vous n'avez pas encore de projets véritables pour les terres. Vous envoyez les blindés pour déloger *manu militari* les occupants – à l'abri des caméras (*Mêmes mouvements*), les médias étant priés de prendre leurs informations et leurs images auprès du ministère de l'intérieur. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

Votre gouvernement prétend agir au nom de l'ordre, mais ne voyez-vous pas que vous créez un triste désordre dans notre pays (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. Jean-Luc Mélenchon. Eh oui ! La chienlit, c'est vous !

Mme Clémentine Autain. La ferme des cent noms est saccagée ; plus d'une trentaine d'occupants, ainsi que des gendarmes, ont d'ores et déjà été blessés ; certains, parmi ces derniers, font part de leur lassitude et de leur incompré-

hension face à une intervention dont l'objectif est de montrer les muscles (*Protestations sur les bancs du groupe LaREM*) au moment où la contestation sociale s'aiguise.

La même stratégie brutale est appliquée pour étouffer le mouvement des étudiants qui se mobilisent contre une sélection indigne et pour des conditions d'étude décentes. Pour leur répondre, c'est la matraque que vous levez ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI. - Exclamations sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. Bruno Millienne. C'est honteux !

Mme Clémentine Autain. À Lille ou à Nanterre, les interventions de CRS dans les universités (*Brouhaha. - Vives exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)...

M. le président. Mes chers collègues, un peu de calme !

Plusieurs députés du groupe LR. C'est ici que les CRS devraient intervenir !

Mme Clémentine Autain. Voyez le désordre, monsieur le président ! (*Rires et applaudissements sur divers bancs.*)

M. Alexis Corbière. Au piquet, le groupe La République en marche !

Mme Clémentine Autain. Ces interventions au sein des universités laisseront d'amères traces sur votre rapport avec la jeunesse. Cette méthode s'apparente à une stratégie visant à pénaliser toute forme de contestation populaire.

Votre prétendu « nouveau monde » n'est qu'un régime bien ancien, dans lequel on laisse tranquilles les évadés fiscaux...

M. le président. Je vous remercie, madame la députée. (*Protestations sur les bancs du groupe FI.*)

La parole est à M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur. (*Vifs applaudissements sur les bancs du groupe LaREM. - Exclamations sur les bancs du groupe FI.*)

M. François Ruffin. Il lui restait quinze secondes ! Ce n'est pas juste, monsieur le président !

M. Jean-Luc Mélenchon. C'est scandaleux !

Mme Clémentine Autain. Je n'avais pas fini de poser ma question...

M. le président. Le temps de parole, madame la députée, est le même pour tout le monde...

Plusieurs députés du groupe FI. Non !

M. le président. ...il est de deux minutes –, y compris pour M. le ministre, qui, j'en suis sûr, le respectera. Vous avez la parole, monsieur le ministre.

M. Gérard Collomb, ministre d'État, ministre de l'intérieur. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés (*Les députés du groupe FI descendent de leurs travées en protestant, bientôt suivis par plusieurs députés du groupe GDR. - Huées sur les bancs sur les bancs du groupe LaREM*), le sens de la démocratie s'exprime encore aujourd'hui dans notre assemblée. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*) Nous souhaitons débattre avec chacune et chacun. (*M. Jean-Luc Mélenchon et M. François Ruffin s'approchent des bancs du Gouvernement tandis que les huissiers s'interposent.*)

Nous voulons éviter toutes les violences dans notre pays (*Applaudissements prolongés sur les bancs du groupe LaREM. - Plusieurs députés du groupe FI interpellent le président depuis le pied de la tribune.*) C'est ce que nous faisons à Notre-Dame-des-Landes où, dans une situation difficile, trente gendarmes ont été gravement blessés par celles et ceux que l'on incite à la

violence. *(De nombreux députés des groupes LaREM et MODEM se lèvent et applaudissent longuement. Plusieurs d'entre eux désignent la sortie aux députés du groupe FI.)*

Moi, je ne connais qu'une règle : le suffrage démocratique. *(Tumulte.)* On peut être pour ou contre un projet, mais, mesdames, messieurs les députés, c'est ici que le débat doit avoir lieu. On n'envoie pas dans les facultés ou à Notre-Dame-des-Landes, certaines personnes inconséquentes déclencher une violence que demain on ne pourra plus contenir. *(Applaudissements prolongés sur les bancs du groupe LaREM. - Plusieurs députés du groupe FI protestent. - Exclamations sur les bancs du groupe LR.)*

M. Thibault Bazin. Monsieur le président, c'est n'importe quoi !

M. Aurélien Pradié. Que fait la présidence ?

M. Maxime Minot. C'est honteux !

M. Gérard Collomb, ministre d'État. Il y a là une forme d'irresponsabilité que nous devons dénoncer, quelles que soient nos tendances politiques, devant l'opinion publique. Il y a ceux qui cherchent à trouver des solutions et ceux qui n'ont recours qu'à la violence et à la provocation.

Nous le savons : 60 % des étudiants qui commencent une licence ne la termineront jamais. Et il ne faudrait rien faire ?

À Notre-Dame-des-Landes, nous sommes en ce moment même en train de discuter avec les agriculteurs pour trouver une solution. Mais nous voulons la trouver dans la loi et l'ordre, car, sans la loi et l'ordre, il n'y a pas de pays qui tienne. *(Vifs applaudissements sur les bancs du groupe LaREM et sur plusieurs bancs des groupes MODEM et UDI-Agir. - Exclamations sur les bancs du groupe LR.)*

M. Maxime Minot. Cela fait plus de deux minutes !

M. le président. Monsieur le ministre, je vous remercie.

M. Gérard Collomb, ministre d'État. Je crois que l'opinion publique...

Plusieurs députés du groupe LR. Faites respecter le temps de parole, monsieur le président !

M. Gérard Collomb, ministre d'État. ...nous soutient aujourd'hui massivement dans notre volonté de dialogue. *(De nombreux députés du groupe LaREM ainsi que plusieurs députés des groupes MODEM et UDI-Agir se lèvent et applaudissent. - Exclamations sur les bancs du groupe LR.)*

M. le président. Mes chers collègues, je vous demande un peu de calme. *(Vives exclamations sur les bancs du groupe LR.)*

Plusieurs députés du groupe LR. Le respect du temps de parole devrait valoir pour tout le monde !

M. Maxime Minot. Il ne suffit pas d'agiter votre baguette magique !

M. le président. Mes chers collègues, depuis neuf mois qu'a commencé cette législature et que je préside l'Assemblée nationale, je fais respecter le temps de parole, qui est de deux minutes pour les questions comme pour les réponses, pour les députés – quel que soit leur groupe – comme pour les ministres. *(Exclamations sur les bancs du groupe LR.)*

M. Thibault Bazin et M. Maxime Minot. C'est faux !

M. le président. Cela m'a même valu d'être surnommé dans un journal le « serial coupeur », et je suis prêt à assumer pleinement ce rôle s'il le faut.

M. Maxime Minot. Il y a un manque d'impartialité !

M. le président. Je continuerai d'y veiller car, dans notre assemblée, je le répète, les règles doivent être respectées afin que nos débats se déroulent dans les meilleures conditions.

M. Fabien Di Filippo. Le président ne sert à rien ! À rien du tout !

NIVEAU DES ÉLÈVES EN EXPRESSION ÉCRITE

M. le président. La parole est à Mme Agnès Thill, pour le groupe La République en marche.

Mme Agnès Thill. Ma question s'adresse au ministre de l'éducation nationale. Jules Renard disait : « Plutôt que de leur faire écrire une rédaction par mois, on ferait mieux de leur faire écrire une phrase par jour ». C'est sûrement une bonne idée !

Écrire c'est tout à la fois maîtriser un geste physique et technique, posséder une langue et sa construction, mobiliser des connaissances, construire une pensée structurée et être créatif : autant de dimensions de l'écriture qui méritent d'être apprises, pratiquées et enseignées. Pour ce faire, il faut structurer sa pensée, développer le langage ; il faut oser laisser une trace, avoir l'audace de dire et d'exister !

Mais voilà, le Conseil national d'évaluation du système scolaire – CNESCO – a rendu aujourd'hui un rapport pour le moins alarmant sur le niveau des élèves en expression écrite. Il en ressort que les élèves rédigent peu et avec difficulté : 40 % d'entre eux produisent des textes courts ou très courts. Le rapport note également des pratiques pédagogiques très diversifiées : la lecture reste souvent considérée comme un préalable à l'écriture, alors que les recherches montrent que ces deux versants de l'écrit se nourrissent l'un de l'autre. La preuve en est que, dès la maternelle, les élèves produisent de l'écrit *via* les dictées à l'adulte. Enfin, le rapport montre que l'apprentissage de l'écriture doit évoluer à l'heure du numérique. Si le numérique peut être perçu comme un frein à l'apprentissage du geste – qui reste indispensable –, il peut aussi représenter une ressource essentielle. *(Murmures sur les bancs du groupe LR.)*

Fort de ce constat, le CNESCO propose plusieurs recommandations : articuler l'apprentissage de l'écriture avec celui de la lecture ; favoriser la collaboration entre élèves pour les activités liées à l'écriture ; stabiliser des orientations pédagogiques nationales claires et les évaluer pour en finir avec la succession d'orientations divergentes.

La maîtrise de l'écrit est nécessaire à la réussite scolaire et indispensable à la construction d'un parcours social et professionnel. Aussi, monsieur le ministre, comment le Gouvernement entend-il s'inspirer de ces recommandations *(Exclamations et claquements de pupitres sur les bancs du groupe LR.)*...

Plusieurs députés du groupe LR. Coupez !

M. Fabien Di Filippo. Allez, « serial coupeur » !

Mme Agnès Thill. ...pour permettre à nos élèves de progresser dans cet apprentissage ? Car enfin, comme le disait Isaac Bashevis Singer *(Exclamations sur les bancs du groupe LR.)*...

M. le président. Merci, madame la députée.

Mes chers collègues, pensez-vous que nous allons améliorer les conditions dans lesquelles se déroulent les questions au Gouvernement – dont la bonne tenue est déjà un objectif difficile à atteindre – si vous claquez votre pupitre de cette façon ? *(Protestations sur les bancs du groupe LR.)* Imaginez ce

qui se passerait si trois cents députés de la majorité faisaient de même au moment où un membre de votre groupe pose sa question... Je vous demande un peu de respect! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM. - Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

Mme Émilie Bonnavard. Jouez votre rôle de président! Et faites-le de façon équitable!

M. le président. Je fais respecter les temps de parole et je continuerai à le faire.

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

M. Jean-Michel Blanquer, ministre de l'éducation nationale. Madame la députée, votre question est des plus importantes car elle fait écho à la priorité que le Gouvernement a définie s'agissant de l'école, à savoir la maîtrise de la langue française dès l'école primaire, à l'oral comme à l'écrit – cela inclut la lecture et l'écriture qui, vous avez raison, ne doivent jamais être opposées.

À juste titre, votre question s'appuie sur des données très fermes issues du travail du CNESCO dont les conclusions viennent d'être rendues aujourd'hui. Les recommandations que vous avez citées sont fondées sur des études robustes dont nous avons besoin afin de pouvoir avancer de manière certaine.

Alors, oui, nous allons suivre ces recommandations qui rejoignent ce que nous avons commencé à faire en insistant sur la dictée quotidienne, qui peut recouvrir des formes très diverses; la rédaction régulière; la capacité à lire des textes longs qui doit devenir une compétence des enfants, ce qui signifie aussi être capable de faire des récits courts, moyens et longs. Cela suppose également que les professeurs soient bien formés à toutes les dimensions de l'entraînement à l'écriture des enfants. Enfin, dans le cadre des ateliers périscolaires, nous souhaitons, je l'ai dit ici, encourager les ateliers d'écriture au travers du labo des histoires.

De façon générale, la désinhibition des élèves, à l'oral comme à l'écrit, fait partie des missions de ce que j'ai appelé l'école de la confiance. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

CIRCULATION AUTOMOBILE À PARIS ET EN ÎLE-DE-FRANCE

M. le président. La parole est à Mme Constance Le Grip, pour le groupe Les Républicains.

Mme Constance Le Grip. Mon groupe se joint à moi pour exprimer tout son soutien aux gendarmes blessés à Notre-Dame-des-Landes. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LR et LaREM ainsi que sur plusieurs bancs des groupes MODEM et UDI, Agir et indépendants.*)

Ma question, à laquelle j'associe ma collègue Valérie Lacroute, portera sur une liberté du quotidien, celle de se déplacer. Je veux parler des déplacements en voiture. Je n'évoquerai pas la limitation de la vitesse à 80 kilomètres-heure (« Ah! » et sourires sur les bancs des groupes LaREM et MODEM), mesure rejetée par 76 % de nos concitoyens. Je n'évoquerai pas non plus la hausse massive des taxes sur les carburants (*Mêmes mouvements*), qui vient fragiliser le pouvoir d'achat des Français. Ma question portera sur le silence et l'attentisme surprenants de l'État au sujet de la circulation à Paris, en particulier sur les voies sur berges, et donc au sujet de la circulation en Île-de-France.

M. Marc Le Fur et M. Meyer Habib. Très bien!

Mme Constance Le Grip. Je sais bien que nous sommes ici à l'Assemblée nationale et non au conseil de Paris, mais la question de la mobilité est régie par les codes des transports et de l'environnement, raison pour laquelle je vous interroge.

Tous les soirs, tous les matins, des dizaines de milliers de Franciliens et de Parisiens se retrouvent bloqués sur des axes archi-saturés. Alors que la France est quasi-embolisée par une grève à répétition, la voiture reste, pour des milliers de Franciliens, le dernier moyen de déplacement possible. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Le conseil de Paris a adopté, de manière unilatérale, une délibération visant à piétonniser les voies sur berges, en l'absence totale de concertation avec les communes voisines et en contradiction totale avec le plan de déplacements urbains d'Île-de-France. Le tribunal administratif de Paris a annulé cette première délibération, mais une deuxième délibération a été adoptée, toujours en contradiction avec le plan de déplacements urbains d'Île-de-France.

Un Paris avec moins de voitures ne peut s'envisager que dans le dialogue, le respect et la concertation avec tous. Il est essentiel de ne pas pénaliser les Français qui ont toujours besoin de leur voiture pour se déplacer. La région Île-de-France a fait des propositions précises et concrètes. Monsieur le Premier ministre – ou peut-être monsieur le porte-parole du Gouvernement? –, l'État va-t-il enfin prendre ses responsabilités et sortir de son mutisme? (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

M. Fabien Di Filippo. Il connaît bien le sujet: il a de nombreuses voitures!

M. Nicolas Hulot, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Madame la députée, je ne sous-estime pas les difficultés des automobilistes que vous évoquez, tout en notant au passage que le transit sur les voies sur berges représente, aux heures de pointe, entre 3 et 6 % du trafic.

Vous prenez simplement en compte l'enjeu de mobilité. Pour ma part, je prends d'abord en compte l'enjeu de santé publique. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM et sur les bancs du groupe NG.*) Il y a, en France, 36 000 décès prématurés à cause de la pollution de l'air. Or nous n'arriverons pas à régler ce problème par de simples mesurées. Il faut non pas opposer les politiques des uns et des autres, mais les additionner, en laissant la possibilité aux collectivités territoriales d'expérimenter un certain nombre de dispositifs et de les évaluer ensuite. Je note toute de même que, si l'on en croit l'organisme indépendant Airparif, la qualité de l'air à Paris et en Île-de-France s'est améliorée en 2017, pour la première fois. (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes LaREM et NG.*) C'est la vérité, et c'est un organisme indépendant qui le dit.

Mais la situation n'est pas satisfaisante. Chacun doit prendre sa part de responsabilité: les collectivités, les citoyens, qui doivent essayer de choisir les comportements les mieux adaptés, et l'État. Celui-ci le fera: la ministre chargée des transports et moi-même allons présenter mercredi prochain un plan de lutte contre la pollution de l'air, qui sera accompagné des quatorze feuilles de route que quatorze territoires viennent de nous remettre, qui forment leur contribution propre à ce plan de santé publique. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

ACCOMPAGNEMENT DES ÉLÈVES HANDICAPÉS

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

M. Jean François Mbaye. Ma question s'adresse à la secrétaire d'État chargée des personnes handicapées.

« Nous donnerons accès à un ou une auxiliaire de vie scolaire à tous les enfants en situation de handicap qui en ont besoin pour avoir une scolarité comme les autres ». Ces mots figuraient dans le programme présidentiel du candidat Emmanuel Macron.

Le taux de scolarisation des enfants en situation de handicap ne cesse d'augmenter chaque année. À l'heure actuelle, près de 80 000 enfants bénéficient d'une inscription en établissement spécialisé. En dépit de ces progrès, la question demeure délicate. Je ne compte plus, en effet, les parents d'enfants en situation de handicap qui m'interpellent dans ma circonscription pour me faire part de leur détresse, ressentie face aux difficultés pratiques liées à la scolarisation de leurs enfants.

Cette appréhension s'explique notamment par la lenteur de la mise en place de l'aide après la prescription et par la crainte que la personne accompagnante ne démissionne en cours d'année scolaire au regard de la précarité de son statut. Madame la secrétaire d'État, un enfant intégrant l'école de la République doit être source de fierté, et non d'angoisses.

À nouveau, il convient de saluer les avancées effectuées en la matière : création d'environ 8 000 nouveaux emplois d'auxiliaires de vie scolaire – AVS – en 2017, allocation en 2018 d'un budget devant permettre la création de près de 11 000 accompagnants des élèves en situation de handicap – AESH. Il existe une dynamique positive dans ce domaine, qu'il convient de poursuivre et d'amplifier.

Néanmoins, ces améliorations quantitatives n'apparaissent pas, aujourd'hui, suffisantes au regard des difficultés rencontrées par les AVS. De plus, la fonction d'AVS peut actuellement être exercée par du personnel très peu qualifié, ce qui dessert, à mon sens, tant les enfants à accompagner – dont les handicaps sont différents, ce qui implique un encadrement propre à chacun – que les personnels eux-mêmes.

Madame la secrétaire d'État, au regard de ces considérations, et afin que les enfants en situation de handicap entrent à l'école par la même porte que tous les autres enfants de la République, pensez-vous qu'une amélioration quantitative soit suffisante ?

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

M. Jean François Mbaye. Ne faudrait-il pas également améliorer le statut et la formation des auxiliaires de vie scolaire ?

M. Pierre Cordier. Et l'heure ?

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée des personnes handicapées.

Mme Sophie Cluzel, secrétaire d'État chargée des personnes handicapées. Monsieur le député, je vous remercie de m'avoir posé cette question, qui me donne l'occasion de revenir...

M. Fabien Di Filippo. Sur la promesse du Président ?

Mme Sophie Cluzel, secrétaire d'État. ...sur la situation des accompagnants scolaires, les AVS, qui apportent au quotidien un appui si précieux aux enfants, mais aussi aux enseignants.

Vous le soulignez, les progrès de la scolarisation des élèves handicapés sont mesurables. C'est très important, nous le savons, car la scolarisation de ces élèves joue un rôle majeur dans la construction d'une société inclusive. Elle permet évidemment aux enfants handicapés d'entrer dans les apprentissages et de suivre un vrai cursus, mais cet accueil de la différence et de la diversité permet surtout aux autres enfants de grandir et d'être vraiment dans le vivre-ensemble. C'est un facteur d'amélioration du niveau de l'ensemble des élèves, ainsi que des études internationales le prouvent.

Vous avez rappelé la dynamique engagée : aujourd'hui, près de 300 000 élèves handicapés sont scolarisés, dont plus de la moitié ont besoin d'un accompagnement, individuel ou collectif ; près de 100 000 personnes accompagnent physiquement, au quotidien, ces enfants. Bien sûr, conscients de la nécessité d'avancer sur la professionnalisation, le ministre de l'éducation nationale et moi-même travaillons activement pour accélérer la transformation massive des contrats précaires en contrats pérennes d'AESH au sein de l'éducation nationale. C'est une dynamique à la fois quantitative et qualitative, car cela permet à ces personnels de suivre des parcours de formation.

Néanmoins, il nous faut progresser encore. Nous devons élargir les viviers de recrutement. C'est un problème sur lequel nous travaillons, et un décret le permettra très prochainement. Nous travaillons aussi au renforcement de l'attractivité de ce métier : nous lançons une campagne de communication, car c'est un vrai métier, un vrai emploi.

Soulignons que, pour garantir le droit à une scolarisation de qualité prenant en compte les besoins éducatifs particuliers des élèves, une transformation profonde de notre modèle éducatif et médico-social est nécessaire. Le ministre de l'éducation nationale et moi-même y travaillons. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. le président. Je profite de cet échange pour vous inviter, mes chers collègues, à venir découvrir l'exposition réalisée par l'association SOS Autisme qui se tient actuellement dans les murs de notre assemblée. Elle sera inaugurée cet après-midi à dix-huit heures trente, en présence notamment de Mme la secrétaire d'État. Je vous remercie par avance de votre présence. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

RÉFORME DE LA SNCF

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour le groupe Nouvelle Gauche.

M. Christophe Bouillon. Madame la ministre chargée des transports, la SNCF fête ses quatre-vingts ans. L'histoire de la SNCF, c'est une histoire française faite de réussites, de passions, de défis et de slogans. Le dernier slogan en date est « Rapprochons-nous. »

Pourtant, trois sujets nous éloignent dans le projet de loi examiné en ce moment.

Nous sommes éloignés sur la dette. La question n'est pas savoir : pourquoi la dette ?, à moins qu'on ne remette en question la décision, prise en 2003 et 2009, de construire de nouvelles lignes à grande vitesse. La question est de savoir ce qu'on en fait aujourd'hui, alors que cette dette pèse comme un fardeau et que, d'ici deux ou trois ans, l'ouverture à la concurrence sera une réalité.

L'Allemagne nous a montré l'exemple. Je sais que ce n'est pas facile. Les gouvernements précédents n'ont pas su trouver la martingale, même avec le vote, en 2014, de la « règle d'or » pour endiguer la dette. Les gouvernements passent, mais Bercy reste.

Nous sommes éloignés sur l'avenir de la SNCF. Vous souhaitez changer le statut de la SNCF et éteindre le statut des cheminots. Pourtant, l'Europe ne le demande pas. Cela soulève des inquiétudes. Pourquoi transformer l'entreprise en société anonyme? Certes, vous ne la privatisez pas aujourd'hui, mais vous la rendez privatisable demain. Il y a comme une présomption de privatisation.

Enfin, nous sommes éloignés sur l'avenir des petites lignes. Vous dites que, dans le projet de loi que nous examinons, vous ne les supprimez pas. Je vous crois. Pour autant, vous ne les sauvez pas en revoyant finalement la décision aux régions, sans en donner à celles-ci ni les moyens ni les conditions d'une expertise au moyen d'études ligne par ligne. (*Applaudissements sur les bancs du groupe NG et sur plusieurs bancs du groupe LR.*)

Madame la ministre, voilà ce qui nous éloigne aujourd'hui. Faites en sorte que, demain, le slogan de la SNCF ne soit pas « Éloignons-nous. » (*Applaudissements sur les bancs du groupe NG et sur plusieurs bancs du groupe LR.*)

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

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Monsieur le député, vous avez raison de le souligner: cela fait des années qu'on sait que la concurrence va arriver, et rien n'a été fait pour la préparer. (*Vives protestations sur les bancs du groupe NG.*)

Mme Valérie Rabault. Ce n'est pas vrai!

Mme Élisabeth Borne, ministre. En quoi la réforme de 2014 a-t-elle préparé l'ouverture à la concurrence? Quelles garanties avez-vous apportées aux cheminots en cas de transfert? (*Exclamations continues sur les bancs du groupe NG.*) Quels moyens avez-vous donné à la SNCF pour faire face à l'ouverture à la concurrence? Quelles réponses avez-vous apportée sur la dette? (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM. - Protestations sur les bancs du groupe NG.*)

M. François Pupponi. Ne dites pas ça! Où étiez-vous? Assumez, au moins!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je pose la question à M. le député Olivier Faure, rapporteur de la commission des finances sur le projet de loi portant réforme ferroviaire de 2014.

M. Christian Hutin, rapporteur. Vous, vous étiez directrice à la SNCF!

M. François Pupponi. Assumez!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vous êtes restés sur des déclarations et vous avez mis les sujets sous le tapis. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM - Exclamations sur les bancs du groupe NG.*) Alors, oui, nous aurions pu cyniquement nous contenter d'ouvrir à la concurrence et de dire à la SNCF et aux cheminots: Débrouillez-vous!

M. Pierre Cordier. C'est l'ancienne conseillère de Jospin qui parle?

M. David Habib. Aucune pudeur!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Mais ce n'est pas notre méthode. Nous avons fait le choix de traiter les problèmes.

M. François Pupponi. Et à la RATP, que s'est-il passé?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous avons fait le choix de préparer la SNCF et les cheminots à cette ouverture, une ouverture progressive, au rythme que souhaiteront les régions, une ouverture protectrice pour les cheminots, l'ouverture d'une SNCF entreprise publique dotée d'une organisation plus unifiée, plus efficace, d'un modèle financier soutenable, d'un cadre social modernisé et de protections fortes au niveau de l'entreprise et de la branche. En un mot, nous faisons le choix de la responsabilité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM et sur plusieurs bancs du groupe MODEM.*)

SITUATION ÉCONOMIQUE DES TRAVAILLEURS INDÉPENDANTS D'OUTRE-MER

M. le président. La parole est à Mme Nadia Ramassamy, pour le groupe Les Républicains.

Mme Nadia Ramassamy. Monsieur le Premier ministre, en tant que députée de La Réunion, je voudrais faire entendre aujourd'hui la voix des petits travailleurs indépendants: artisans, agriculteurs, maraîchers, pêcheurs, commerçants et autres, qui représentent près de 90 % du tissu économique de La Réunion.

Les outre-mer sont les territoires qui créent le plus d'entreprises, mais qui en perdent le plus chaque année. Depuis plusieurs années, les très petites entreprises sont en forte difficulté et ont du mal à se développer de façon pérenne.

Là où elles devraient pouvoir embaucher une ou deux personnes et créer de l'emploi, dans une région comme la nôtre, particulièrement sinistrée, elles sont confrontées à des prélèvements obligatoires toujours plus importants, sans parler des différentes contraintes qui peuvent handicaper fortement leur activité, comme la vie chère du fait des produits importés, le climat cyclonique, la concurrence... Ces entrepreneurs n'ont plus aucune marge de manœuvre.

Certes, vous avez diminué une faible part des cotisations sociales, mais ces allègements sont minimes. L'impôt sur leurs sociétés et les autres taxes restent encore trop pénalisants pour ces petits entrepreneurs.

Le constat est dur et très révélateur. Certains sont dans une situation tellement précaire qu'ils se retrouvent sans travail, sans droit à l'assurance chômage. Alors qu'ils ont pris des risques financiers pour l'économie du pays, ils doivent souvent vivre du RSA.

Monsieur le Premier ministre, si l'on ne prend pas aujourd'hui des mesures spécifiques pour soutenir leur activité, ils sont condamnés à brève échéance à vivre des aides sociales, ce qui pèsera sur les finances de l'État. Cette situation concerne beaucoup d'entrepreneurs indépendants français sur tout le territoire.

M. le président. Merci, madame la députée.

Mme Nadia Ramassamy. Monsieur le Premier ministre, quelles mesures envisagez-vous de prendre pour soutenir les petits travailleurs indépendants? (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR et sur plusieurs bancs du groupe UDI-Agir.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre des outre-mer.

Mme Annick Girardin, ministre des outre-mer. Madame la députée, les outre-mer, vous l'avez souligné à juste titre, ont des économies dynamiques mais extrêmement fragiles. Vous avez raison sur un autre point: l'outre-mer connaît une

dynamique grâce à laquelle nous créons de nombreuses entreprises; malheureusement, du fait de leur fragilité, leurs chances de survie sont très réduites.

Chacun doit le comprendre: dans les territoires d'outre-mer, nous avons énormément de très petites entreprises; nous souffrons surtout de l'absence de grands groupes qui, partout ailleurs sur le territoire, concourent à la croissance et maintiennent des emplois en nombre suffisant.

Nos économies, vous l'avez dit, sont soumises à des handicaps structurels: l'éloignement, l'étroitesse des marchés, la difficulté d'approvisionnement en matières premières. C'est parce que nous connaissons toutes ces difficultés que nous effectuons actuellement une revue de l'ensemble des aides économiques aux territoires d'outre-mer, dans le cadre des Assises des outre-mer voulues par le Président de la République.

Nous la pensons avec deux objectifs et deux volontés: l'audace et l'ambition, afin de structurer une économie résidentielle productive fondée sur des filières industrielles, sur l'exploitation raisonnée des ressources maritimes et plus largement de toutes les ressources naturelles, sur le tourisme et sur la production agricole.

Nous voulons aussi réfléchir aux conditions du développement ou penser un nouveau modèle d'accompagnement, un nouveau modèle économique basé sur la recherche et l'innovation.

Les nouveaux dispositifs d'intervention, nous les pensons ensemble, puisque vous participez au travail en cours, que nous menons aussi avec les entreprises. Je tiens à vous dire que nous sommes totalement impliqués sur cette question. Dans les mois qui viennent, nous pourrions apporter des réponses à vos sollicitations. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

SITUATION DES SERVICES D'URGENCES HOSPITALIÈRES

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

M. Jean-Louis Touraine. Madame la ministre des solidarités et de la santé, depuis quelques décennies, la souffrance au travail des personnels hospitaliers s'accroît. Parallèlement, nous assistons à l'engorgement des services d'urgences hospitalières et à la désertification médicale dans certains territoires. Diverses mesures ont été prises sans que ces difficultés soient résorbées. Vous-même, madame la ministre, avez proposé une série d'actions, parmi lesquelles on peut citer la modification de la tarification, la réduction des actes non pertinents, l'amélioration de l'organisation des services ou encore la révision du management. Tout cela aura un effet positif à moyen terme, c'est-à-dire dans quelques années.

Or l'impatience des malades, comme celle des soignants, se fait très vive. Ne pouvons-nous pas, dès lors, demander à la médecine de ville de contribuer plus efficacement à la permanence des soins, comme cela est fortement suggéré dans un rapport récent de nos collègues sénateurs, ainsi que par le président du Conseil national de l'ordre des médecins? Je rappelle qu'au XX^e siècle, la médecine de ville prenait très largement sa part à la permanence des soins. Votre décision d'octroyer des ressources un peu plus élevées à la médecine de ville qu'à l'hôpital pourrait aider à la poursuite de cet objectif. Une organisation moderne, offrant des possibilités individuelles de choix professionnels, pourrait être imaginée.

Par ailleurs, pour obtenir, en certains lieux, un effet immédiat, ne serait-il pas opportun de solliciter les médecins et personnels du service de santé des armées, au moment où certains hôpitaux militaires sont en cours de fermeture? Ces professionnels très compétents sont remarquablement organisés. Afin de soulager les services d'urgences générales dans les hôpitaux, le développement d'un accueil permanent des malades dans certains services de spécialité, dont la gériatrie, ne devrait-il pas être davantage encouragé?

Enfin, pour éviter un encombrement, il faut résoudre le problème de l'aval des services d'urgences. Ne peut-on pas généraliser le système des gestionnaires de lits, ainsi que la mise à disposition des lits libérés par la progression de la chirurgie ambulatoire? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

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. Monsieur le député, vous ouvrez quelques pistes. Nous avons d'ores et déjà commencé à travailler avec le Conseil national de l'urgence hospitalière pour améliorer la situation, dès notre arrivée au pouvoir, l'été dernier. Trois axes de travail sont privilégiés.

Il s'agit, premièrement de désengorger les urgences, en permettant à tous les patients qui n'ont rien à y faire d'accéder aux soins de ville. À cette fin, nous organisons avec les agences régionales de santé des équipes territoriales communes pour décroiser la ville et l'hôpital. Nous travaillons avec les EHPAD – établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes –, auxquels nous affectons des infirmières de nuit, pour éviter des hospitalisations inutiles, et que nous équipons de téléconsultations, de dispositifs de télémédecine. Nous avons diffusé une instruction pour favoriser l'hospitalisation d'emblée des personnes hébergées en EHPAD dans les services de spécialités, sans passage aux urgences. Enfin, nous avons confié au député Thomas Mesnier le soin d'élaborer un rapport sur les soins non programmés, qu'il doit remettre vers le 15 avril prochain, de façon à intégrer les soins non programmés de la médecine de ville dans l'accueil de ces patients, qui ont besoin d'accéder à ce type de soins et qui, aujourd'hui, vont directement aux urgences.

Deuxièmement, nous augmentons l'offre de médecins urgentistes. Nous avons institué la discipline de médecin urgentiste et créé 461 postes d'internes en 2017, et cette procédure sera renouvelée chaque année.

Troisièmement, nous travaillons avec les urgentistes à la fluidification des lits d'aval, notamment avec l'Agence nationale d'appui à la performance des établissements de santé et médico-sociaux, qui dispose d'un logiciel de gestion des lits d'aval, que nous allons déployer sur le territoire avec les médecins urgentistes. Nous élaborons également un indicateur de suivi des hôpitaux en tension, avec le Conseil national de l'urgence hospitalière. Nous développons enfin l'agilité de l'ouverture de lits en période de tension.

En outre, je rappelle à chacun que se faire vacciner contre la grippe constitue un geste citoyen qui évite l'engorgement aux urgences chaque hiver. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

RÈGLEMENTATION APPLICABLE AUX ÉCOLES DE CONDUITE

M. le président. La parole est à M. Antoine Herth, pour le groupe UDI, Agir et indépendants.

M. Antoine Herth. Ma question s'adresse à M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, et je vous annonce, monsieur le président, que notre groupe restera dans l'hémicycle pour entendre sa réponse. (*Applaudissements sur les bancs des groupes UDI-Agir et LaREM. – « Fayot! » sur quelques bancs du groupe LR.*)

M. le président. C'est le cours normal d'une séance de questions au Gouvernement!

M. Antoine Herth. Monsieur le ministre d'État, pour assurer la sécurité routière, faire respecter la vitesse est un élément important, au même titre que de lutter contre les addictions. Mais au-delà de la peur du gendarme, c'est la formation à la conduite qui tient la place essentielle dans l'apprentissage de comportements vertueux sur la route, en particulier chez les plus jeunes de nos concitoyens. Le code de la route est d'ailleurs en perpétuelle évolution pour tenir compte des changements de notre société et, en attendant l'avènement d'un éventuel véhicule autonome, la vigilance du conducteur reste primordiale. Aussi je veux vous interroger sur le rôle des écoles de conduite.

L'activité des auto-écoles est strictement réglementée, dans les conditions définies par le code de la route : l'établissement doit être agréé et disposer d'un local, l'enseignement doit être dispensé par un enseignant de la conduite diplômé, titulaire d'une autorisation régulièrement contrôlée par l'autorité administrative. Or les écoles de conduite sont de plus en plus confrontées à des plateformes dématérialisées, qui mettent en relation les élèves avec des enseignants auto-entrepreneurs ne respectant pas ces conditions.

Face à cette « ubérisation » de l'apprentissage de la conduite, qui se traduit par des prix attractifs, il faut se demander si la qualité de l'enseignement est toujours au rendez-vous. Aussi, monsieur le ministre d'État, que comptez-vous faire pour garantir la qualité de cet enseignement et pour permettre à tous les professionnels d'exercer sereinement leur métier? (*Applaudissements sur les bancs du groupe UDI-Agir et sur quelques 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, merci de vos propos liminaires, qui me vont droit au cœur.

Pour répondre à votre question, la lutte contre l'insécurité routière est, vous le savez, une priorité du Gouvernement. Nous la menons par une série de mesures qui ont récemment été présentées par le Premier ministre. Cette lutte doit être engagée dès l'apprentissage de la conduite, et je tiens, à cet égard, à saluer le travail exemplaire des enseignants des 13 000 auto-écoles qui maillent notre territoire, ainsi que celui des 1 400 inspecteurs du permis de conduire, dont le rôle est déterminant pour former des conducteurs à la fois compétents et responsables. Cette profession, vous l'avez indiqué, est réglementée. C'est important, car il y va de la sécurité de tous.

Toutefois, la réglementation du code de la route ne doit pas être un obstacle à l'émergence de nouveaux modèles économiques, à condition qu'eux aussi s'inscrivent dans le cadre de la loi et permettent un apprentissage de qualité. Le Gouvernement y est extrêmement attentif. C'est pourquoi nous avons engagé une action forte contre l'exercice illégal de l'enseignement de la conduite en dehors d'un établissement agréé qui, je le rappelle, est un délit. Nous avons, à cette fin, mené 500 opérations de contrôle, qui nous permettent de

garantir la qualité de l'apprentissage de la conduite en France. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM et sur plusieurs bancs des MODEM et UDI-Agir.*)

DISCOURS DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DEVANT LES ÉVÊQUES DE FRANCE

M. le président. La parole est à M. Luc Carvounas, pour le groupe Nouvelle Gauche.

M. Luc Carvounas. Ma question s'adresse à M. le Premier ministre et porte sur le discours que le Président de la République a prononcé devant les évêques de France.

M. Fabien Di Filippo. Il a beaucoup parlé pour ne rien dire!

M. Luc Carvounas. La loi de 1905 de séparation de l'Église et de l'État dispose que la République ne reconnaît aucun culte. Le discours du Président de la République a donc troublé, voire choqué beaucoup de nos compatriotes. Non – je le dis ici, devant la représentation nationale, à l'intention du Président de la République –, le lien entre l'Église et l'État n'a pas à être réparé, puisque la loi de 1905 les a justement séparés. Alors quel lien a été rompu avec l'Église aux yeux d'Emmanuel Macron? À quoi pense-t-il?

Pense-t-il au mariage pour tous, alors que le candidat Macron martelait déjà pendant sa campagne que des Français avaient été humiliés par cette loi? Pense-t-il au remboursement intégral de l'interruption volontaire de grossesse, acquis lors du dernier quinquennat? Ou pense-t-il aux avancées sur la fin de vie pour le droit à mourir dans la dignité?

M. Ian Boucard. Il pense aux sondages!

M. Luc Carvounas. Le Président doit s'expliquer. C'est sa responsabilité.

Notre pays comprend 65 % d'athées qui ont droit, eux aussi, au respect de tous. Je respecte les convictions religieuses de tous nos concitoyens et, évidemment, celles du Président de la République.

M. Thibault Bazin. Il croit en Jupiter! (*Sourires.*)

M. Luc Carvounas. Ancien maire, j'ai moi-même proposé récemment l'organisation d'une grande conférence de consensus sur la place des religions en France. Mais à l'aune de ce discours présidentiel, qui tranchera demain les grandes questions de bioéthique? Le Président de la République ou le croyant Emmanuel Macron? (*Protestations sur les bancs du groupe LaREM.*) Et puisque la foi chrétienne l'inspire, peut-être devrait-il davantage écouter le pape sur la question des migrants.

Victor Hugo déclarait: « l'Église chez elle et l'État chez lui ». Est-ce bien la consigne donnée par le Président de la République à votre gouvernement, monsieur le Premier ministre? (*Applaudissements sur les bancs du groupe NG.*)

M. Erwan Balanant. Relisez le texte de la loi de 1905!

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, j'ai déjà eu l'occasion, hier, de répondre partiellement à cette question, que je considère importante. À nouveau, je vous appelle à relire le discours du Président de la République,...

M. Christian Jacob. Oh, non! (*Sourires.*)

M. Gérard Collomb, ministre d'État. ...vous verrez alors qu'en aucun cas il ne correspond à la critique que vous en faites. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM, MODEM et UDI-Agir.*)

Le Président de la République dit qu'il existe dans notre pays différentes religions et différentes orientations philosophiques et que ce qui fait la liberté de notre pays, la raison pour laquelle son sens des libertés est reconnu dans le monde, tient au fait qu'avec la loi de 1905, on ne privilégie aucun culte ni aucune religion, mais on permet à chacune et à chacun de penser selon sa conscience. Cela est tout à fait fondamental. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM, MODEM et UDI-Agir.*)

M. Christian Hutin. Ce n'est pas le contenu du discours du Président de la République.

M. Gérard Collomb, ministre d'État. Quant à vos interrogations sur la loi, il n'y a qu'une loi dans la République française. La loi ne se fait qu'ici, et ce sont les parlementaires, représentants de la nation, qui la font. C'est ce qu'a dit le Président de la République dans son discours. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

DÉVELOPPEMENT DE LA MÉTHANISATION

M. le président. La parole est à Mme Yolaine de Courson, pour le groupe La République en marche.

Mme Yolaine de Courson. Monsieur le secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, le plan de libération des énergies renouvelables vise à renforcer la place des énergies nouvelles dans la consommation d'énergie des ménages et des entreprises partout dans le territoire. Avec en ligne de mire l'objectif de neutralité carbone en 2050, prévu par le plan Climat, vous avez lancé le groupe de travail sur l'éolien et vous vous apprêtez à réunir le groupe de travail sur le photovoltaïque.

S'agissant du gaz, qui représente un cinquième de la consommation d'énergie en France, la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte se fixe l'ambition de porter à 10 % la part du gaz d'origine renouvelable d'ici à 2030, soit 12 millions de tonnes de CO₂ évitées par an.

Au-delà du formidable potentiel que constitue la production de gaz vert pour notre pays, le développement de cette énergie renouvelable présente un fort intérêt pour l'activité économique des territoires ruraux, à travers la création d'emplois directs pour la conception, la construction et la maintenance des unités de production de biogaz. Investir dans le développement durable est une véritable opportunité pour la ruralité, en donnant aux agriculteurs les moyens de compléter leurs revenus, en professionnalisant la filière de la méthanisation et en impliquant les investisseurs et les riverains autour des projets.

Telles sont quelques-unes des quinze propositions pour le développement de la méthanisation qui ont trouvé un large consensus auprès des parties prenantes au groupe de travail sur la méthanisation que vous avez initié en février dernier. En Haute Côte-d'Or, un projet de méthanisation agricole est à l'étude dans le Châtillonnais. Il permettrait de produire l'équivalent de la consommation d'énergie de 37 000 ménages, de créer huit à dix emplois directs et de développer une nouvelle filière de formation. Préparez-vous à ce que la Haute Côte-d'Or devienne exportatrice d'énergie !

La méthanisation en offre donc un parfait exemple : non seulement la protection de l'environnement et le développement économique peuvent se conjuguer partout dans le pays, mais le durable, c'est rentable, dans la ruralité comme ailleurs !

Monsieur le secrétaire d'État, comment s'assurer que ces opportunités bénéficieront à la ruralité ? Quels outils peuvent garantir que la valeur ajoutée et les emplois liés au développement de la méthanisation seront maintenus dans les territoires ? (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Dans le cadre de la programmation pluriannuelle pour l'énergie, on parle beaucoup d'électricité, mais il est vrai que l'on parle peu ou pas du gaz. Pourtant, nous avons besoin du gaz, pour des raisons techniques – cette énergie est pilotable et stockable – et pour atteindre nos objectifs climatiques liés à la transition énergétique, comme le ministre d'État, Nicolas Hulot, le rappelle souvent. En effet, il est possible de « verdir » le gaz, et comme vous l'avez indiqué à juste titre, c'est un des objectifs de la loi de transition énergétique.

Malheureusement, notre pays est en retard. C'est une double mauvaise nouvelle, dans la mesure où la méthanisation est à la fois une bonne réponse à la transition énergétique et une source de diversification des revenus pour les agriculteurs, notamment les éleveurs. C'est pour cela que le groupe de travail interministériel, piloté par Stéphane Travert, ministre de l'agriculture et de l'alimentation, et le ministre d'État, Nicolas Hulot, a abouti à définir trois grands objectifs et quinze mesures pour favoriser la méthanisation.

La première série de mesures a trait aux simplifications réglementaires. Aujourd'hui, les procédures sont trop complexes et trop longues ; elles durent plus d'un an en moyenne, un délai que nous allons ramener à environ six mois. La deuxième famille de mesures est d'ordre financier : le ministre de l'agriculture et de l'alimentation les a évoquées lors du salon de l'agriculture en février dernier. Enfin, le dernier type de mesures concerne l'organisation de la filière, encore émergente en France. Il y a des enjeux de professionnalisation, car produire de l'énergie est un métier, et des enjeux de formation. Le but est d'améliorer l'acceptabilité locale des projets, qui rencontrent parfois des difficultés, ainsi que la confiance du monde bancaire à l'égard de cette technique.

Je tiens à remercier l'ensemble des députés, quel que soit le groupe politique auquel ils appartiennent, puisque le groupe de travail a élaboré des mesures consensuelles. Dès la semaine prochaine, j'aurai le plaisir d'installer le groupe de travail sur le photovoltaïque. J'espère que nous pourrions accomplir ensemble les mêmes efforts. (*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. Marc Le Fur.*)

PRÉSIDENTE DE M. MARC LE FUR

vice-président

M. le président. La séance est reprise.

6

RAPPEL AU RÈGLEMENT

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Mélenchon, pour un rappel au règlement.

M. Jean-Luc Mélenchon. Au titre de l'article 58, alinéa 1^{er}, du règlement qui traite de la bonne tenue des débats, je souhaite expliquer en quelques mots devant nos collègues notre sortie pendant les questions au Gouvernement.

Nous soupçonnons une sorte de prévention, peut-être machiste, qui a conduit à interrompre notre collègue Clémentine Autain peu avant la fin de sa question au Gouvernement. Certes, ses propos avaient suscité de l'émotion – après tout, c'est comme ça, cela arrive –, mais il aurait fallu tenir compte qu'elle avait été interrompue et que sa question ne pouvait dès lors pas ne pas excéder les deux minutes imparties. Quelques secondes lui ont manqué.

Nous avons donc jugé que l'oratrice avait fait l'objet d'une mesure brutale, ce qui nous a conduits à soupçonner qu'elle s'expliquait par du machisme, alors que ce n'était sans doute pas le cas. Voilà pourquoi nous sommes partis.

Là-dessus, à l'invitation du président, le ministre a commencé à répondre comme si de rien n'était et nous avons là aussi jugé cela brutal de la part de quelqu'un qui a été incapable de nous protéger dans une manifestation et incapable de faire un point sur ma situation lorsque j'ai été menacé de mort. Voilà comment ces faits, ajoutés les uns aux autres, nous ont commandé de sortir.

Naturellement, nous reprenons maintenant le débat dans les conditions ordinaires du travail parlementaire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

7

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 poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n^o 11, portant article additionnel après l'article 2.

Après l'article 2

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n^o 11.

M. Vincent Descoeur. Monsieur le président, madame la ministre chargée des transports, madame la présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, monsieur le rapporteur, monsieur le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, par cet amendement, nous proposons que, six mois après la promulgation de la présente loi, et avant l'élaboration des prochains contrats de plan État-région – CPER –, le Gouvernement remette au Parlement un rapport indiquant les dispositions financières que l'État compte prendre pour entretenir le réseau emprunté par les lignes dites secondaires.

M. Jean-Pierre Vigier. Très bien !

M. Vincent Descoeur. La déclaration du Premier ministre indiquant ne pas faire siennes les préconisations du rapport Spinetta sur les petites lignes ne nous a pas échappé, mais cela ne suffit pas à lever nos doutes quant au résultat et aux conséquences de l'ouverture à la concurrence des lignes dites secondaires,...

M. Jean-Pierre Vigier. Absolument !

M. Vincent Descoeur. ...car plus que la fréquentation de ces lignes, c'est bien l'état du réseau sur lequel elles circulent qui pose problème. En effet, le réseau se trouve dans un état préoccupant en raison d'un sous-investissement chronique que tout le monde s'accorde à reconnaître.

M. Jean-Pierre Vigier. C'est vrai !

M. Vincent Descoeur. De fait, on peut légitimement craindre que, malgré leur bonne volonté, les régions soient contraintes de renoncer à l'exploitation de certaines lignes en raison de son état.

M. Jean-Pierre Vigier. Eh oui !

M. Vincent Descoeur. Il est donc impératif que, dans le délai qui nous sépare de l'ouverture à la concurrence, SNCF Réseau et l'État consentent un effort d'investissement.

M. Jean-Pierre Vigier. Très bien !

M. Vincent Descoeur. D'où ma proposition : l'État doit préciser les investissements qu'il compte faire dans le cadre des prochains CPER ainsi que la priorisation qu'il compte mettre en œuvre. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

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. Je vous prie de bien vouloir retirer cet amendement ; à défaut, j'émettrais un avis défavorable.

Vous savez que, depuis un an et demi, SNCF Réseau produit un document où figure le montant estimé des régénérations nécessaires ligne par ligne. Par ailleurs, nous avons voté un amendement en commission visant à ce que le Gouvernement nous remette un rapport sur l'état du réseau et les coûts estimés. Il sera évidemment alimenté par le diagnostic complet de SNCF Réseau que je viens d'évoquer.

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 rappelle une nouvelle fois qu'il n'est pas dans nos intentions d'abandonner les lignes qui font le maillage de notre territoire. En lançant la réforme, le 26 février dernier, le Premier ministre a très clairement affirmé que le Gouvernement ne donnerait pas suite à cette recommandation du rapport Spinetta. Il n'y a donc pas lieu de s'interroger sur l'engagement de l'État *via* la remise d'un rapport.

M. Jean-Pierre Vigier. Si, si !

Mme Élisabeth Borne, ministre. De plus, comme M. le rapporteur vient de le rappeler, l'article 3 *quater* du projet de loi prévoit un rapport sur l'état du réseau et des circulations sur les lignes les moins circulées dans les douze mois à compter de la promulgation de la loi, ce qui permettra de fournir un état des lieux clair à la représentation nationale, mais aussi d'éclairer la préparation des prochains contrats de plan entre l'État et les régions, lesquelles sont doublement concernées, en tant qu'autorités organisatrices des services ferroviaires régionaux et co-financeurs des contrats de plan.

Il s'agira d'identifier les enjeux de chaque ligne pour nos territoires, de trouver des solutions qui optimisent les coûts de remise en état et d'exploitation et de discuter avec chaque région pour convenir des financements nécessaires dans le cadre de la prochaine préparation des contrats de plan.

M. le président. La parole est à M. Damien Abad.

M. Damien Abad. Madame la ministre, vous ne pouvez pas vous contenter de dire que les conclusions du rapport Spinetta ont été écartées et que les petites lignes sont donc protégées. C'est insuffisant ; vous devez vraiment apporter des réponses sur cette question des petites lignes.

Vous le savez comme nous : si la dette de la SNCF est aussi importante, c'est parce que nous avons trop mis l'accent sur les grandes lignes et pas sur les TER et sur ce que l'on appelle les petites lignes.

Nous avons besoin d'une vision. Au titre de sa compétence en matière d'aménagement du territoire – comme autrefois avec la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale, la DATAR – l'État peut tout à fait dessiner des trajectoires et fournir des précisions.

En outre, il existe certes les contrats de plan État-région, mais vous savez comme moi que, parfois, ils ne sont pas suivis d'effet. En fait, leur application et leur suivi sont très variables d'une région à l'autre et même de projet à projet.

Au-delà d'un rapport, nous avons besoin d'engagements précis du Gouvernement sur cette question centrale qu'est celle des petites lignes, donc celle de la fracture entre les territoires français, afin de replacer l'utilisateur au cœur de cette réforme.

M. Jean-Pierre Vigier. Absolument ! Il a raison !

M. Damien Abad. Ce n'est pas une mince affaire et nul ne peut considérer qu'elle ne peut être abordée ici. Il est de la responsabilité de l'État et du Gouvernement d'être aménageurs du territoire.

M. Jean-Pierre Vigier. C'est vrai !

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Vigier.

M. Jean-Pierre Vigier. Madame la ministre, vous souhaitez nous piéger : tout en nous assurant que vous ne supprimerez pas les petites lignes, vous n'affectez pas de crédits. Ce qui se passera est bien simple : un transfert automatique aux régions, lesquelles ne disposeront pas des moyens de financement, et les petites lignes seront ainsi supprimées.

Je rejoins donc mes collègues : nous devons avoir un plan de financement clair de ces petites lignes. Il y va de l'aménagement du territoire, notamment de la vie dans les territoires ruraux. Il faut un engagement clair, net et précis dès maintenant.

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

Mme Laurianne Rossi. Au nom de mon groupe, je demande une suspension de séance.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à seize heures quarante, est reprise à seize heures quarante-cinq.)

M. le président. La séance est reprise.

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je ne peux pas accepter le procès d'intention selon quoi l'État voudrait se défaire de la gestion des petites lignes sur les régions.

. C'est pourtant la réalité !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je rappelle que la loi ne permet pas de transférer aux régions des lignes du réseau ferré national en dehors des voies métriques et des voies réservées au fret.

Je souligne également que c'est le groupe Les Républicains qui, en commission, a présenté un amendement permettant précisément le transfert de la gestion de ces lignes aux régions, amendement sur lequel j'ai émis un avis défavorable. Ne nous trompons donc pas : ce n'est pas le Gouvernement qui envisage de se défaire de la gestion des petites lignes sur les régions, c'est votre groupe.

M. le président. La parole est à M. Adrien Quatennens.

M. Adrien Quatennens. Madame la ministre, sur ce point-là, vous prêchez dans le désert.

À cette heure, personne ne doute de la volonté du Gouvernement lorsqu'il affirme que les petites lignes ne seront pas menacées.

Vous savez très bien que, lorsque les opérateurs privés auront mis la main sur le marché, ils se soucieront d'abord et avant tout de rentabilité, ce qui conduira inévitablement à rompre des équilibres.

M. Jacques Marilossian. Mais non !

M. Adrien Quatennens. Ainsi, pourquoi les cars Macron ne sont-ils pas présents partout ? Tout simplement parce qu'ils ne sont pas rentables partout. De même, c'est bien la question de la rentabilité qui décidera du maintien ou non de certaines lignes ferroviaires, et la SNCF, quand bien même elle conserverait sa mission de service public, sera mise à mal par cette logique de concurrence.

En donnant cette garantie, madame la ministre, je maintiens que vous prêchez dans le désert. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

M. le président. La parole est à M. Gérard Menuel.

M. Gérard Menuel. Madame la ministre, depuis le début de ce débat parlementaire, vous avez un sparadrap qui vous colle au doigt : celui des finances. Avec cette dette de 50 milliards d'euros, la question qui ne cesse de ressurgir, lorsqu'on parle des petites lignes, c'est celle du financement de leur exploitation. Espérons que le Président de la République clarifiera les choses demain, car nous ne pouvons pas discuter de l'avenir de la SNCF sans avoir une vision claire de l'évolution de ses finances. Comment la dette va-t-elle évoluer ? Sera-t-elle en partie reprise par l'État ? Nous attendons des éclaircissements sur cette question, puisqu'elle se pose à propos de chaque article.

M. le président. La parole est à Mme Danielle Brulebois.

Mme Danielle Brulebois. Depuis deux jours, on agite l'épouvantail de la fermeture des « petites lignes ». Tout d'abord, je conteste cette expression, car ce que vous appelez des « petites lignes », ce sont des lignes vitales pour nos territoires. Par ailleurs, Mme la ministre a rappelé les engagements du Gouvernement. Les « petites lignes », comme vous les appelez, sont de la compétence des régions. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Damien Abad. Mme la ministre vient de dire exactement le contraire !

Mme Danielle Brulebois. Or les régions n'hésitent pas à fermer certaines de ces lignes, lorsqu'elles le jugent nécessaire. Je songe par exemple à la ligne reliant Oyonnax à Saint-Claude, que M. Laurent Wauquiez a décidé de fermer. Je ne vois donc pas pourquoi le Gouvernement s'immiscerait dans le choix des régions. L'État est aux côtés des régions, il s'est engagé à les soutenir et à les aider à maintenir ces lignes vitales pour notre territoire. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. Jean-Paul Dufrègne. C'est ce qui s'appelle refiler la patate chaude !

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Le quorum des collègues de la majorité étant atteint, je peux poursuivre mon argumentaire.

Madame la ministre, je ne vous fais aucun procès d'intention et je ne vous accuse pas de vouloir fermer des petites lignes, mais c'est un sujet qui nous préoccupe.

Monsieur le rapporteur, il ne m'a pas échappé que notre commission avait adopté un amendement prévoyant la remise d'un rapport sur l'état de ces lignes, mais ce n'est pas exactement ce que je demande. Pour ma part, je souhaiterais un rapport sur les intentions d'investissement de l'État et de SNCF Réseau. Cet établissement public, que vous avez évoqué, a en effet perdu notre confiance au fil du temps, à force de faire des estimations hasardeuses.

Madame la ministre, j'entends vos propos rassurants, mais ce que je regrette, et ce que je ne comprends pas, c'est que vous refusiez d'inscrire dans la loi les assurances que vous nous donnez. Cela va mieux en le disant, mais cela irait encore mieux en l'écrivant dans la loi.

Mme Marie-Christine Dalloz. Très bien !

M. Vincent Descoeur. Je terminerai en disant que notre collègue Danielle Brulebois, qui est intervenue pour nous apaiser, a achevé d'attiser nos craintes : il serait illusoire, et même déraisonnable, de laisser penser que les régions pourront combler à elles seules, demain, les retards d'investissement et les défauts d'entretien que l'on constate actuellement.

Mme Marie-Christine Dalloz et M. Gérard Menuel. Bien sûr !

Mme Danielle Brulebois. Il ne faudrait pas que cela s'apparente au transfert d'une « patate chaude », si vous me passez l'expression.

M. Jean-Paul Dufrègne. Voilà !

Mme Marie-Christine Dalloz. La notion de « service public » échappe à notre collègue !

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

M. Philippe Vigier. Madame la ministre, je sais que vous comprenez notre attachement à ces « petites lignes », qui ne sont pas plus petites que les autres, mais simplement plus déficitaires. Chat échaudé craint l'eau froide. Or vous savez, comme nous, que les contrats de plan État-région sont à peu près tous à l'arrêt.

M. Vincent Descoeur. Exactement !

M. Philippe Vigier. Ce n'est pas de votre responsabilité, puisqu'ils ont été signés avant votre arrivée. Ils l'ont été avec des effets d'affichage souvent déraisonnables...

M. Yannick Favennec Becot. Eh oui !

M. Philippe Vigier. ...et tout le monde a applaudi à l'époque – ne nous racontons pas d'histoires. Comme Vincent Descoeur l'a dit en des termes très mesurés, il faut redonner de la visibilité aux territoires. Or cette visibilité passera par un plan d'investissement pluriannuel, ce qui ramène toujours à la question de la dette.

Je voudrais enfin rappeler à notre collègue du groupe La République en marche que les régions sont l'autorité organisatrice des transports, mais qu'elles ne sont pas propriétaires des infrastructures.

M. Jean-Luc Mélenchon. Très bien !

Mme Marie-Christine Dalloz. C'est ce que notre collègue n'a pas compris !

M. Philippe Vigier. Ce n'est pas leur mission et elles n'ont pas de quoi financer cela. Il arrive déjà que certaines le fassent par défaut, mais ce ne devrait pas être le cas. (« *Eh non !* » sur les bancs du groupe LR.)

Chers collègues, vous avez de la chance de pouvoir compter sur les régions, mais ne leur demandez pas davantage que ce qu'elles peuvent faire. Pour aider la ministre, faites en sorte, comme nous, que la dette soit apurée définitivement – mais je dois dire que les propos des ministres de Bercy rapportés ce matin dans *Le Figaro* ne m'ont pas rassuré une demi-seconde.

M. Yannick Favennec Becot. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Rémy Rebeyrotte.

M. Rémy Rebeyrotte. Mes chers collègues, aujourd'hui, c'est bien connu, il n'y a aucune fermeture de lignes. Je dis évidemment cela sur le ton de la plaisanterie, puisque plusieurs fermetures de lignes ont eu lieu dans ma région, soit parce qu'il n'y avait plus de voyageurs, ce qui peut arriver, soit à cause du mauvais état du réseau.

Ce que je souhaite, pour l'avenir, c'est que l'on consacre moins de moyens à combler le déficit de fonctionnement et à rembourser les intérêts de la dette, et que l'on en consacre davantage à l'entretien du réseau existant – plutôt qu'à la création de nouvelles lignes. Or c'est exactement la politique qui est envisagée et qui va être mise en œuvre : je ne peux donc qu'être satisfait. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.)*

M. Vincent Descoeur. Ce n'est pas l'objet de mon amendement !

M. le président. La parole est à M. Joaquim Pueyo.

M. Joaquim Pueyo. Madame la ministre, monsieur le rapporteur, ce débat n'est pas d'un intérêt secondaire. Si les parlementaires de tous les groupes se mobilisent pour défendre les « petites lignes », c'est parce que nous avons tous entendu les chiffres qui circulent. Le rapport Spinetta identifie 8 000 kilomètres de lignes qui pourraient, à terme, être fermées. Même si vous avez dit ne pas vouloir le suivre sur ce point, ce sujet nous préoccupe.

Il est évident que ces lignes souffrent d'un déficit d'investissement, puisque certaines d'entre elles n'ont pas reçu un euro depuis plus de trente ans. On a dû transformer des trains à moyenne vitesse en trains à petite vitesse, en passant de 110 à 60 kilomètres à l'heure. Il va de soi que cela n'incite pas les usagers à les emprunter. Les régions auront-elles les moyens, demain, de gérer les trains qui circulent sur ces lignes, que l'on dit « petites » mais qui sont d'une grande importance pour les usagers ? Telles sont les quelques observations que je voulais faire.

M. Jean Lassalle. Elles sont excellentes !

(L'amendement n° 11 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 96.

M. Hubert Wulfranc. Puisque nous sommes à la recherche de recettes nouvelles, je vais tâcher de vous faire une proposition intelligente, susceptible de faire consensus au sein de cet hémicycle. Depuis plusieurs années, suivant en cela les recommandations de la Banque de France, les gouvernements successifs ont eu tendance à affaiblir les livrets d'épargne réglementés, pour inciter les populations à se tourner vers d'autres produits d'épargne proposés par les établissements bancaires.

Les députés communistes ont toujours estimé que l'épargne populaire devait être intégralement tournée vers les besoins de nos territoires. C'est vrai pour le financement du logement social, et cela pourrait l'être également en matière d'infrastructures de transport : tel est le sens de notre amendement. Même si les taux des livrets de ce type sont très dissuasifs pour les Français, nos compatriotes restent très attachés à ce type d'épargne.

C'est la raison pour laquelle nous demandons au Gouvernement la remise d'un rapport relatif à la création d'un nouveau livret d'épargne dédié au financement des infrastructures de transport, sur le modèle du livret A. En

commission, cette proposition a semblé susciter de l'intérêt, y compris dans les rangs de la majorité. Ce livret offrirait un produit d'épargne sécurisé, dont les fonds seraient partiellement centralisés par la Caisse des dépôts et consignations et disponibles pour des prêts à très long terme, afin de financer des projets et des investissements réalisés par les collectivités territoriales en vue d'améliorer les infrastructures de transport, notamment ferroviaires.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. J'émettrai un avis défavorable sur cet amendement, dont nous avons effectivement déjà débattu en commission. Au-delà du fait que nous avons des doutes sur la recette que produirait un tel dispositif, nous aurons bientôt un débat sur le financement des infrastructures, à l'occasion de l'examen du volet programmation de la loi d'orientation sur les mobilités, que nous discuterons au mois de septembre.

Nous examinerons alors les moyens d'obtenir les ressources nécessaires à la régénération, à l'entretien et au développement de nouveaux projets d'infrastructures de transport. Nous aurons donc l'occasion de revenir sur cette question intéressante, cher collègue, soit à l'occasion de l'examen de ce projet de loi, soit dans le cadre du projet de loi de finances.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vous savez, monsieur le député, que l'équilibre économique du système ferroviaire est un objectif essentiel de la réforme que nous menons, et que cette question doit être traitée de façon responsable. Or l'infrastructure ferroviaire ne peut, par nature, atteindre l'équilibre économique. Elle nécessite donc des subventions importantes : je dis bien des « subventions », et non des prêts. Faire appel aux épargnants reviendrait, pour notre opérateur national, SNCF Réseau, à contracter de nouveaux prêts, et donc de nouvelles dettes. Dans cette réforme, l'État doit prendre ses responsabilités : ce sont donc les pouvoirs publics, et non les petits épargnants, qui devront financer nos infrastructures.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, il est vrai que je suis arrivé avec quelques minutes de retard à la reprise de notre séance, mais vous en avez profité pour dire une jolie contre-vérité, en indiquant que notre groupe avait déposé un amendement, dont je suis l'auteur, prévoyant le transfert des lignes aux régions. Ce n'est pas le cas. Nous avons déjà eu ce débat en commission. Ce que nous vous proposons, c'est de suivre l'exemple de la Suisse, où il arrive que des collectivités reprennent la gestion d'une ligne, lorsque celle-ci a été fermée. Certaines toutes petites lignes, souvent en zone de montagne, sont ainsi gérées par des structures locales. Tel était le sens de notre amendement.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Alors j'avais mal compris.

M. Jean Lassalle. Tout le monde est d'accord !

M. Jean-Marie Sermier. Le groupe Les Républicains n'a absolument pas demandé de transférer quelque ligne que ce soit aux régions. J'aimerais que cela soit bien clair.

Je voudrais, pour finir, souligner qu'il y a une grande différence entre l'amendement de Vincent Descoeur et les amendements suivants. Ces derniers visent à mobiliser de l'épargne pour financer le réseau, alors que notre collègue demande que le Gouvernement expose précisément, six mois

après la promulgation de la loi, les décisions qu'il aura prises au sujet des infrastructures du réseau ferroviaire. Je constate que vous refusez de le faire.

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. L'enjeu de ce débat, madame la ministre, est que l'ouverture à la concurrence se fasse dans de bonnes conditions. Or l'expérience de nos amis étrangers montre qu'il importe que la collectivité qui va lancer l'appel d'offres soit propriétaire du matériel et de l'infrastructure,...

Mme Élisabeth Borne, ministre. Pas de l'infrastructure !

Mme Valérie Lacroute. ...pour pouvoir les mettre à la disposition des futurs opérateurs, qu'il s'agisse de la SNCF ou d'opérateurs étrangers.

L'enjeu essentiel, sur ces petites lignes, est donc que le transfert de l'État aux régions se fasse dans de bonnes conditions, pour que l'ouverture à la concurrence se fasse, elle-même, dans les meilleures conditions.

Or, en l'espèce, vous ne nous rassurez aucunement quant au maintien de ces petites lignes et à la possibilité de les ouvrir à terme, dans de bonnes conditions, à la concurrence. C'est à ce sujet que nous aurions besoin de connaître la position de l'État, en particulier pour les contrats de plan qu'il signe avec les régions.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous confirme, madame la députée, que le Gouvernement ne partage pas votre objectif de transférer la propriété des lignes aux régions. Relisons ensemble l'amendement que vous avez présenté en commission : « Enfin, si un transfert global de ce linéaire aux collectivités n'est pas souhaitable, les régions qui le souhaitent doivent pouvoir récupérer la propriété d'une partie de ces lignes. » – sont visées les lignes UIC 7 à 9, selon le classement de l'Union internationale des chemins de fer.

Le Gouvernement n'est pas d'accord : ces lignes appartiennent au réseau ferré national et le Gouvernement ne souhaite pas se défaire sur les régions de leur gestion.

M. Jean-Marie Sermier. Il faut considérer l'esprit de cet amendement, et non se limiter à sa lettre !

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

Mme Laurianne Rossi. Mes chers collègues, vous relancez le débat autour des petites lignes alors que l'article 1^{er} bis nous a déjà donné l'occasion d'en discuter longuement.

Toutes les garanties ont été posées et les modalités prévues, pour maintenir ces lignes en cas d'insuffisance de la concurrence – je vous renvoie à nouveau à l'article 1^{er} bis, qui traite de la péréquation des péages et prévoit des assurances en matière d'aménagement du territoire et de protection des lignes les moins rentables. Hélas, vous vous obstinez à revenir à la charge.

Il appartient par ailleurs aux régions de s'emparer pleinement de leur rôle en déterminant les politiques de mobilité sur leur territoire et en définissant les dessertes qu'elles voudront conserver.

Avançons à présent dans ce débat, si vous le voulez bien.

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

M. Jean-Luc Mélenchon. La clé de cette affaire réside dans l'intention.

M. Jacques Marilossian. Vous nous faites un procès d'intention, effectivement !

M. Jean-Luc Mélenchon. Le Gouvernement nous assure qu'il ne fermera pas les petites lignes – même si personne ici n'a encore été capable de définir la notion de petite ligne. Admettons. De quelles lignes parlons-nous ? De celles qui seront plus ou moins fréquentées. Si ces lignes n'appartiennent pas aux régions – point sur lequel je suis d'accord avec le Gouvernement –, l'entreprise qui gèrera le réseau devra se demander où investir. Puisque c'est elle qui subira les conséquences de la concurrence, il va de soi que, quelle que soit la qualité des intentions du Gouvernement, le résultat est prévisible : l'entreprise gestionnaire n'investira qu'en fonction de la demande.

Si l'on suit la logique du marché, il est certain que lesdites petites lignes seront fermées. Madame Brulebois, vous savez bien pourquoi l'on a supprimé la ligne qui reliait la gare de Conliège au premier plateau jurassien. Parce que la demande était insuffisante. Dorénavant, on ne peut plus rejoindre le premier plateau qu'à pied, en voiture ou en mobylette, comme je le faisais dans ma jeunesse.

Le résultat est acquis d'avance si l'on obéit à une logique de concurrence et de marché. Dans ces conditions, seule une politique globale pourrait répondre au problème. Parce que nous la défendons, nous ne laisserons pas le Gouvernement favoriser en permanence la route et les autres moyens de transport, au détriment du ferroviaire, qui est notre priorité. C'est pourquoi nous vous faisons une offre.

J'ai cité hier l'exemple d'une ligne de chemin de fer japonais à bord de laquelle ne prenait place, chaque jour, qu'une seule voyageuse. Or, le train continue à rouler car les Japonais ont prévu que demain et après-demain, ce n'est plus un mais dix, vingt ou trente voyageurs qui y prendront place car l'offre existe et qu'elle présente plus d'intérêt que la voiture ou la mobylette. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Vous vous êtes laissés manger la laine sur le dos à l'occasion de mon amendement ! J'en reviens aux recettes. Madame la ministre, vous avez enfin avoué hier que le remboursement de la dette pèserait sur les contribuables. Cet aveu pose une question politique majeure.

Par conséquent, je vous sou mets, une nouvelle fois, mes propositions pour engranger de nouvelles recettes, dans l'intérêt de l'ensemble de nos concitoyens.

Vous affirmez ne pas vouloir accumuler de nouvelles dettes, mais vous faites l'amalgame entre la mauvaise dette – celle qui a alimenté la SNCF à partir des marchés, des banques, des assurances, lesquels se sont construits un véritable veau d'or au détriment de l'entreprise publique – et la bonne dette, y compris la dette de proximité, utile pour développer l'ensemble des infrastructures régionales, comme nous le proposons.

Par ailleurs, ma comparaison avec le livret A mérite d'être prise en compte. Pensez-vous que l'État assume, depuis plusieurs années, ses responsabilités dans le financement du logement ? Non, et vous le savez. Il a transféré, une nouvelle

fois, l'effort financier sur les collectivités territoriales. Le livret A n'est pas un mécanisme négligeable, l'épargne populaire occupe une part encore essentielle dans le financement du logement social.

Pour toutes ces raisons, je maintiens ma proposition.

(L'amendement n° 96 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 154.

M. Christophe Bouillon. Cet amendement empreint de bon sens est inspiré de la compétence et de l'expérience.

Le bon sens, c'est le vôtre, madame la ministre, lorsque vous souhaitez mettre en œuvre l'ouverture à la concurrence dans les régions, pour que le processus se déroule progressivement et dans les meilleures conditions.

L'expérience, c'est celle des régions qui exercent déjà aujourd'hui, vous l'avez tous rappelé, en tant qu'autorités organisatrices de transports, une compétence en la matière et sont confrontées à la difficulté de maîtriser la connaissance des règles du marché pour bien les préparer.

Enfin, la compétence, ou plutôt l'expertise, c'est celle de Claude Abraham, qui fut sollicité pour rédiger un rapport préparatoire à l'ouverture à la concurrence. Un certain nombre de préconisations y figuraient, dont la mise en place d'une sorte de pôle national de compétences, une mission d'appui pour permettre d'accompagner les régions dans cette ouverture à la concurrence.

Cet amendement tend simplement à ce que le Gouvernement remette au Parlement, dans un délai raisonnable à partir de la promulgation de la loi, un rapport sur la création d'un pôle national de compétences, chargé d'accompagner l'ensemble des régions dans cette ouverture à la concurrence.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Vous insistez ici sur la mise en commun des compétences. Or, pour en avoir discuté avec les régions, ce n'est pas une de leurs demandes tant leurs besoins sont différenciés. Par ailleurs, ces compétences sont déjà mutualisées au sein de l'Association des régions de France – l'ARF – ou du Groupement des autorités responsables de transport – le GART.

Pour ces raisons pratiques, l'intervention d'une structure nationale ne nous paraît pas nécessaire. Je vous invite à retirer votre amendement, sinon avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur Bouillon, nous discutons beaucoup avec les régions pour préparer ce projet de loi, mais aucune demande dans ce sens n'a émergé.

Je crois au principe de libre administration des collectivités locales et je fais confiance aux régions pour s'organiser librement dans la perspective de l'ouverture du marché à la concurrence. Cette démarche sera d'autant plus simple qu'il est prévu, dans le projet de loi, une ouverture progressive, offrant ainsi la possibilité aux régions d'ouvrir à la concurrence dès décembre 2019 ou de reconduire les contrats jusqu'en décembre 2023, pour une durée maximale de dix ans. Elles auront le temps de s'y préparer,

ce qui explique sans doute que nous n'ayons pas reçu de demandes allant dans le sens de ce que vous proposez. Avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Madame la ministre, convenez que cette recommandation figurait dans le rapport de M. Abraham. Par ailleurs, cet amendement ne tend pas du tout à se substituer aux régions dans l'exercice de leurs compétences et de leurs prérogatives : il s'agit de mettre à leur disposition l'ensemble des données techniques et juridiques utiles à l'ouverture à la concurrence.

De nombreux témoignages attestent des difficultés que les régions rencontrent. Avec le temps, la compétence transports est souvent devenue le premier budget des régions ; elle réclame des moyens humains – qu'elles mettent en place –, mais aussi un appui technique. Je maintiens par conséquent mon amendement.

(L'amendement n° 154 n'est pas adopté.)

Article 2 bis

M. le président. Plusieurs orateurs sont inscrits sur l'article 2 bis.

La parole est à M. Jean-Luc Mélenchon.

M. Jean-Luc Mélenchon. De quoi allons-nous parler à présent qui n'ait été déjà abordé ? Cet article concerne l'ouverture à la concurrence des lignes de la région parisienne. Je pourrais reprendre les arguments déjà avancés, mais pour éviter de me répéter, je me contenterai de vous transmettre notre impression.

Nous avons la conviction que l'ouverture à la concurrence tournera mal. Le réseau ferroviaire de la région parisienne est déjà saturé, le matériel en limite de tension. Il n'est qu'à voir la gare Saint-Lazare – je parle de la partie affectée au réseau RER – pour s'en convaincre. La ligne B du RER, quant à elle, continuera à représenter un point de thrombose tant que le second tunnel, qui représente un coût gigantesque, n'aura pas été creusé.

Quels financements pouvons-nous espérer ? Certainement pas ceux de la concurrence. D'ailleurs, elle fera une offre opposée à celle du service public actuel. Qu'y gagnerons-nous ? Rien. J'en veux pour preuve les modèles étrangers. Prenons l'exemple de notre cher voisin et modèle en tout genre, l'Allemagne, dont les trains ne roulent pas ou très mal, dont les TGV ne fonctionnaient pas avant qu'on ne leur brade Alstom et qu'on offre le TGV français à Siemens.

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

M. Jean-Luc Mélenchon. C'est la pure vérité. Ils ne savaient pas faire rouler des trains à grande vitesse, à la différence de nous. Bref, rien ne marche. Tous les trains sont en retard et les dysfonctionnements sont tels qu'ils conduisent parfois à des situations extravagantes. On a vu des gares de villes importantes rester fermées jusqu'à plus d'une semaine parce que le manque de personnel avait provoqué un véritable chaos. Je le répète : le personnel et les coûts salariaux seront la variable d'ajustement de la concurrence. Par manque de personnel, de grandes villes allemandes ont pu rester plus d'une semaine sans train.

Pensez-y au moment où il vous sera demandé de voter pour ou contre cette ouverture à la concurrence. Bien évidemment, nous voterons contre cette ouverture dont il ne découlera rien de bon, je vous l'assure, et il ne faudra pas deux ans avant de devoir voter une nouvelle loi sur les transports. *(Applaudissements sur les bancs du groupe FI.)*

M. Jean Lassalle. Six mois !

M. le président. La parole est à Mme Danielle Brulebois.

Mme Danielle Brulebois. Le nouveau pacte ferroviaire vise à préparer le pays à l'ouverture à la concurrence. Il s'agit non pas simplement de se conformer à une obligation européenne, mais aussi de répondre aux attentes des usagers et des régions, qui souhaitent s'inscrire dans une dynamique générale des mobilités et avoir le choix.

Cet article instaure une dérogation à l'ouverture à la concurrence des services conventionnés en Île-de-France. Située au carrefour des échanges nationaux, européens et mondiaux, l'Île-de-France bénéficie d'une pluralité de voies de communication. Il faut donc tenir compte de la complexité du réseau, dont les nombreuses lignes sont imbriquées les unes dans les autres, l'importance du trafic et l'état de vétusté alarmant.

Les transports ferroviaires représentent un élément vital du fonctionnement de la métropole, de statut international. De surcroît, l'organisation des Jeux olympiques est un défi de taille qu'il faut réussir, au même titre que le projet du Grand Paris Express, indispensable pour désengorger les lignes existantes.

Dans les prochaines années, Île-de-France Mobilités devra donc engager de nombreux chantiers de mise en concurrence d'une ampleur sans équivalent et à des échéances différentes. Il est donc proposé de reporter l'ouverture des lignes RER C, D et E exploitées exclusivement par la SNCF entre le 25 décembre 2023 et le 24 décembre 2033, pour être en cohérence avec le calendrier prévu pour les lignes RER A et B, dont l'exploitation est partagée entre la RATP et SNCF Mobilités.

Ce calendrier progressif s'appuie sur des dispositions du règlement européen. L'ouverture aura lieu en concertation avec les autorités organisatrices de la région Île-de-France et de sa présidente, qui ont été consultées et qui saluent cette initiative car elle est adaptée à leur capacité d'organisation. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.)*

M. le président. La parole est à M. Bastien Lachaud.

M. Bastien Lachaud. Madame Brulebois, vous avez raison : le réseau francilien est complexe, les lignes sont imbriquées les unes dans les autres. Si une ligne de RER est saturée, c'est-à-dire s'il est impossible à la RATP ou à la SNCF d'y faire passer des trains supplémentaires, comment la concurrence pourrait-elle y réussir ? Cette concurrence, qui sera fautive, consistera en réalité dans un remplacement du service public.

M. Jean-Luc Mélenchon. Exactement !

M. Bastien Lachaud. Celui-ci s'est déjà produit dans le cadre de la ligne 11 Express de tram-train francilienne, en service depuis juillet 2017 : cette ligne est déjà privatisée puisque c'est une filiale de la SNCF qui l'exploite. Les salariés n'y ont pas le statut de cheminot, les titres de transport T+ n'y sont pas acceptés et c'est la ligne de tramway la plus chère, tandis que le service y est plus dégradé que sur

n'importe quelle autre ligne du réseau francilien. La concurrence et la privatisation qui ont été mises en œuvre sur cette ligne ont déjà démontré leur échec.

M. Jean-Luc Mélenchon. Le réquisitoire est impitoyable !

M. Bastien Lachaud. Vous avez évoqué une autre métropole de rang mondial, dont le réseau a été privatisé, Londres : les quatre cinquièmes des trains y sont quotidiennement en retard.

M. Jean-Luc Mélenchon. Quelle horreur !

M. Bastien Lachaud. Est-ce vraiment cela, votre modèle ? Voulez-vous que la région parisienne s'effondre parce que les trains n'arriveront plus à l'heure, alors même qu'aujourd'hui le taux de ponctualité dépasse les 90 % sur la plupart des lignes, en dépit de leur vétusté et du manque de personnel ? Et je n'évoque pas le fait que le RER B ne soit plus capable de rouler correctement à l'automne en raison de feuilles mortes sur les voies,...

M. Jean-Luc Mélenchon. Eh oui ! De simples feuilles mortes !

M. Bastien Lachaud. ...alors que, dans les années 1980, les feuilles tombaient tout autant sans empêcher le RER de rouler à la bonne allure. *(Applaudissements sur les bancs du groupe FI.)*

M. le président. La parole est à M. Jean Lassalle.

M. Jean Lassalle. Monsieur le président, je vous demande, même si la question vous paraît hors sujet, de ne pas me couper la parole.

Madame la ministre, ne pouvant ni me taire ni parler ailleurs, je vous prie de demander au Président de la République de ne pas intervenir en Syrie – pas maintenant, pas avec Trump, pas avec l'Anglais qui chercherait de cette manière à se rattraper un peu du Brexit. Nous n'avons aucun besoin d'aller retrouver là-bas des amis aussi chers : le Royaume-Uni, la Russie, la Turquie, l'Arabie saoudite – contentons-nous de lui vendre des armes – ou l'Iran. Ce n'est là qu'une histoire de gaz ou de pétrole.

J'ignore ce qu'a fait Bachar el-Assad. S'il est sûr que du gaz a été répandu, on ignore qui est responsable. Pouvons-nous imaginer un seul instant, monsieur le président,...

M. le président. Nous sommes très loin du sujet, mon cher collègue. *(Sourires.)*

M. Jean Lassalle. Je dois le dire.

M. le président. Je vous laisse finir, mais je vous demande d'être bref.

M. Jean Lassalle. Je sais. Je regarde les informations et je suis un vieux député inquiet. J'ai le droit d'exprimer mon inquiétude, c'est même mon obligation, monsieur le président.

M. Jean-Louis Bricout. Très bien !

M. Jean Lassalle. Nous avons été bien inspirés, grâce au président Chirac, de ne pas aller en Irak. Nous n'avons pas été aussi bien inspirés, s'agissant de la Libye, et nous ne le sommes pas s'agissant de la Syrie, où nous ne sommes plus rien. C'est pourquoi nous voulons y revenir à tout prix.

Lorsque le Président de la République soutient que Bachar el-Assad a réalisé une attaque chimique parce que les organisations non gouvernementales et les journalistes présents l'ont affirmé, je me demande où sont nos services spéciaux et notre ambassade – il est vrai que nous l'avons fermée depuis 2011 et qu'il en est de même de nos consulats.

Allez faire un tour en Syrie, mesdames et messieurs, chez ce vieux peuple. Si par malheur nous y intervenions – je le dis avec la même force que tout ce que je ressens –, préparons-nous alors à revenir souvent aux Invalides.

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Je sais gré à notre collègue Jean Lassalle de nous avoir, il est vrai de manière inattendue, rappelé une réalité douloureuse et la nécessité d'assurer l'indépendance nationale, qu'il s'agisse de notre diplomatie ou de l'enjeu du texte dont nous débattons aujourd'hui.

M. Jean Lassalle. Je n'ai pas le droit de parler ailleurs !

M. Hubert Wulfranc. Monsieur Lassalle, nous ne saurions vous en vouloir de votre démarche.

M. Jean Lassalle. De toute façon, que chacun soit tranquille : les journalistes n'y feront pas écho.

M. Hubert Wulfranc. L'article 2 *bis* vise à faire valoir les obligations de service public qui permettent à notre pays d'extraire une partie de son territoire, en l'occurrence l'Île-de-France, à la concurrence, dans le cadre d'un calendrier différé que vous avez bien voulu nous communiquer.

Or ce qu'il est possible de faire pour l'Île-de-France devrait l'être pour l'intégralité du territoire national : à moins d'obéir à une conception idéologique de cette réforme, il n'y a aucune obligation de prévoir l'ouverture à la concurrence en 2019.

La situation de l'Île-de-France nous permet en effet de revenir au réel, c'est-à-dire à la complexité des réseaux de transport d'un grand nombre de nos territoires. Vous faites référence à la dimension internationale de l'Île-de-France, mais nous considérons que de nombreuses caractéristiques, notamment en termes de densité de population, de répartition géographique des flux ou de faiblesse de l'armature métropolitaine, devraient nous permettre de faire valoir cette dérogation au « règlement OSP » – obligation de service public – sur l'ensemble du territoire national.

Cela étant, dérogation ou pas, la rentabilité guidera toujours l'ouverture à la concurrence et, ne nous y trompons pas, la guide déjà. C'est ainsi que Thalys a récemment annoncé qu'il ne desservirait plus Lille à partir de 2019, parce qu'il n'y aurait que 300 voyageurs.

M. Bastien Lachaud. Eh oui !

M. Hubert Wulfranc. Il est vrai que Lille n'est pas Paris, mais c'est tout de même la capitale des Flandres. Le service public devrait continuer d'être assuré sur cette séquence du marché ferroviaire.

M. Jean-Luc Mélenchon. Vous avez raison, monsieur Wulfranc !

M. le président. La parole est à Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. Je tiens, quant à moi, à saluer la méthode proposée par le Gouvernement pour la mise en place de l'ouverture à la concurrence sur le réseau de l'Île-

de-France. En effet, l'organisation de cette ouverture est raisonnée et prend en considération les contraintes locales. Le calendrier est étalé et progressif : 2033 pour la plupart des lignes et 2039 pour les RER A et B.

L'établissement de ce calendrier prend ainsi en compte les travaux en cours et à venir du RER A, ce qui augure d'une ouverture à la concurrence dans de bonnes conditions.

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

M. Philippe Vigier. Je n'ai pas peur de la concurrence si nous l'abordons dans des conditions sereines. Or la grande maison SNCF est sous-dotée financièrement.

Les études d'impact sur l'ouverture à la concurrence dans les pays qui nous entourent révèlent que le trafic s'est développé, que le gâteau s'est agrandi. Il convient également de prendre en compte la multimodalité. L'organisation des entreprises de transport, dont la SNCF, doit donc évoluer pour que le prix du kilomètre-voyageur puisse baisser. Des expérimentations en ce sens ont déjà été menées : elles prouvent que c'est possible, d'autant que le gâteau continuera de se développer puisqu'on se déplacera de plus en plus.

Je rejoins en revanche Jean-Luc Mélenchon sur les difficultés que rencontre SNCF pour investir. Il lui arrive même, parce qu'elle est sous-dotée, de ne pas avoir la capacité financière d'acheter ses wagons : ce sont les régions qui les achètent à sa place. Celles-ci ont dépensé pour plus de 4 milliards d'euros à ce titre depuis dix ans.

M. Jean-Luc Mélenchon. Oh là là !

M. Philippe Vigier. Demain, si rien ne change, l'entreprise fonctionnera encore moins bien qu'aujourd'hui. D'ailleurs, alors que, jusqu'en 2012, le trafic n'a cessé d'augmenter, il diminue depuis cette date. Pourquoi ? Parce que les infrastructures ne suivent plus. Madame la ministre, redonnez des moyens à la SNCF.

Oui à la concurrence, il ne faut pas en avoir peur, mesdames et messieurs les députés de La France insoumise : la SNCF est tenue par des gens hors pair, des techniciens de grande qualité. Elle ne doit pas viser uniquement le marché français. Elle ira sur d'autres marchés. Il est possible d'exporter le modèle français.

M. Jean-Luc Mélenchon. Cela ne va pas donner un sou en plus pour notre réseau, tout cela !

M. Philippe Vigier. Ayez confiance dans le modèle français. Il faut toutefois que soient donnés à la SNCF les moyens de se développer.

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Bricout.

M. Jean-Louis Bricout. Dans les territoires ruraux, dès qu'on évoque l'ouverture à la concurrence, c'est la panique. Pourquoi ? Parce que qui dit concurrence, dit productivité, rentabilité, retour sur investissements, et or ces logiques purement budgétaires inquiètent les territoires. En effet, les enjeux ferroviaires dépassent les seules logiques budgétaires pour concerner également l'aménagement du territoire, les services et l'écologie.

Ces craintes, madame la ministre, sont légitimes, même si vous avez cherché à les dissiper en assurant que les petites lignes ne seraient pas fermées. Nous savons toutefois qu'elles sont en mauvais état. Or nous n'avons aucune réponse précise en matière d'investissement budgétaire. Le contrat

de performance qui prévoit un investissement de 46 milliards d'euros entre 2017 et 2026 sera-t-il maintenu ? Nous n'avons aucune visibilité non plus, qu'il s'agisse de la gestion de la dette, alors que les intérêts de celle-ci coûtent quelque 1,5 milliard à la SNCF, ou des péages, ligne par ligne.

Vos annonces ne sauraient donc finalement nous rassurer en raison de toutes ces incertitudes budgétaires et de l'absence de chiffres précis, d'autant que tous, ici, nous savons très bien que la logique de Bercy a toujours visé la suppression de 8 000 kilomètres de lignes pour assurer le redressement de la SNCF. Or Bercy hier, c'est vous aujourd'hui.

M. Philippe Vigier. Bercy pour tout !

M. le président. La parole est à M. Jacques Marilossian.

M. Jacques Marilossian. Monsieur Mélenchon, vous avez exprimé un souci que je partage, à savoir la qualité du service ferroviaire et du service public. J'ai été élevé à l'école de Guy Braibant : je partage donc une telle vision du service public. Vous avez également souligné que tout est dans l'intention. Or j'ai le sentiment d'assister à un procès d'intention sur l'ouverture à la concurrence. Affirmer des contre-vérités avec grand talent n'en fait pas des vérités.

Vous ne pouvez pas comparer l'ouverture à la concurrence à l'apocalypse en évoquant le Royaume-Uni. Y avez-vous déjà pris le train régulièrement ?

Mme Caroline Fiat et M. Bastien Lachaud. Oui !

M. Jacques Marilossian. C'est mon cas. Or, s'il est vrai que des problèmes – de réseaux avant tout – se posaient il y a dix ou quinze ans, aujourd'hui la plupart des trains britanniques arrivent à l'heure. Quant au rapport entre la concurrence et le prix du billet au Royaume-Uni, il tient dans l'absence de subventions. Voilà pourquoi vous payez à Londres votre ticket de métro quatre à cinq fois plus cher qu'à Paris.

S'agissant de l'Île-de-France, le texte évoque un contrat de service public, c'est-à-dire – madame la ministre me démentira si je me trompe –, une délégation de service public.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Exactement !

M. Jacques Marilossian. Or, généralement, la délégation de service public fonctionne à partir du moment où un cadre précis, en matière de qualité et d'obligations, a été défini. Je prendrai l'exemple des délégations du service public de l'eau, ... (*Rires et exclamations sur les bancs du groupe FI.*)

M. Bastien Lachaud. Quel exemple !

M. Jacques Marilossian. ...qui fonctionnent relativement bien.

Mme Caroline Fiat. Les investissements ne sont pas réalisés !

M. Jacques Marilossian. Personne ne saurait dire que l'eau est plus chère ou moins chère selon que sa distribution est assurée dans le cadre du service public ou dans celui d'une délégation.

M. Bastien Lachaud. Elle est 20 % plus chère dans le cadre d'une délégation !

M. Jacques Marilossian. À un certain moment, il faut arrêter de raconter n'importe quoi !

M. le président. La parole est à M. Frédéric Petit.

M. Frédéric Petit. Je tiens tout d'abord à observer, à l'intention de M. Lassalle, que la commission des affaires étrangères s'est réunie en urgence ce matin compte tenu de la situation en Syrie. Tous les députés étaient invités à cette séance.

S'agissant de l'ouverture à la concurrence, je ne suis pas d'accord avec M. Mélenchon lorsqu'il soutient que, comme les trains circuleront sur le même segment, la seule variable d'ajustement sera le personnel. Ce le sera, effectivement, en coût. Ce ne le sera pas en développement. Il sera possible, comme dans de nombreux autres secteurs d'activité – je pense au béton ou aux réseaux de chaleur, que je connais bien – de développer les services rendus, comme emporter son vélo avec soi ou avoir la possibilité d'acheter son billet en dehors des guichets. Le développement des services suppose l'ouverture à la concurrence : faute de concurrence, ils ne se développent que lorsque l'ordre en vient d'en haut.

Les variables d'ajustement peuvent être négatives, comme celles que vous décrivez, monsieur Mélenchon, mais elles sont très souvent positives, en particulier lorsqu'elles sont liées au développement de l'activité – à l'augmentation de la taille du gâteau, comme disait M. Vigier – ou à l'adaptation de l'offre.

C'est en tout cas ce que nous constatons dans d'autres pays. Par exemple, pour aller de Berlin à Varsovie, je préfère le train à l'avion car je peux utiliser le wifi par-delà les frontières. Voilà ce qui va se passer et ce que nous allons rechercher. (*Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM.*)

M. le président. La parole est à M. Pierre Dharréville.

M. Pierre Dharréville. Le problème, mes chers collègues, c'est que vous nous vendez des choses qui n'arriveront pas.

M. Bruno Millienne. Pourquoi ?

M. Pierre Dharréville. La description que vous faites ne correspond pas à la réalité que nous vivons dans quelques années.

L'ouverture à la concurrence pose de graves problèmes, qui peuvent effectivement s'avérer particulièrement aigus en Île-de-France – c'est sans doute ce qui justifie cet article 2 *bis*. Gageons que nous retrouverons ces mêmes problèmes dans d'autres métropoles, qui disposent aussi de réseaux complexes de transport ferroviaire. Je pourrais vous parler de la métropole lilloise ou de la métropole marseillaise.

Évidemment, toutes les métropoles n'ont pas le même réseau de transports, ce qui est d'ailleurs parfois regrettable car de nombreux investissements auraient dû être réalisés dans les Bouches-du-Rhône afin de développer un réseau ferroviaire cohérent, avec des connexions beaucoup plus importantes entre les différentes villes, avec l'aéroport de Marseille Provence, entre les deux bassins du port de Marseille, et des trains beaucoup plus fréquents. Cependant, dans d'autres régions de France, il existe des réseaux complexes qui méritent d'être regardés de près.

Pour toutes ces raisons, il ne faut pas ouvrir le secteur ferroviaire à la concurrence, ni en Île-de-France ni ailleurs. Il faut résister, comme le font déjà certaines régions comme l'Occitanie, qui a signé lundi un accord avec la SNCF allant jusqu'à 2025 – donc bien au-delà de 2019 – et prévoyant une augmentation de 11 % du trafic des TER d'ici là – je vous passe les détails. De cette façon, ces régions veulent résister à la logique de la mise en concurrence dès aujourd'hui, et je crois qu'elles ont raison.

Le problème, madame la ministre, c'est qu'il y a une question à laquelle vous ne répondez pas : vous ne nous avez pas dit quelles missions vous fixez à SNCF Mobilités. Vous allez m'expliquer qu'il est possible de contractualiser avec la SNCF, puisque la région Occitanie le fait, mais elle le fait pour se protéger ; sa démarche très défensive ne lui permet pas de construire l'avenir avec la sécurité qu'elle souhaiterait.

Il devient donc de plus en plus difficile de conserver une gestion directe des services publics. C'est également le cas en matière de distribution de l'eau, un sujet évoqué par M. Marilossian. La commune où j'habite, Martigues, assure la gestion du service public de l'eau, mais elle subit des pressions de toutes parts pour abandonner cette question publique et adopter la solution proposée par la métropole, qui aurait des conséquences négatives pour les consommateurs. Pourtant, aujourd'hui, le prix de l'eau à Martigues est sans doute le moins élevé de la région.

L'existence même de l'article 2 *bis* est l'aveu que l'ensemble de la réforme pose problème.

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 50 et 120, tendant à supprimer l'article 2 *bis*.

La parole est à M. Bastien Lachaud, pour soutenir l'amendement n^o 50.

M. Bastien Lachaud. Notre collègue Jacques Marilossian nous a expliqué que la gestion privée fonctionnait mieux que la gestion publique en prenant l'exemple de la distribution d'eau. C'est un exemple que je connais bien car il s'agit d'un sujet important dans ma circonscription. Lorsqu'elle est distribuée par le secteur privé, l'eau coûte 10 % à 20 % plus cher – ce n'est pas nous qui le disons, c'est la Cour des comptes.

M. Jacques Marilossian. C'est totalement faux !

M. Bastien Lachaud. Les billets de train du secteur privé coûteront donc au minimum 10 % plus cher. (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*) Mes chers collègues, je ne vous ai pas interrompus.

Par ailleurs, les réseaux d'eau fuient de partout, ce qui occasionne d'énormes pertes. J'imagine donc que les rails gérés par le privé ne seront plus droits. (*Exclamations sur les bancs des groupes LaREM, MODEM et LR.*)

M. Jean-Marie Sermier. C'est possible, en effet, si les opérateurs boivent autre chose que de l'eau ! (*Sourires.*)

M. Bastien Lachaud. S'agissant de l'assainissement... (*Les exclamations se poursuivent sur les bancs du groupe LaREM.*) S'il vous plaît, monsieur le président...

M. le président. Mes chers collègues, écoutez M. Lachaud !

M. Jacques Marilossian. Il va se noyer ! (*Sourires.*)

M. Bastien Lachaud. Le dernier syndicat d'assainissement d'Île-de-France vient de passer en régie publique parce que la justice a mis en évidence des malversations, voire des actes de corruption.

M. Bruno Millienne. Je ne vois pas le rapport avec notre sujet !

M. Bastien Lachaud. Aussi, comment les marchés publics passés dans le cadre de la privatisation des lignes de chemin de fer seront-ils attribués ?

Je vous ai décrit la situation de l'eau en France aujourd'hui. Si nous voulons éviter qu'il en aille de même pour le rail demain, nous devons nous opposer à cette privatisation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

M. Jacques Marilossian et **M. Bruno Millienne.** Vous dérailliez !

M. le président. La parole est à M. Pierre Dharréville, pour soutenir l'amendement n^o 120.

M. Pierre Dharréville. Comme nous venons de l'indiquer, l'article 2 *bis* prévoit des modalités spécifiques d'ouverture à la concurrence en région Île-de-France, en raison de la complexité du réseau. Si l'ouverture à la concurrence est prévue sur une période large, allant de 2023 à 2039 selon les lignes, l'article 2 *bis* fixe bel et bien cet objectif pour l'Île-de-France. Le calendrier proposé souligne combien l'ouverture à la concurrence s'apparente à une véritable usine à gaz. Il donne également la mesure de la complexité de ce que peut être un système ferroviaire à partir du moment où l'État décide d'en modifier les règles en adoptant une approche assez dogmatique.

Face aux risques avérés de désorganisation du système ferroviaire et de renchérissement du coût de transport pour les usagers qu'implique l'ouverture à la concurrence, nous proposons de supprimer cet article. À charge pour le Gouvernement de proroger le régime d'exception applicable à l'Île-de-France et de l'étendre au reste du territoire, conformément à ce qu'autorisent d'ailleurs les articles 4 et 5 du règlement européen que nous avons déjà évoqué.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Défavorable, dans la mesure où l'ouverture à la concurrence des lignes en Île-de-France doit tenir compte des spécificités considérables tenant à l'imbrication et à la densité du réseau, ainsi qu'à l'ampleur des chantiers en cours, qui représentent 8 milliards d'euros pour les opérations de régénération et 10 milliards d'euros pour le développement. À mon sens, le calendrier proposé permet une ouverture progressive à la concurrence.

Permettez-moi de revenir brièvement sur l'exemple allemand. En Allemagne, les trains régionaux ont deux fois moins de retard qu'en France – ce fait est documenté un peu partout. Par ailleurs, la Deutsche Bahn va procéder cette année à 18 000 recrutements. Cela devrait faire un petit peu réfléchir.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur Lachaud, je me préoccupe de l'avenir du service public ferroviaire, de la SNCF et des cheminots : je vous parlerai donc non pas de la gestion de l'eau, mais bien de la réforme ferroviaire.

Mme Caroline Fiat et **M. Bastien Lachaud.** Dites-le à M. Marilossian ! C'est lui qui a pris l'exemple de la gestion de l'eau !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Comme l'ont souligné MM. Mélenchon et Vigier, il va falloir investir beaucoup pour remettre en état notre réseau ferré national, particulièrement en Île-de-France où le contrat passé avec l'État prévoit 8,5 milliards d'euros d'investissements de régénération au cours des dix prochaines années, soit trois fois plus que le niveau d'investissement il y a dix ans, pour remettre le réseau en état. C'est pourquoi nous proposons un calendrier

adapté à cette région, en lien avec Île-de-France Mobilités car il est important de respecter les responsabilités des régions en la matière.

Par nature, monsieur Wulfranc, une exception ne peut pas être le cas général. Aussi affaiblirait-on le principe même de l'exception en laissant croire que la mesure en question pourrait s'appliquer à l'ensemble du territoire national. Laisser croire que l'on pourrait différer l'ouverture à la concurrence serait dangereux pour la SNCF : cela ne lui permettrait pas de se préparer à cet événement dans de bonnes conditions.

Enfin, monsieur Dharréville, monsieur Lachaud, nous parlons de contrats de service public. Il n'est évidemment pas question de permettre à plusieurs entreprises de circuler sur la même ligne,...

M. Bastien Lachaud. Ce n'est pas ce que nous avons dit !

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...qu'il s'agisse d'une ligne Transilien ou, comme nous le verrons tout à l'heure, d'une ligne TER. La délégation de service public, c'est le service public à la française,...

M. Bastien Lachaud. Pas du tout !

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...dans lequel c'est la puissance publique qui organise le service public et l'opérateur qui le réalise.

Pour toutes ces raisons, je suis défavorable à ces deux amendements de suppression.

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie.

Mme Sophie Auconie. Je voudrais redire deux ou trois vérités. Monsieur Lachaud, je dénonce votre façon d'exposer de façon anxigène des contre-vérités.

M. Jimmy Pahun. Effectivement, c'est la journée !

Mme Caroline Fiat. Ce ne sont pas des contre-vérités, nous répétons ce que dit la Cour des comptes !

M. Jean-Luc Mélenchon. Oh, ça va ! Vous vous prenez pour la chaisière du bal des petits lits blancs ?

Mme Sophie Auconie. Ce n'est pas parce que vous les exposez avec brutalité qu'elles deviennent des vérités. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes UDI-Agir, LaREM et MODEM.*)

M. Jean-Luc Mélenchon. Et allez ! Maintenant ce sont les autres animaux qui applaudissent en cadence ! (*Rires sur les bancs du groupe FI.*)

Mme Sophie Auconie. Le service public doit évoluer. Je vais reprendre l'exemple de l'eau, puisque Mme la ministre n'a pas souhaité le faire, ce que je comprends tout à fait. Aujourd'hui, un mètre cube d'eau coûte en moyenne 2,04 euros ; pour l'assainissement, le prix moyen du mètre cube est de 2,01 euros. Ces prix sont très largement inférieurs à ceux qui sont pratiqués dans le reste de l'Europe, alors même que la gestion de l'eau fait le plus souvent l'objet d'une délégation de service public.

M. Jean-Luc Mélenchon. « Ceci était un message publicitaire pour Veolia et Suez » !

Mme Sophie Auconie. Plusieurs études, que je vous adresserai par mail, démontrent que le passage en régie municipale ne fait ni baisser ni augmenter le prix de l'eau.

M. Bastien Lachaud. Félicitations ! Vous êtes plus forte que la Cour des comptes !

Mme Sophie Auconie. Tout cela n'est que mensonge. On ne peut pas dire que la réforme du service public n'est pas dans l'intérêt des usagers, auxquels elle offre un service qui correspond à la société en mutation dans laquelle nous vivons et dans laquelle, monsieur Lachaud, vous ne vivez visiblement absolument pas. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes UDI-Agir, LaREM et MODEM.*)

M. Jean-Luc Mélenchon. C'est ça ! Le bonjour de Veolia !

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

M. Jean-Luc Mélenchon. Madame Auconie, vous n'êtes pas obligée d'être désagréable pour vous adresser à nous.

M. Bruno Millienne. Et vous, est-ce que vous êtes agréable ?

M. Jean-Charles Colas-Roy. Vous nous avez montré un bel exemple tout à l'heure !

M. Jean-Luc Mélenchon. Vous voulez nous empêcher de dire certaines choses, qui seraient des contre-vérités parce qu'elles ne vous conviennent pas. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

Tout à l'heure, mes chers collègues, mon ami Bastien Lachaud a suggéré avec un peu d'humour que les rails dont la gestion serait confiée à un opérateur privé ne seraient pas droits. Mais vous savez comme moi que, sur de tels rails, aucun train ne pourrait rouler : c'était donc de l'humour ! (*Mêmes mouvements.*) Vous savez, l'humour, c'est un moment où l'on sourit. Il y a aussi des moments où l'on ne sourit pas : c'est ce qui est en train de se produire.

Vous n'êtes pas obligés de nous accuser de dire des contre-vérités parce que vous n'êtes pas d'accord. Nous nous contentons de vous redire ce qui figure dans le rapport de la Cour des comptes, qui montre que l'eau distribuée par le secteur privé coûte plus cher que celle qui est distribuée par le secteur public.

D'une manière générale, puisque vous en parlez et que nous examinons des amendements de suppression, je ne voudrais pas euphémiser la position politique qui est la nôtre : nous sommes contre la concurrence.

M. Jacques Marilossian. Au moins c'est clair !

M. Bruno Millienne. On l'avait bien compris !

M. Jean-Luc Mélenchon. Nous ne croyons pas qu'elle apportera quoi que ce soit en matière de transports publics, surtout après avoir séparé la gestion du réseau de son utilisation, parce que la nature des équipements concernés ne permet pas de rentabiliser le réseau sans tenir compte de son utilisation future.

Nous souhaitons que le transport public par rail soit prioritaire, et que l'on prenne pour ce faire les mêmes mesures d'incitation – j'allais dire « d'intimidation », pour faire bref –

M. Jacques Marilossian. Est-ce de l'humour ?

M. Jean-Luc Mélenchon. ...que celles qui ont permis, au contraire, qu'il y ait aujourd'hui plus de voitures et de camions qu'il n'y a de trains. Si nous dirigeons le pays, nous prendrions des mesures pour qu'il y ait moins de camions, moins de voitures et plus de trains, notamment en obligeant un certain nombre de camions à prendre le train entre la frontière belge et la frontière espagnole, par exemple.

M. Bruno Millienne. Comment feriez-vous ?

M. Jean-Luc Mélenchon. Revenons-en à nos amendements de suppression. Pourquoi la concurrence est-elle nécessairement malsaine dans une telle situation ? Je ne dis pas qu'elle est malsaine dans toutes les situations, mais qu'elle l'est dans celle-ci parce qu'elle augmentera les tarifs sans améliorer le service.

M. Bruno Millienne. C'est faux !

M. Jean-Luc Mélenchon. Toutes les sociétés proposeront le même service en passant sur les mêmes rails ; par conséquent, la différence se fera sur d'autres aspects, c'est-à-dire principalement sur le coût salarial.

M. Jacques Marilossian. C'est faux !

M. Jean-Luc Mélenchon. Quelqu'un a dit tout à l'heure que nous, Français, étions très forts. Ça, je le sais : nous produisons le meilleur train du monde, que nous avons bradé à Siemens. Notre collègue a donc raison de dire que les techniciens de la SNCF sont très forts,...

M. le président. Veuillez conclure, mon cher collègue.

M. Jean-Luc Mélenchon. ...mais expliquez-moi l'intérêt d'aller faire rouler des trains dans les autres pays. Que les autres pays fassent rouler leurs trains, et nous ferons rouler les nôtres.

M. le président. Merci, monsieur Mélenchon.

M. Jean-Luc Mélenchon. Quel est l'intérêt de cette compétition ? Elle n'a pas de sens. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI. – Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. Jean-Charles Colas-Roy. Nous n'avons qu'à fermer les frontières !

M. Jean-Luc Mélenchon. Si vous le souhaitez, vous pouvez prendre le train pour aller en Allemagne !

M. le président. La parole est à M. Pierre Dharréville.

M. Pierre Dharréville. Madame la ministre, vous avez une conception extrêmement réduite du service public à la française : ce n'est pas la délégation de service public.

Finalement, vous proposez d'intégrer des opérateurs privés là où il n'y a que des opérateurs publics. Or l'objectif des opérateurs privés sera de faire des profits, car l'objet commercial de ces entreprises va prendre le pas. Où vont-ils chercher ces profits ? Ils les feront évidemment pour partie sur les salaires, comme vient de le dire notre collègue Jean-Luc Mélenchon, et pour partie sur les matériaux utilisés. Pour le reste, je ne sais pas où ils les réaliseront, mais il va bien falloir dégager des marges et donc peut-être, à l'arrivée, augmenter le prix des billets.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ce n'est pas eux qui en décideront !

M. Pierre Dharréville. En intégrant dans le système un opérateur dont l'objet n'est pas de garantir le service public au moindre coût et avec la meilleure qualité, les choses se passeront évidemment de cette façon.

Nous disons donc, quant à nous, que ces marges ne sauraient être dégagées sur nos transports au quotidien, sur les biens communs, sur l'avenir de la planète.

Madame la ministre, vous avez dit qu'il allait être nécessaire d'investir beaucoup sur le réseau : nous partageons ce point de vue. Mais vous en tirez argument pour le report de l'échéance en Île-de-France.

Finalement, vous souhaitez investir de l'argent public en vue de livrer à tous ceux et à toutes celles qui viendront y réaliser des profits un réseau en excellent état. Nous allons donc, une fois encore, investir de l'argent public qui va servir à gonfler des dividendes.

Tel est le problème que nous pointons depuis le départ concernant l'ouverture à la concurrence : nous sommes donc effectivement en désaccord avec vous.

Monsieur le rapporteur, vous évoquez les chiffres de bonne santé de la Deutsche Bahn,...

M. Jean-Luc Mélenchon. C'est faux : la Deutsche Bahn ne marche pas !

M. Pierre Dharréville. ...dont je me félicite, sans croire d'ailleurs qu'ils sont dus à la saine concurrence de la SNCF.

Vous le voyez, votre argumentation tourne en rond. Je crois au contraire qu'il faut mettre en commun, de façon coopérative, les grands équipements publics dont nous disposons en Europe, plutôt que de les mettre en concurrence. C'est en effet de cette façon que nous répondrons mieux aux besoins des populations européennes.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, vous avez raison de prévoir une exception pour l'Île-de-France, dont la situation est extrêmement compliquée et dont le système ferroviaire nécessite un certain nombre de travaux de modernisation.

Je reviens sur l'annonce que vous avez faite concernant les 8,5 milliards d'euros consacrés au financement des infrastructures franciliennes. Ce matin, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire auditionnait M. Thierry Dallard, dont la nomination est envisagée aux fonctions de président du directoire de la Société du Grand Paris.

Il nous a présenté à cette occasion ses propositions en matière d'investissements qui permettront de mener à bien la construction aussi bien des 200 kilomètres de lignes et des 68 stations que des gares TGV.

Nous lui avons posé un certain nombre de questions relatives au financement des gares qui vont être construites autour de Paris et qui permettront de faire de ce Grand Paris le Grand Paris de toute la France.

Les 8,5 milliards d'euros que vous avez annoncés comprennent-ils une partie des travaux correspondants ?

M. le président. La parole est à M. Bruno Millienne.

M. Bruno Millienne. Madame la ministre, je vous remercie de l'effort consenti en faveur de l'Île-de-France, qui a fait l'objet, je le sais, d'une consultation avec la présidente Valérie Pécresse.

Je rappelle dans cet hémicycle qu'il était impossible de faire autrement, compte tenu de l'état du réseau francilien.

M. Pierre Dharréville. C'est pareil chez moi !

M. Bruno Millienne. Messieurs, vous avez tout de même gouverné cette région pendant dix-sept ans sans rien faire pour les réseaux franciliens. Vous êtes donc un peu responsables de leur état actuel. (*Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM et sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

Mme Valérie Lacroute. Très bien !

(*Les amendements identiques n° 50 et 120 ne sont pas adoptés.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, pour soutenir l'amendement n° 228.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Il est rédactionnel.

(*L'amendement n° 228, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, pour soutenir l'amendement n° 229.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Il est également rédactionnel.

(*L'amendement n° 229, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

(*L'article 2 bis, amendé, est adopté.*)

Article 2 *ter*

M. le président. Plusieurs sont inscrits sur l'article 2 *ter*.

La parole est à Mme Florence Lasserre-David.

Mme Florence Lasserre-David. Cet article offre la possibilité aux régions qui feraient le constat d'un niveau de service insuffisant – soit pour les services de transport ferroviaire de voyageurs librement organisés existants, soit pour les trains d'équilibre du territoire – de passer d'elles-mêmes des contrats de service public. Nous sommes favorables à cette liberté supplémentaire accordée aux régions, qui correspond à notre sens à une attente de leur part. L'article 2 *ter* va donc dans le bon sens.

M. le président. La parole est à M. Bastien Lachaud.

M. Bastien Lachaud. Le fait que j'aie déclenché l'ire de mes collègues sur la question de l'Île-de-France ne m'empêchera pas d'aborder celle des régions. Reprenons l'exemple de l'eau, ...

M. Bruno Millienne. Oh là là !

M. Bastien Lachaud. ...qui constitue une bonne analogie, puisque nous parlons de délégation de service public. Quelle est en effet, en France, la plus grande délégation de service public, si ce n'est celle qui porte sur l'eau ? Il existe dans notre pays 23 000 régies publiques. Or ce mode de gestion concerne exclusivement les plus petites villes, souvent des

communes rurales, dans lesquelles il n'existe aucune possibilité de réaliser des profits : seul le service public y est présent parce que cela coûte de l'argent et ne rapporte rien.

M. Jean Lassalle. Très juste !

M. Bastien Lachaud. Dans ces communes, un tel mode de gestion bénéficie aux habitants.

Si l'on considère ensuite que les intérêts privés sont ce qu'ils sont, et que le comportement sera le même qu'il s'agisse de faire circuler de l'eau dans des tuyaux ou un train sur des rails, puisque leur objectif reste en définitive le même, c'est-à-dire faire de l'argent, il n'y aura pas de trains dans les territoires où l'exploitation des lignes n'est pas rentable pour les entreprises répondant aux appels d'offres.

Par conséquent, il ne fallait pas nous donner, monsieur Marilossian, l'exemple de l'eau : celui-ci constitue en effet l'archétype de l'échec absolu de la délégation de service public comme de la mise en concurrence. Se créent en effet, dans ce cas, des monopoles dont la collusion avec les décideurs est connue – même si elle n'est pas punie. Cet exemple démontre qu'un tel mode de gestion ne fonctionne pas et qu'il ne fonctionnera pas plus s'agissant du rail.

M. le président. Merci de conclure !

M. Bastien Lachaud. Je conclus : il faut donc cesser immédiatement cette folie qu'est l'ouverture à la concurrence. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

Mme Caroline Fiat et M. Jean-Hugues Ratenon. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Joaquim Pueyo.

M. Joaquim Pueyo. Pour rebondir sur ce qui a été dit à propos de l'ouverture à la concurrence, l'article 2 *ter* fait également des régions les autorités organisatrices compétentes pour l'organisation des services ferroviaires de transport de voyageurs d'intérêt régional.

Je me suis déjà exprimé à plusieurs reprises à ce sujet : l'attribution de la responsabilité de l'organisation de tels services aux régions implique à mon sens qu'elles bénéficient d'un réel soutien. On sait bien, en effet, que la loi de finances pour 2018 comporte des dispositions qui ont été prises en vue de réduire leur capacité d'action financière – je pense notamment à la non-reconduction du fonds de soutien. En outre, elles manquent de garanties sur le point de savoir si elles ne connaîtront pas de baisse nette de leurs ressources, compte tenu de la réforme de la dotation globale de fonctionnement – la DGF –, qui a été supprimée et remplacée par une partie du produit de la TVA.

La possibilité offerte aux régions par l'article 2 *septies* de fournir des services publics de transport ferroviaire entre le 3 décembre 2019 et le 24 décembre 2023 pose également la question des moyens. Ces collectivités pourront-elles négocier avec des opérateurs du secteur ferroviaire ? Nous devons tous, aujourd'hui, nous poser la question.

En tant qu'élu d'un territoire rural, je sais, pour nos compatriotes, l'importance du train – je ne vais pas reprendre le débat sur les lignes secondaires – ainsi que pour le développement durable, économique, social et environnemental des territoires concernés.

Il faut avoir à l'esprit cette appréciation globale : au-delà de la question du statut des cheminots ou de l'opérateur historique, la vraie question demeure celle des moyens que nous consacrons au rail pour maintenir des lignes dites secondaires.

À plusieurs reprises, nous avons évoqué, pour le mettre plutôt en valeur, le système allemand. Or je rappelle que l'État fédéral verse chaque année aux Länder 7 milliards d'euros.

M. Jean-Louis Bricout. Eh oui !

M. Joaquim Pueyo. Même si on y a effectivement vu des lignes secondaires ou locales se renforcer, il faut regarder sur quelles lignes les entreprises privées sont devenues opérateurs. S'agit-il des plus rentables ? Probablement.

La question de fond concernant le rôle d'autorité organisatrice qui sera confié aux régions doit donc être abordée. Je crains effectivement qu'elles n'éprouvent beaucoup de difficultés à assumer cette nouvelle responsabilité. En effet, pour certaines régions, le ferroviaire constitue actuellement le premier poste budgétaire, avant les lycées. Des moyens supplémentaires seront donc nécessaires si nous voulons conserver le maillage de lignes qui sont importantes.

Je ne voudrais pas que les régions soient tentées de remplacer certains tronçons de ligne par des lignes d'autocars, car ce n'est pas la même chose.

M. Jean-Marie Sermier. C'est à Macron qu'il faut le dire !

M. le président. La parole est à Mme Caroline Janvier.

Mme Caroline Janvier. Mes chers collègues, l'article 2 *ter*, introduit lors de l'examen du projet de loi en commission, permet de définir les services ferroviaires d'intérêt régional comme, d'une part, ceux qui sont effectués dans le ressort territorial d'une région et, d'autre part, ceux desservant le territoire de cette même région.

Dans le second cas, la nouvelle rédaction de l'article L. 2121-3 du code des transports précise que l'organisation de services publics par la région doit respecter « l'équilibre économique des services de transport ferroviaire de voyageurs librement organisés ».

Le Gouvernement opère ainsi une clarification des compétences des différentes autorités organisatrices : d'intérêt national pour les trains d'équilibre du territoire, et d'intérêt régional pour les TER. Ainsi, il modernise et organise, de manière responsable, le transport ferroviaire de demain et offre la possibilité aux régions, si elles font le constat d'une offre insuffisante, de conventionner des liaisons desservant une région limitrophe ainsi que des lignes à grande vitesse.

Dans le cas d'un conventionnement interrégional, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières – l'ARAFER – rendra un avis sur l'incidence du nouveau service sur l'équilibre économique du territoire concerné. Cet article permet ainsi, par la modulation des péages et la possibilité de conventionnements supplétifs, de respecter l'équilibre comme l'aménagement de nos territoires.

Grâce aux nombreuses lignes conventionnées dans nos régions, notre service public perdurera dans un système ouvert à la concurrence. Les régions pourront en effet,

entre 2019 et 2023, continuer, si elles estiment que la qualité de service est au rendez-vous, à attribuer leurs contrats à la SNCF.

L'article 2 *ter* démontre l'équilibre de cette réforme et sécurise, au sein de nos territoires, les objectifs de mobilité ferroviaire chers à nos collectivités territoriales ; c'est pourquoi nous le voterons. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 122, qui vise à supprimer l'article 2 *ter*.

M. Hubert Wulfranc. Il est défendu.

(*L'amendement n° 122, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 51 et 121.

La parole est à Mme Caroline Fiat, pour soutenir l'amendement n° 51.

Mme Caroline Fiat. Bien qu'il soit évident qu'une croissance infinie dans un monde fini relève de l'absurdité la plus totale, le grand déménagement du monde par l'accroissement des déplacements de marchandises est un des piliers sur lesquels reposent les gains de productivité de l'industrie et de la grande distribution.

L'optimisation économique fait des transports des variables d'ajustement et conduit à une pression inexorable sur ses coûts. Quoi de plus logique, pour les partisans de ce modèle – dont vous faites, chers collègues, visiblement partie – que de tableur sur la dérégulation du secteur, sur sa quasi-gratuité pour les industriels au moyen d'exemptions de taxes sur les hydrocarbures et d'un soutien sans faille des pouvoirs publics au tout-routier ?

Or les impacts environnementaux du transport routier sont nombreux : pollution de l'air, bruit, consommation d'espaces naturels, dégradation des paysages et congestion des infrastructures. Qui plus est, l'usager fait les frais de ces atteintes à l'environnement. Face à l'urgence écologique, nous ne pouvons tolérer plus longtemps les impacts du transport routier et, à travers celui-ci, de notre dépendance aux hydrocarbures. La route ne doit en aucun cas se substituer au train : tel est le sens de cet amendement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

M. le président. La parole est à Mme Marie-George Buffet, pour soutenir l'amendement identique n° 121.

Mme Marie-George Buffet. L'article L. 2121-1 du code des transports dispose : « L'État veille à l'organisation des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt national. »

Madame la ministre, vous substituez à cette rédaction d'une grande clarté une disposition pour le moins étonnante et inquiétante : « Les services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national et les services routiers effectués, le cas échéant, en substitution de ces services ferroviaires sont assurés par les entreprises qui ont conclu avec l'État, autorité organisatrice de ces services, un contrat de service public. »

Que vient faire ici la référence à des transports routiers de substitution à des services ferroviaires ? Nous y voyons l'anticipation d'un recul flagrant de la qualité de service, l'idée étant en l'espèce de substituer à des lignes nationales – principalement des lignes Intercités – des services d'autocars.

Je ne suis pas sûre qu'une telle évolution réponde aux besoins comme aux attentes des usagers, notamment en matière de sécurité, ni qu'elle soit très vertueuse sur le plan environnemental. Je me souviens en effet d'une époque où on recommandait aux mairies de ne pas envoyer les enfants en colonie de vacances en autocar mais plutôt, afin d'assurer leur pleine sécurité, de les faire voyager en train. Cette évolution constitue, en matière de sécurité, un retour en arrière extrêmement inquiétant.

À travers cet amendement, nous vous demandons donc, madame la ministre, de nous éclairer sur les intentions du Gouvernement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Je fais une lecture beaucoup plus simple de cet article : il concerne la capacité de mettre en œuvre des services routiers en lieu et place de transports ferroviaires, notamment en cas de travaux. L'avis de la commission est par conséquent défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Si j'ai bien compris que certains groupes n'étaient pas favorables à l'ouverture à la concurrence, je précise que cet article 2^{ter} vise à affirmer le rôle de l'État et des régions dans l'organisation du service public ferroviaire. Il permet en effet à la fois de conforter le rôle de l'État dans l'organisation de services de trains d'équilibre du territoire et, le cas échéant, de TGV.

Il élargit en outre le champ de compétences des régions, afin qu'elles puissent conventionner des services ferroviaires, non seulement à l'intérieur de leur territoire mais, le cas échéant, si elles le souhaitent, au-delà – je veux parler des services interrégionaux.

Il affirme donc le rôle de l'État et des régions dans l'organisation du service public ferroviaire : il me semble, mesdames les députées, qu'il pourrait recueillir votre assentiment. Je vous propose donc de retirer vos amendements ; à défaut, le Gouvernement y serait défavorable.

M. le président. La parole est à M. Frédéric Petit.

M. Frédéric Petit. Tâchons de sortir des postures. Je ne comprends pas cet amendement car nous ramenons de l'État et de la régulation : vous êtes donc en contradiction avec ce que vous avez dit jusqu'à présent.

Pour en venir à un autre sujet, je réagis aux propos de certains, selon lesquels faire circuler de l'eau ou faire circuler des trains serait pareil : je ne suis pas tout à fait d'accord avec cela. Tout d'abord, ce n'est pas très respectueux pour ceux qui exercent ce métier et l'aiment : un cheminot ne travaille pas sur les réseaux de chaleur ; il ne fait pas autre chose. Les compétences des gens sont différentes : c'est là que réside le génie – je dis bien le génie : un cheminot qui travaille bien est génial.

Mme Marie-George Buffet et M. Pierre Dharréville. C'est pour ça qu'il faut reconnaître ce métier et conserver le statut !

M. Bastien Lachaud. Il en va de même pour les égoutiers !

M. Frédéric Petit. Un cheminot qui pense à améliorer la qualité est génial et n'a pas le même génie que celui qui trouve une nouvelle machine pour localiser des fuites d'eau dans des réseaux vieux de cinquante ans : ce n'est pas le même métier.

M. Pierre Dharréville. Vous avez raison !

M. Frédéric Petit. En revanche, ce qui est semblable, même si vous semblez ne pas le comprendre, c'est le rôle de l'élu : l'élu n'est pas un spécialiste cheminot. À Marseille, on a dit qu'il fallait faire comme à Lille pour le train ; or, autour de Marseille, ville que je connais bien, il y a sept collines : à chaque fois que l'on veut développer une ligne, il faut creuser un tunnel.

Le rôle de l'élu reste identique, raison pour laquelle nous parlons de contrat de service public – vous semblez balayer ce point –, même s'il y a concurrence. Le rôle de l'élu est de définir le service public, qui ne sera pas tout à fait le même à Marseille ou à Lille. La ligne de train actuellement en construction à Marseille doit passer trente mètres sous terre parce que sinon les trains ne peuvent pas circuler : ce n'est pas pareil. L'élu demande le service public, demande le résultat, fixe le prix à ne pas dépasser, et c'est là son rôle. Mettre en concurrence ne signifie pas faire rouler deux trains sur la même voie, ce n'est pas de cela qu'il s'agit. (*Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM et sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

(*Les amendements identiques n^{os} 51 et 121 ne sont pas adoptés.*)

M. le président. La parole est à M. Alain Bruneel, pour soutenir l'amendement n^o 124.

M. Alain Bruneel. Le présent amendement vise à préciser les objectifs du contrat de service public, afin d'éviter que ne s'impose une vision trop restrictive des objectifs poursuivis. Nous proposons ainsi d'écrire : « Ce contrat détermine notamment les objectifs assignés à l'entreprise en matière de qualité de service, de trajectoire financière, de développement du service public ferroviaire, d'aménagement du territoire et de réponse aux besoins de transport de la population et des acteurs économiques. »

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Il faut distinguer ce qui relève du contrat et de ses objectifs – définition des horaires, de la desserte, des tarifs, de la qualité de service – de ce qui relève de l'attractivité du territoire ou de son aménagement, compétence de la région ou de l'État. Pour ces raisons, avis défavorable.

(*L'amendement n^o 124, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, pour soutenir l'amendement n^o 230 rectifié.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Rédactionnel.

(*L'amendement n^o 230 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n^{os} 12, 146, 287 et 17, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 146 et 287 sont identiques.

La parole est à M. Guy Bricout, pour soutenir l'amendement n^o 12.

M. Guy Bricout. La région est l'autorité organisatrice compétente pour l'organisation des services ferroviaires de transport de voyageurs d'intérêt régional. L'amendement proposé vise à laisser libres les autorités organisatrices de transport de définir l'étendue du service public. En effet, la directive 2012/34/UE n'impose nullement une limitation en la matière. Ainsi, les dispositions actuelles du projet de loi semblent à la fois inutiles et dangereuses car elles ouvrent la porte à un contentieux des entreprises privées, ou de SNCF Mobilités lorsqu'elle exerce des services TGV, envers les régions.

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n^o 146.

M. Christophe Bouillon. Dans le cas des services librement organisés de transport routier de voyageurs – les « cars Macron » –, l'ARAFER est chargée, lorsqu'elle est saisie par une autorité organisatrice de transport, de rendre un avis sur l'impact des nouveaux services librement organisés sur un potentiel service conventionné, donc subventionné. Si ce service librement organisé remet en cause l'équilibre économique du service conventionné, il n'est pas autorisé. Ainsi, la puissance publique est préservée.

Les alinéas 9 et 10 inversent ce rapport de forces en l'appliquant au ferroviaire : si une entreprise assure ce service librement organisé et qu'une AOT prévoit de faire un service public conventionné, concurrençant le service librement organisé, alors l'ARAFER pourrait interdire le nouveau service de cette AOT si celui-ci remet en cause l'équilibre économique du service librement organisé. La puissance privée est ainsi protégée du service public. Cette situation ne serait valable que si le service proposé par une AOT sortait de son ressort territorial.

Ces dispositions portent atteinte à la liberté des AOT de définir l'étendue du service public dans et au-delà de leur ressort territorial dans l'intérêt des usagers. Elles ouvrent la voie à de nombreux contentieux entre les entreprises privées, ou la SNCF qui exploite les TGV, et la région. C'est la raison pour laquelle je propose la suppression des alinéas 9 et 10.

M. le président. La parole est à M. Philippe Vigier, pour soutenir l'amendement identique n^o 287.

M. Philippe Vigier. Certaines régions ont conventionné avec la SNCF pour faire rouler des TGV sur des voies normales afin de faire bénéficier leur territoire de TGV. Des conventions ont ainsi été négociées avec SNCF Mobilités. Le texte intégral de cet alinéa, tel qu'il est rédigé, posera problème car il fera surgir des contentieux. Faisons simple : n'affaiblissons pas les autorités organisatrices régionales ayant choisi d'assurer une desserte particulière à leurs habitants parce que nous aurions été un peu imprudents dans la rédaction de la loi.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n^o 17.

M. Jean-Marie Sermier. Les régions autorités organisatrices de transport peuvent faire ce qu'elles souhaitent dans leur ressort territorial. Mais il est important de préciser qu'elles peuvent également organiser des transports en direction de leur propre région : tel est le sens du présent amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements en discussion commune ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. L'article prévoit, pour faire simple, qu'une région peut conventionner un TGV pour desservir son territoire et renforcer ainsi son attractivité. L'opérateur de TGV pourra saisir l'ARAFER pour avis et vérifier que ce service ne déstabilise pas le service librement organisé de TGV, qui nécessite par principe des investissements importants. C'est une mesure importante. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je souhaite préciser à nouveau le sens des alinéas en question. En matière d'ouverture à la concurrence pour les TGV, nous avons écarté le modèle de la franchise, qui aurait conduit à une ouverture brutale du marché TGV, au profit d'un modèle en libre accès. Si une région souhaite compléter les dessertes librement organisées, l'article 2 *ter* lui permet de faire, comme le pratiquent déjà un certain nombre de régions, des conventionnements avec les entreprises concernées.

Nous avons souhaité élargir cette possibilité en autorisant le conventionnement au-delà du territoire régional. Dans cette hypothèse, on peut fragiliser des services TGV existants : il nous a donc semblé nécessaire de vérifier que des services organisés au-delà du territoire régional ne venaient pas remettre en question l'équilibre économique de services TGV existants. Tel est le sens de ces alinéas. Je vous propose donc de retirer vos amendements ; à défaut, avis défavorable.

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

M. Philippe Vigier. Justement, madame la ministre, il ne s'agit pas ici d'une concurrence de services TGV existants. Je vous en citerai un : le Brive-Roissy. La région Centre-Val-de-Loire paye 1,2 million d'euros chaque année pour assurer des dessertes car aucun TGV ne traverse la région Centre en direction de Brive ; il n'y a que le fameux POLT – Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Vous ne concurrencerez donc pas de service TGV existant.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Du coup, cela ne pose pas de problème !

M. Philippe Vigier. Autre imprudence dans votre texte, la notion d'équilibre économique : qui appréciera l'équilibre économique des liaisons existantes ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'ARAFER !

M. Philippe Vigier. Nous allons revivre le débat que nous avions eu lors de l'examen de la loi Macron à propos des liaisons par car. Souvenez-vous : il était question d'équilibre économique, d'une distance de 100 kilomètres étendue à 200 kilomètres, etc. Attention avec cela ! Nous préférons vous prévenir : vous allez rouvrir la brèche, avec des contentieux qui surgiront nécessairement. Comment apprécierez-vous réellement cette notion d'équilibre économique ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ce sera le rôle de l'ARAFER !

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Notre collègue a raison : il s'agit en fait de dessertes locales du TGV, pour lesquelles la région a conventionné. Je citerai un autre exemple : le Paris-Lausanne,

avec la société Lyria. Cette ligne dessert évidemment Dijon mais aussi des gares moins importantes telles que Dole, Mouchard ou Frasne. Cette véritable stratégie de ligne permet de bénéficier à la fois de TER et de TGV, apportant un réel plus au territoire.

M. Jean-Luc Mélenchon. Très bien !

M. Jean-Marie Sermier. Nous devons donc préciser très clairement qu'il sera possible de maintenir ces arrêts, qui ne sont pas du ressort du TGV mais assurent de la desserte locale. J'ai ainsi défendu également l'amendement n° 21.

M. Jean-Luc Mélenchon. Le trajet qui passe par Mouchard est sacré pour tout l'hémicycle !

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Je défendrai en même temps par avance l'amendement n° 18. Madame la ministre, votre disposition signifie-t-elle en clair que l'ARAFER donnera son avis sur des conventions qui pourraient être signées entre différentes régions ? Concrètement, l'ARAFER se prononcera-t-elle sur le conventionnement entre régions ? Les régions peuvent être suffisamment intelligentes pour échanger entre elles, conventionner entre elles sur tous types de services, que ce soit les TGV, les TET – trains d'équilibre du territoire – ou les TER, comme c'est déjà le cas entre la région Île-de-France et la région Centre-Val-de-Loire. L'article prévoit l'intervention de l'ARAFER ; or, à ce stade, il me semble que l'on n'a pas besoin de l'avis de l'ARAFER sur les conventionnements entre collectivités. C'est ainsi, du moins, que je comprends l'apparition de l'ARAFER dans cet article.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous confirme que cette rédaction vise à permettre aux régions tout à la fois d'organiser des services TER sur leur territoire ou en interrégional et, comme aujourd'hui, de conventionner des services TGV sur le territoire d'une région. Dans l'hypothèse où une région souhaiterait organiser un service TGV au-delà de son périmètre, elle permettrait à une entreprise offrant déjà le service librement de considérer que ce service conventionné affecte son équilibre économique ; l'ARAFER aurait alors à se prononcer. En imaginant qu'une entreprise assurant déjà le trajet Brive-Roissy en TGV découvre que la région veut conventionner du Brive-Roissy, elle pourrait saisir l'ARAFER. Je ne suis toutefois pas persuadée que cette situation soit très vraisemblable et qu'il y ait beaucoup de concurrence d'entreprises qui, sans conventionnement, voudraient assurer des services en TGV Brive-Roissy.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Du coup, madame la ministre, vous nous inquiétez !

M. Pierre Dharréville. Je confirme !

M. Jean-Marie Sermier. Nous ne demandons pas que vous soyez persuadée, même si vous l'êtes et que vous êtes de bonne foi. Nous devons inscrire cela de manière extrêmement claire, noir sur blanc, dans le texte de loi.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je pense que c'est clair !

M. Jean-Marie Sermier. Les arrêts de desserte locale existant sur des lignes TGV ne doivent pas courir le risque d'être remis en cause par le marché.

(L'amendement n° 12 n'est pas adopté.)

(Les amendements identiques n°s 146 et 287 ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n° 17 n'est pas adopté.)

M. le président. Les amendements n°s 18 et 21 ont été défendus.

(Les amendements n°s 18 et 21, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, pour soutenir l'amendement n° 314.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Rédactionnel.

(L'amendement n° 314, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, pour soutenir l'amendement n° 231.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Rédactionnel.

(L'amendement n° 231, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Vincent Thiébaud, pour soutenir l'amendement n° 257.

M. Vincent Thiébaud. Vous savez combien le transport frontalier me tient à cœur en tant qu'élu alsacien dont le territoire compte beaucoup d'eurodistricts. Cet amendement a pour objectif d'assurer que les régions pourront déléguer à ces eurodistricts leur compétence d'autorité organisatrice en matière de services ferroviaires. C'est alors l'eurodistrict qui sera compétent pour conclure une convention avec un opérateur de service ferroviaire sur son ressort territorial.

Le nouvel alinéa ainsi créé à l'article L.2121-3 du code des transports complète l'article L.2121-7 du même code, qui prévoit la possibilité pour la région d'adhérer à un groupeement européen de coopération territoriale ou de conclure une convention avec l'autorité organisatrice de transports d'une région limitrophe d'un État voisin. Il adapte le code des transports à la suppression de son article L.2121-4, prévue par le présent projet de loi, en conséquence de laquelle l'article L.2121-7 alinéa 3 perd sa raison d'être. C'est aussi une mise en cohérence par rapport à l'article 5 du nouveau traité de l'Elysée.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Demande de retrait, pour les raisons déjà exposées hier soir. Il serait certes intéressant de discuter d'un volet transfrontalier pour l'organisation des services de transport ferroviaire, mais il me semble que le projet de loi d'orientation des mobilités sera un véhicule plus pertinent.

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

Mme Élisabeth Borne, *ministre*. Même avis.

(L'amendement n° 257 est retiré.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 148 et 290.

La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 148.

M. Christophe Bouillon. La région aura la possibilité de conventionner avec les futurs opérateurs, comme elle le fait actuellement avec la SNCF, pour permettre aux abonnés régionaux d'avoir accès à ces services librement organisés au tarif de leur abonnement. Elle aura également la possibilité de conventionner avec ces opérateurs pour qu'une desserte soit maintenue ou prolongée.

Il y a malgré tout des risques d'inégalités. Cet amendement vise à permettre à l'Autorité de la concurrence de veiller à éviter ces situations inégalitaires.

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 290.

Mme Sophie Auconie. Il est défendu, monsieur le président.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, *rapporteur*. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable. Vous proposez l'institution d'une compétence spécifique pour permettre à l'Autorité de la concurrence d'émettre un avis sur ces conventionnements. Or il me semble qu'elle peut être saisie dans les conditions de droit commun.

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

Mme Élisabeth Borne, *ministre*. Même avis.

(Les amendements identiques n° 148 et 290 sont retirés.)

(L'article 2 ter, amendé, est adopté.)

Après l'article 2 ter

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat, pour soutenir l'amendement n° 52.

Mme Caroline Fiat. Défendu.

(L'amendement n° 52, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Article 2 quater

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

Mme Laurianne Rossi. Cet article traite des conditions nécessaires à une concurrence libre et non faussée à travers le partage des informations inhérentes à la rédaction des appels d'offres. Il veille également à ce que les informations relevant du secret industriel et commercial soient protégées afin que cette obligation ne puisse pas entraîner des conséquences néfastes pour les entreprises.

Il veille à ce que l'ouverture à la concurrence libre et non faussée ne soit pas qu'un effet d'annonce, mais un ensemble de garanties et de dispositions permettant à l'ensemble des opérateurs comme aux autorités organisatrices de protéger cette ouverture à la concurrence.

Les contrats de service public exigent de l'opérateur qu'il fournisse à l'autorité compétente les informations essentielles pour l'attribution des contrats de service public tout en garantissant la protection légitime des informations confidentielles. Ces dispositions relatives à cet accès aux informations essentielles pour les AOT en matière de contrats de service public permettent d'entourer cette ouverture à la concurrence des garanties nécessaires.

M. le président. La parole est à M. Pierre Dharréville.

M. Pierre Dharréville. Après les lignes nationales, vous nous proposez d'ouvrir les lignes régionales à la concurrence. Cette nouvelle discussion nous conduit à aborder la question à nos yeux décisive du maillage de notre territoire et de la façon dont nous voulons l'aménager.

Il appartiendra désormais aux régions de décider elles-mêmes quelles lignes elles veulent garder, l'État renonçant à son rôle de garant de l'unité du territoire national, un des outils essentiels de l'égalité républicaine. La question de la fracture territoriale continuera de se poser à grande échelle, et les régions qui en auront les moyens pourront continuer à assurer des services ferroviaires dès lors que les équilibres financiers le permettront. En revanche, les régions pauvres ou en quête d'économies seront tentées de supprimer des tronçons jugés non rentables.

Personne n'est dupe : aujourd'hui, la contrainte financière se fait de plus en plus pressante sur les collectivités et elle est programmée pour s'accroître dans les temps qui viennent.

Sur la question des petites lignes, il s'agirait de jouer franc jeu. Un amendement discuté lundi soir qui proposait d'inscrire dans la loi le maintien des lignes les moins fréquentées a été rejeté. L'inquiétude est donc légitime. 9 000 kilomètres de lignes seraient menacés. Nous sommes donc tous concernés, et nous voulons que Jean-Pierre Pernaut puisse continuer à annoncer de bonnes nouvelles à nos concitoyennes et concitoyens des territoires.

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Avec cet article 2 quater, on aborde le sujet de l'aménagement du territoire, qui n'est pas mineur. Que vous le vouliez ou non, les rapports Spinetta et Duron, dont vous vous êtes largement inspirés, remettent en question le maintien des voies peu utilisées. Il faut examiner à la suite de cette préconisation la carte des lignes stigmatisées par le rapport Spinetta. L'addition des principales gares desservies par ces portions de réseau menacées forme un ensemble de 183 communes, dont une centaine de plus de 7 000 habitants, soit au total plusieurs centaines de milliers, voire quelques millions de personnes.

Cela renvoie d'ailleurs à une particularité géographique de notre pays, où les contrastes en termes de densité de population sont majeurs, ce dont les rapporteurs ont fait peu de cas. Derrière ces enjeux de transport, il y a une conception de l'aménagement du territoire qui vise à recomposer les densités françaises autour de quelques grandes métropoles dominantes au sein de grandes régions. Le rapport Spinetta s'inscrit dans cette perspective en s'en tenant à l'hypothèse d'un mouvement d'urbanisation uniforme et inéluctable.

À vrai dire, ce projet de redéploiement du train en France porté par les experts s'inscrit en cohérence avec la réforme territoriale mise en œuvre depuis de nombreuses années, c'est-à-dire la substitution des métropoles, des régions, de l'Europe aux communes, aux départements et à la nation, avec une perte de proximité majeure. Ce qui sera vrai pour le train l'est d'ores et déjà d'un certain nombre d'autres services publics.

M. le président. La parole est à M. Alain Bruneel.

M. Alain Bruneel. Alors que le rapport Spinetta propose de fermer certaines petites lignes ferroviaires peu fréquentées et trop coûteuses aux yeux de certains, nous nous inquiétons des conséquences pour les zones les moins desservies.

Nous pensons que le Gouvernement souhaitait améliorer la mobilité des Français sur tout le territoire. Or il est difficile de croire que cette réforme n'engendrera pas de fermetures de lignes, le Gouvernement cherchant à contourner le problème en léguant la gestion de ces lignes quotidiennes aux régions. Cela ne conduirait qu'à renforcer la responsabilité des régions, sans qu'aucune mesure de financement supplémentaire soit précisée, donc à fragiliser ces lignes. L'État se défausse de ses responsabilités et cette réforme se fera au détriment des territoires.

En effet, ces lignes permettent un meilleur aménagement du territoire et l'argument de la rentabilité ne saurait être pris en compte dans ce débat. On estime le coût des petites lignes classées de 7 à 9 par l'Union internationale des chemins de fer à 1,7 milliard d'euros par an, mais n'est-ce pas un investissement nécessaire pour garantir le principe d'égalité d'accès à la mobilité ?

La desserte ferroviaire ne saurait se limiter aux zones urbaines, périurbaines, ni aux liaisons entre les principales métropoles. Cela est dangereux et nourrit le sentiment de déclassement d'une partie de notre population. C'est contraire aux besoins des populations rurales.

Je souhaite défendre ici le rôle de notre service public ferroviaire et le principe d'égalité d'accès à la mobilité. Le train doit conduire à l'aménagement du territoire et à son irrigation, en complément des autres modes de transport.

M. le président. La parole est à M. Pierre Dharréville, pour soutenir l'amendement n° 123.

M. Pierre Dharréville. Pour populariser votre réforme, vous avez dans un premier temps stigmatisé le statut des chemins *via* une campagne de dénigrement. Vous n'avez pu cependant cacher longtemps sous le tapis la question du devenir des petites lignes et des 9 000 kilomètres de voies menacés. Bien sûr, les rédacteurs des rapports Spinetta et Duron n'ont pas explicitement demandé de fermer des lignes. Vous avez dit que la question n'était pas à l'ordre du jour, et tenté de rassurer usagers comme élus en affirmant la main sur le cœur que l'État n'abandonnerait pas les petites lignes. Vous vous êtes voulue rassurante, madame la ministre, en indiquant que l'État allait consacrer 150 millions d'euros par an à soutenir les CPER.

Vous oubliez cependant de dire que ces crédits ne permettent pas de garantir l'avenir du réseau capillaire. Ces 150 millions d'euros par an ciblent en effet le réseau structurant, les nœuds ferroviaires et les « petites lignes » à fort potentiel.

En réalité, vous allez étouffer un tiers du réseau en faisant assumer cette responsabilité par les régions, qui auront mission de trouver des opérateurs qui acceptent d'assurer la circulation sur ces petites lignes. Autant dire qu'elles n'y parviendront pas, ou difficilement, et qu'elles ne lanceront leurs appels d'offres qu'après avoir assaini – c'est-à-dire atrophié – le réseau pour n'y maintenir que les lignes rentables.

Aux élus de terrain de juger de la pertinence socio-économique des petites lignes, exclues des investissements nationaux, et de faire les bons choix avec un porte-monnaie vide. Votre réforme sera un jeu de dupes, une réforme des territoires abandonnés. Ce que nous verrons, ce seront des gares transformées en sites propres pour de nouveaux modes routiers de transport collectif, ceux-là mêmes qui ont été présentés lors des Assises nationales de la mobilité. La boucle est bouclée. Tout cela est écrit d'avance, mais nous pouvons encore en décider autrement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Il est défavorable, monsieur le président. L'article 2 *quater* permet d'inscrire « en dur » les règles applicables à la passation des appels d'offres, et notamment les obligations de transmission d'informations.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je comprends que vous cherchiez à entretenir la confusion sur les petites lignes et que vous soyez opposés à la décentralisation et à la responsabilité des régions sur l'organisation du service public ferroviaire régional. Néanmoins, ce n'est pas la position du Gouvernement. Cet article vise à donner aux régions tous les moyens d'organiser dans les meilleures conditions le service public ferroviaire régional, y compris en leur permettant – comme j'avais cru comprendre que vous le souhaitiez – d'appliquer les exceptions au règlement OSP pour, le cas échéant, ne pas mettre en concurrence sur un certain nombre de lignes répondant à des caractéristiques particulières. Je vous suggère donc de retirer cet amendement, qui va à l'encontre de la qualité du service public ferroviaire régional. À défaut, j'y donnerai un avis défavorable.

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

M. Benoit Simian. Il faut cesser d'agiter les peurs au sujet des petites lignes. Mme la ministre le répète inlassablement : nous ne toucherons pas aux petites lignes. Supprimer nos petites lignes reviendrait à asphyxier nos territoires.

Mme Marie-Christine Dalloz. Cela s'est déjà vu !

M. Benoit Simian. Les membres du groupe GDR citent abondamment le rapport Spinetta et le rapport Duron, auquel il se trouve que j'ai participé. Je parle d'ailleurs sous le contrôle de M. Duron lui-même, qui assiste aujourd'hui aux débats ; je salue la pugnacité dont il a fait preuve dans le cadre des travaux préalables à l'excellent rapport que nous avons remis au Gouvernement, auquel ont également contribué Mme Pompili et M. Orphelin.

M. Alain Bruneel. Il est dommage que M. Spinetta ne soit pas là !

M. Benoit Simian. Ce rapport, intitulé « Répondre aux urgences et préparer l'avenir », contredit complètement vos propos. Répondre aux urgences, c'est régénérer notre réseau,

car vous avez raison, ce dernier est en ruine. Vous avez évoqué tout à l'heure le réseau d'eau, qui est, comme le réseau routier, en mauvais état. En France, un pont est fermé chaque jour. Le réseau ferroviaire est en ruine, notamment les réseaux régionaux.

L'objet de la présente réforme est la survie du service public ferroviaire. Je suis un député engagé sur les sujets de la mobilité, et je suis également cheminot, ce qui m'évite de dire n'importe quoi, contrairement à d'autres. Je ne voudrais pas que nous rations cette réforme, parce qu'elle est ambitieuse. Aucun gouvernement, depuis près de trente ans, n'a mis sur la table le sujet de la dette.

M. Jean-Louis Bricout. C'est faux !

M. Dino Cinieri. Vous ne manquez pas d'air !

M. Benoît Simian. Nous allons rendre le réseau performant, vertueux et, en même temps, investir dans les grands projets d'avenir qui sont évoqués dans le rapport Duron. La loi d'orientation sur les mobilités, qui sera présentée dans les mois à venir, traitera le sujet de la régénération, qui passera par les contrats de plan État-région. Nous ne toucherons pas aux contrats de plan État-région qui ont été négociés. La loi prévoira également le financement d'un certain nombre de grands projets.

Le problème est qu'il y avait un trou de 10 milliards. Nous avons dû faire un peu de ménage dans nombre de grands projets pour mettre le paquet sur les transports du quotidien. Telle est la politique de ce gouvernement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à Mme Anne-Laure Cattelot.

Mme Anne-Laure Cattelot. Je souscris aux propos de M. Simian et tiens à les compléter. Pourquoi l'État ne se mêle-t-il pas des petites lignes ? Parce que les dispositions qui ont été prises précédemment en matière d'organisation et de répartition des compétences entre l'État et les collectivités territoriales, que vous connaissez bien, prévoyaient de consacrer les régions comme autorités organisatrices des mobilités, afin d'améliorer la complémentarité entre les modes de transport. On a notamment transféré la gestion des lignes de bus des départements vers les régions pour que ces différents modes puissent demain se connecter.

En définitive, c'est bien la région, chargée de la mobilité des citoyens, qui doit trouver une complémentarité des modes, et peut-être des tarifs, à l'avenir. En la matière, il y a une forme de déconcentration tout à fait saine et souhaitable, qui permet d'apporter une réponse au plus près des besoins des citoyens dans les territoires. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, à chaque fois qu'un orateur de la majorité prend la parole, soit il est touché par la grâce, soit il assure une excellente communication – ce qui nous inquiète. Vous expliquez qu'il s'agit de la mère des réformes. Or, je le rappelle, l'objectif est d'ouvrir à la concurrence, et cette ouverture est prévue depuis la fin des années quatre-vingt-dix. C'est l'Union européenne qui nous oblige non seulement à prévoir l'ouverture à la concurrence, mais à publier l'ensemble des décrets avant le 31 décembre 2018. Vous ne faites donc que parachever – ce n'est déjà pas mal, je le reconnais – une ouverture dont les fondations ont été posées il y a près de vingt ans.

En outre, vous insistez sur le sujet de la dette, qui n'aurait pas été pris en compte pendant un certain nombre d'années.

Mme Laurianne Rossi. C'est vous qui ne l'avez pas pris en compte !

M. Jean-Marie Sermier. C'est faux, madame la ministre ! Depuis un certain temps, nous répétons qu'il sera important de trouver une solution au moment de l'ouverture à la concurrence.

M. Dino Cinieri. Absolument !

M. Jean-Marie Sermier. On est en train de changer les choses pour préparer l'ouverture : c'est pour cette raison que l'EPIC est transformé en une société nationale à capitaux publics, et que nous ne réformons pas le statut du cheminot, puisque les embauches ne se feront plus au statut.

La vérité, c'est que vous ne parlez jamais des petites lignes, sauf pour dire que le sujet ne sera pas abordé dans le cadre du présent projet de loi. Nous sommes inquiets, car l'ouverture concernera la mobilité : ce sont les sillons qui seront mis en concurrence.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Non !

M. Jean-Marie Sermier. Il revient à SNCF Réseau d'assurer la gestion de l'ensemble des infrastructures. Or un certain nombre de problèmes auxquels sont confrontées les petites lignes proviennent des infrastructures. Prenons l'exemple d'une ligne chère à Mme Dalloz, dans le Haut-Jura : la Ligne des Hirondelles, qui passe par Champagnole, Morez et Saint-Claude. De nombreux ouvrages d'art, comme des viaducs ou des tunnels, doivent être rénovés, ce qui coûte extrêmement cher. Qui assurera ces financements ? Ce ne sera pas SNCF Mobilités, car le financement de ces infrastructures ne sera pas possible dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du trafic. Le coût sera pris en charge par SNCF Réseau ou par l'État, et éventuellement par les régions, dans le cadre des CPER. Cependant, vos propositions sont loin du compte.

M. Pierre Dharréville. Il a raison !

M. le président. La parole est à M. Alain Bruneel.

M. Alain Bruneel. Je tiens à compléter les propos de M. Sermier, car j'y souscris complètement – même si, pour notre part, nous ne sommes pas favorables à la cette réforme. Il s'agit ici des petites lignes, c'est-à-dire de la ruralité. On dit souvent que la ruralité est la plus oubliée, parce que tout y est laissé à l'abandon : les lignes, les bureaux de poste ou les écoles.

M. Dino Cinieri. C'est la France sacrifiée !

M. Alain Bruneel. Monsieur Simian, vous n'êtes pas le seul à être cheminot : je le suis aussi. Moi aussi, je suis pour un service public performant. Moi aussi, je souhaite que tout le monde puisse prendre le train, mais ce n'est pas le cas aujourd'hui. Le projet de loi n'apporte aucune assurance. Chacun de nous peut citer l'exemple d'une ligne qui va fermer dans son territoire.

Mme Caroline Fiat. Absolument !

M. Alain Bruneel. On peut également dire que le réseau et les infrastructures sont dans un état épouvantable, mais que rien n'a été fait. Et ce ne sont pas les régions qui vont payer ! L'organisation que nous mettons en place devra répondre à

cette problématique. Prenons le temps de nous rassurer en nous assurant que ces petites lignes, ou ces lignes, ne seront pas abandonnées.

M. Stéphane Peu et M. Jean-Louis Bricout. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Je me permets de prendre la parole, parce que M. Simian nous a invités à le faire. Je tiens à souligner une contradiction dans ses propos : il commence par saluer la présence dans les tribunes de notre ancien collègue, Philippe Duron, puis dit que rien n'a été fait dans les années précédentes. Je voudrais rendre hommage au travail de Philippe Duron, qui a présidé la commission Mobilité 21. Vous le savez, elle a permis de faire le tri dans l'ensemble des projets d'infrastructures prévus, tant routiers que ferroviaires. Philippe Duron a mené un formidable travail de concertation avec les régions. Il a aussi mené une réflexion importante sur la question des trains d'équilibre du territoire. On lui doit également la loi de 2014. Vous ne pouvez donc pas dire que rien n'a été fait !

M. Benoît Simian. Je parlais de la dette !

M. Christophe Bouillon. Je vous ai écouté avec beaucoup d'attention, je vous prie de faire de même quand l'un de vos collègues s'exprime.

Selon le rapport d'information de Bertrand Pancher et Gilles Savary, cette loi de 2014 a été l'une des réformes les plus importantes depuis 1937. Bien sûr, elle a été promulguée avant l'adoption du règlement « Obligations de service public », mais elle s'est traduite, malgré tout, par la constitution d'un groupe public ferroviaire unifié, constitué de trois EPIC et eurocompatible. La convention collective de la branche ferroviaire, sur laquelle vous insistez souvent, a été instaurée. Enfin, elle a prévu la règle d'or. Ce n'est peut-être pas la panacée, mais pour la première fois, et nous le devons à Philippe Duron, le Gouvernement a pris en compte la réalité de l'augmentation de la dette. Cette règle d'or, qui repose sur le principe assez simple selon lequel le décideur paie, a marqué le début de l'endiguement de la dette, avec la trajectoire budgétaire prévue par le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau.

Tout n'a sans doute pas été fait, mais je ne vous laisserai pas dire que rien n'a été fait, surtout en présence de Philippe Duron. *(Applaudissements sur les bancs du groupe NG.)*

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie.

Mme Sophie Auconie. Madame la ministre, avant de compléter les propos de M. Sermier, je tiens à dire au groupe La France insoumise que je suis désolée qu'il ait trouvé mon intervention brutale. Elle répondait à la brutalité avec laquelle ses membres sont sortis tout à l'heure de l'hémicycle, devant des délégations lituanienne et allemande, qui ont trouvé surprenant ce comportement qui n'a pas fait honneur à l'Assemblée nationale. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)*

Ensuite, madame la ministre, je tiens à évoquer la véritable inquiétude suscitée dans nos territoires par cet article. Je suis députée du Lochois, où l'une de nos lignes pourrait être fermée ou remplacée par des bus. Je sais que vous avez exercé des fonctions dans la ruralité, et que vous connaissez ces territoires où le trafic routier est important et où les petites gares ne fonctionnent plus : les trains sont remplacés par des bus, ce qui densifie le trafic sur nos petites routes départementales, déjà complètement saturées.

Vous devez mesurer l'inquiétude de nos campagnes et de nos territoires quant au maillage ferroviaire, dont ce texte doit être le garant. Comprenez l'inquiétude de nos élus locaux et des usagers des transports en commun.

M. le président. Sur l'amendement n° 123, je suis 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.

La parole est à M. Adrien Quatennens.

M. Adrien Quatennens. Madame Auconie, vous revenez sur l'incident de cet après-midi, alors que M. Mélenchon a expliqué tout à l'heure la raison de notre sortie. Avant même notre sortie, il y a eu un événement pour le moins choquant dans le débat parlementaire : une question au Gouvernement de deux minutes n'a pas pu arriver à son terme, car il y avait des éruptions de toutes parts. *(Exclamations sur de nombreux bancs.)*

Mme Laurianne Rossi. L'oratrice a eu le même temps de parole que les autres !

M. Adrien Quatennens. C'est cela qui a particulièrement choqué les délégations européennes présentes.

Un député du groupe LaREM. C'est une question d'égalité du temps de parole !

M. Adrien Quatennens. J'aimerais pouvoir m'adresser à vous dans le calme. L'égalité du temps de parole suppose qu'on ne soit pas interrompu pendant toute son intervention.

Un député du groupe LaREM. Cela arrive tout le temps !

M. Adrien Quatennens. Je le répète, gardez pour vous vos offuscations à géométrie variable. Vos éruptions étaient plus choquantes que notre sortie. Poursuivons nos débats dans le respect et le calme. On peut ne pas être d'accord sans se lancer des invectives à la figure.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. On nous suspecte de ne pas nous intéresser aux petites lignes. Je peux vous confirmer qu'avec la présidente de la région Bourgogne-Franche-Comté, l'État et la région se préoccupent de l'avenir de la Ligne des Hirondelles. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.)*

M. Frédéric Reiss. C'est un début !

Mme Valérie Lacroute. C'est bien de s'occuper d'elle !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 123.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	60
Nombre de suffrages exprimés	60
Majorité absolue	31
Pour l'adoption	9
contre	51

(L'amendement n° 123 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir l'amendement n° 244.

Mme Laurianne Rossi. Il anticipe sur les débats que nous aurons dans le cadre de l'examen de l'article 2 *quinquies*, notamment sur les modalités de transfert de personnel et les droits afférents à celui-ci en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs. L'amendement a pour objet de veiller à ce que la conclusion de celui-ci soit conditionnée à la signature de la convention collective de la branche ferroviaire par l'entreprise intéressée.

Il s'agit de s'assurer que les salariés transférés à une autre entreprise ferroviaire que la leur seront couverts par la convention collective de la branche ferroviaire dans tous les cas de figure. L'amendement vise notamment à prendre en compte le cas d'une entreprise ferroviaire étrangère ne relevant pas de la convention collective de la branche ferroviaire. Il entend ainsi sécuriser le transfert des salariés.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Je partage tout à fait cet objectif, chère collègue. Toutefois, je vous propose de retirer votre amendement au profit de l'amendement n° 331 rectifié portant article additionnel après l'article 2 *quater*, que nous examinerons dans quelques instants, et émetts à défaut un avis défavorable. L'amendement n° 331 rectifié permet de s'assurer que toute entreprise ferroviaire opérant en France dans un cadre concurrentiel adhère à la convention collective nationale.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je m'arrêterai un instant sur cet amendement. J'entends parfois affirmer qu'il n'y a pas de réelle concertation ni de réelle négociation. La préoccupation qui sous-tend l'amendement – lequel vise à s'assurer que les entreprises qui opéreront demain en France s'inscriront bien dans le cadre de la convention collective de la branche ferroviaire – a justement été exprimée par certaines organisations syndicales, qui ne sont pas forcément favorables à l'ouverture à la concurrence mais n'en font pas une position de principe, ou à tout le moins œuvrent afin d'offrir aux cheminots les meilleures conditions et assurances en dépassant les débats de principe.

Cette préoccupation exprimée par certaines organisations syndicales, le Gouvernement la partage. Toutefois, M. le rapporteur proposera tout à l'heure une rédaction qui nous semble plus sécurisante juridiquement et prend en compte de surcroît les enjeux de sécurité. Je vous propose donc de retirer votre amendement au profit de l'amendement n° 331 rectifié, madame la députée.

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

Mme Laurianne Rossi. Compte tenu de la rédaction de l'amendement n° 331 rectifié que présentera M. le rapporteur dans quelques instants et des garanties fournies par Mme la ministre, je retire l'amendement. Je souscris pleinement aux propos tenus par Mme la ministre sur la préoccupation qui le sous-tend.

(L'amendement n° 244 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Bricout, pour soutenir l'amendement n° 165.

M. Jean-Louis Bricout. Il s'agit d'un amendement de précision, mais celle-ci est absolument nécessaire. L'alinéa 9 de l'article 2 *quater* porte sur l'attribution directe de contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs, sans procédure d'appel d'offres. Ces cas relèvent du quatrième « paquet ferroviaire ». L'amendement n° 165 vise à faire de SNCF Mobilités l'attributaire exclusif – voilà la précision – de ces contrats de service public. Il s'agit en effet d'une entreprise publique, dont le statut et les missions ressortissent au service public. En outre, en tant qu'exploitant historique, elle est le mieux à même de connaître les spécificités du service concerné.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. La commission a émis un avis défavorable sur cet amendement, dont l'adoption aboutirait à interdire toute concurrence. Tel n'est pas le cadre dans lequel nous nous inscrivons.

(L'amendement n° 165, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 232.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. C'est un amendement rédactionnel.

(L'amendement n° 232, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Adrien Quatennens, pour soutenir l'amendement n° 53.

M. Adrien Quatennens. Le projet de loi comporte plusieurs dispositions dangereuses pour le service public et pour l'accès de chacun, quels que soient ses moyens, à un transport de qualité partout sur le territoire, donc pour la cohésion sociale et territoriale. L'alinéa 13 en est une. Il prévoit en effet que les entreprises décident elles-mêmes quelles informations relèvent du secret industriel et commercial et les transmettent à l'autorité organisatrice.

Le Gouvernement transpose ainsi dans un même texte deux directives européennes particulièrement honteuses, qui ne reposent sur aucun argument objectif, mais uniquement sur une pure idéologie. Il s'agit d'appliquer les dispositions rassemblées dans le quatrième « paquet ferroviaire » élaboré par la Commission européenne et, en même temps, de transposer, par le biais de l'alinéa 13, les dispositions de la directive relative à la protection des savoir-faire et des informations commerciales non divulgués contre l'obtention, l'utilisation et la divulgation illicites.

Les débats ont montré à quel point le renforcement de celui-ci soulève des questions en matière d'information du public, de transparence et de sécurité. Il convient donc de préciser dans l'article 2 *quater* qu'il incombe à l'autorité organisatrice, et non aux entreprises elles-mêmes, de définir quelles informations relèvent du secret industriel et commercial.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Il me semble, cher collègue, que votre vision de l'article 2 *quater* est un peu ...

M. Adrien Quatennens. Idéologique ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. ...biaisée. En effet, il prévoit que les gestionnaires d'infrastructure fournissent les informations pertinentes et indiquent celles qui relèvent du secret industriel et commercial. Il n'incombe donc pas à l'autorité organisatrice de déterminer celles-ci.

Elle doit en revanche préserver la confidentialité qui leur est afférente. Pour cette raison, et afin d'assurer l'homogénéité du droit, la commission a émis un avis défavorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les cheminots apprécieront ! L'article 2 *quater* a pour objet de permettre à la SNCF de préserver le secret industriel et commercial.

Un député du groupe LaREM. Scandaleux !

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'adoption de votre amendement l'en empêcherait. Le Gouvernement y est tout à fait défavorable.

M. Adrien Quatennens. Voilà qui est très habile, madame la ministre !

Mme Caroline Fiat. Mais personne n'applaudit !

(L'amendement n° 53 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Florence Lasserre-David, pour soutenir l'amendement n° 252.

Mme Florence Lasserre-David. Il s'agit d'un amendement de précision visant à compléter l'alinéa 13 afin que la transmission des informations ne puisse pas être limitée par le secret industriel et commercial.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Je vous propose de retirer votre amendement, chère collègue, et émettrai à défaut un avis défavorable. Le texte prévoit déjà explicitement que les gestionnaires d'infrastructure transmettent à l'autorité organisatrice les informations pertinentes, y compris celles qui relèvent du secret industriel et commercial.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à Mme Florence Lasserre-David.

Mme Florence Lasserre-David. Je retire l'amendement.

(L'amendement n° 252 est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat, pour soutenir l'amendement n° 54.

Mme Caroline Fiat. L'article 2 *quater* prévoit que l'autorité organisatrice garantit la protection des informations relatives à l'exécution des services et des missions faisant l'objet des contrats de service public et dont les entreprises, les gestionnaires d'infrastructure et les exploitants d'installation de service estiment qu'elles relèvent du secret industriel ou commercial.

Seul et grave défaut de cette disposition : elle oublie une fois de plus que certaines informations commerciales et industrielles doivent impérativement être révélées dès lors

que leur dissimulation peut provoquer des préjudices graves pour l'intérêt général. La loi Sapin 2 du 9 décembre 2016 est déjà fort peu protectrice. Tâchons au moins de faire en sorte qu'elle soit appliquée. Par le biais de cet amendement, nous vous invitons, chers collègues, à mentionner de façon explicite et non ambiguë la possibilité de recourir au régime d'alerte qu'elle prévoit.

Nous avons déjà eu droit à la proposition de loi portant transposition de la directive du Parlement européen et du Conseil sur la protection des savoir-faire et des informations commerciales non divulgués contre l'obtention, l'utilisation et la divulgation illicites. Inutile d'en rajouter ! Les lanceurs d'alerte ont compris que cette majorité n'était pas la leur. Parce que nous ne baissons pas les bras, notre amendement vise à les protéger malgré tout !

Notre position est simple. Si des dispositions visant à garantir le secret en matière industrielle et commerciale sont prises, il nous semble indispensable, pour le bien commun, de les accompagner de dispositions en faveur des lanceurs d'alerte, au cas où les informations concernées menaceraient gravement l'intérêt général. Telles sont les conditions d'une législation juste et équilibrée.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Il s'agit d'un sujet important. Néanmoins, le droit commun, notamment les dispositions relatives aux lanceurs d'alerte de la loi Sapin 2, s'applique. L'avis de la commission est donc défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Une fois de plus, mesdames et messieurs les députés du groupe de La France insoumise, vous entendez divulguer les savoir-faire industriels de notre grand opérateur national, ce à quoi le Gouvernement ne peut qu'être défavorable.

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat.

Mme Caroline Fiat. Nous ne voulons pas tout divulguer, madame la ministre. Ne nous faites pas dire ce que nous n'avons pas dit !

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est ce que propose votre amendement !

Mme Caroline Fiat. Nous souhaitons simplement protéger les lanceurs d'alerte si, par nécessité, ils se trouvaient dans l'obligation de nommer des sources pour ...

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ce n'est pas ce dont nous parlons ici ! Nous parlons du service public ferroviaire !

Mme Caroline Fiat. C'est comme ça que ça marche, maintenant ? Dorénavant, je parlerai plus fort ! *(Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)*

Un député du groupe LaREM. Vous faites déjà beaucoup de bruit !

(L'amendement n° 54 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Guy Bricout, pour soutenir l'amendement n° 10.

M. Guy Bricout. La rédaction de l'article L. 2121-16 du code des transports issue du projet de loi précise que « les gestionnaires de l'infrastructure et les exploitants d'installation de service transmettent à l'autorité organisatrice qui en

fait la demande toute information relative à l'exécution de ces services et aux missions faisant l'objet du contrat de service public qui s'avère nécessaire pour mener les procédures d'attribution des contrats de service public ».

Il s'agit d'un amendement de précision. Le décret en Conseil d'État pris après avis de l'ARAFER devra explicitement fixer la liste des données qui doivent être fournies. Il faut donc préciser en ce sens le renvoi de la fixation des conditions d'application de l'article à un décret pris en Conseil d'État.

Rappelons que le champ des données auxquelles l'autorité organisatrice peut avoir accès prévu par le texte est très large. Il laisse donc place à une marge d'appréciation importante, source de contentieux. Il semble donc essentiel de préciser dans notre droit interne, à l'échelle de la loi puis de la réglementation, la nature et le degré de détail des données dont les autorités organisatrices devront disposer.

(L'amendement n° 10, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 2 quater, amendé, est adopté.)

Après l'article 2 quater

M. le président. Nous en venons à des amendements portant article additionnel après l'article 2 quater.

La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 331 rectifié.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Il vise à garantir une concurrence saine et loyale, notamment en matière sociale. Il prévoit que toute entreprise opérant en France dans un cadre concurrentiel devra détenir un certificat de sécurité et que le transport ferroviaire devra être son activité principale. Il en découle l'application de la convention collective de la branche ferroviaire.

Cette mesure est une traduction très concrète de la concertation menée depuis plus d'un mois par Mme la ministre, à laquelle le Parlement est associé. Elle garantit un haut niveau de protection sociale aux cheminots.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il s'agit en effet d'une préoccupation exprimée par certaines organisations syndicales dans le cadre de la concertation que j'ai menée. Je répète que celles-ci ne sont pas forcément favorables au principe de l'ouverture à la concurrence, mais qu'elles ont accepté de délaissier les débats de principe afin de réfléchir à l'amélioration de la protection des salariés, dès lors que l'ouverture à la concurrence doit avoir lieu.

Cette préoccupation de l'application d'une convention collective ferroviaire de haut niveau, je la partage. L'avis du Gouvernement sur cet amendement est donc favorable.

(L'amendement n° 331 rectifié est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Adrien Quatennens, pour soutenir l'amendement n° 66.

M. Adrien Quatennens. Le 28 février 2017, la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux a été inaugurée en très grande pompe. Tant qu'il s'agissait d'accueillir les officiels, la dette ne posait pas de problème.

Cette ligne est la première ligne à grande vitesse construite sous concession privée. Elle a nécessité un investissement de 9 milliards d'euros, dont les deux tiers ont été pris en charge par la puissance publique – l'État, la SNCF et les collectivités territoriales. Lisea, filiale de Vinci, n'en a financé qu'un tiers.

Elle encaissera pourtant la totalité des recettes de péage payées par la SNCF. Selon les estimations disponibles, le montant de cette rente s'élèvera à plus de 100 millions d'euros par an pendant quarante-quatre ans.

Alors même que la SNCF a participé au financement de la ligne à hauteur de 26 %, soit presque autant que le prestataire privé Lisea, elle devra verser une rente indue. Par conséquent, chaque TGV circulant sur cette ligne creuse un peu plus le déficit de la SNCF et plombe sa capacité à investir et à entretenir le réseau, sans aucune justification objective.

Les partenariats public-privé sont une gabegie pour la collectivité. Loin d'être un partenariat gagnant-gagnant, ce type d'accord profite principalement aux grosses entreprises de BTP et à leurs filiales concessionnaires. Dans le cas présent, les actionnaires de Lisea attendent un retour sur investissement de 14 %. Ce taux est tout simplement déconnecté des réalités économiques. Cette filiale de Vinci et ses actionnaires se gaveront donc sur le dos de la SNCF, des usagers et des cheminots.

Nous nous insurgons contre les bombes à retardement budgétaires que représentent ces partenariats. Il faut les abandonner !

M. Jean-Louis Bricout. C'est vrai.

M. Adrien Quatennens. Nous voulons privilégier le maintien d'un service public financé et géré par l'État, au service de tous les usagers et non de rentiers du capital d'un service privé. Il convient donc d'exclure le transport ferroviaire, ses infrastructures et ses services du champ d'application de ce type de contrats. *(Applaudissements sur les bancs du groupe FI.)*

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Avis défavorable. L'excellent rapport Wulfranc – résultat d'un amendement que nous avons adopté en commission – permettra que toute la lumière soit faite sur les contrats de partenariat public-privé que vous dénoncez ici.

En revanche, les contrats de concession sont utilisés dans de nombreux pays ; il n'est pas souhaitable de les exclure par principe.

(L'amendement n° 66, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 161 et 289.

La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 161.

M. Christophe Bouillon. Nous serons certainement d'accord, madame la ministre, pour estimer que la branche ferroviaire doit être un instrument conventionnel de performance et d'efficacité du système ferroviaire, comme nous serons d'accord pour considérer les ressources disponibles au sein du système ferroviaire comme une richesse. La forma-

tion et les compétences doivent être préservées et développées. Il convient donc de sécuriser les transferts entre les différents opérateurs.

La démographie des agents du système ferroviaire est telle qu'il y aura, dans les années à venir, un nombre conséquent de départs à la retraite. Le renouvellement générationnel est donc un enjeu important. Là encore, je pense que ce constat est partagé par tous.

On parle souvent de « mémoire industrielle » des entreprises; il n'en va pas autrement pour la branche ferroviaire. C'est la raison pour laquelle cet amendement définit un principe de solidarité au sein de la branche ferroviaire.

Je voudrais par ailleurs aller dans le même sens que Mme la ministre: les négociations au sein de la branche ferroviaire progressent; certains chapitres ont déjà été adoptés par des organisations syndicales, et non des moindres. Il est donc possible d'aboutir par la négociation à des avancées réelles, notamment dans le domaine de la formation professionnelle et de la maintenance, avancées rendues possibles par la convention collective qui existe désormais dans la branche ferroviaire.

M. le président. La parole est à M. Benoit Simian, pour soutenir l'amendement n° 289.

M. Benoit Simian. Les organisations syndicales se préoccupent – vous l'avez dit, madame la ministre – de l'ouverture à la concurrence; elles accordent toute leur importance aux négociations de branche.

Cet amendement vise à établir un principe de solidarité entre les salariés relevant de la branche ferroviaire, notamment dans le domaine de la formation et du développement des compétences.

L'amendement précise qu'à défaut d'accord dans les vingt-quatre mois, le Gouvernement procédera par décret en Conseil d'État.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Nous allons voter plusieurs amendements qui sécurisent le parcours professionnel des cheminots dans la branche ferroviaire; nous venons également d'adopter l'amendement n° 331 rectifié, qui prévoit que les exploitants doivent adhérer à la convention collective nationale.

En revanche, le principe de solidarité n'est pas assez bien défini; il doit encore être débattu avec les syndicats dans le cadre des concertations en cours jusqu'à la fin du mois. Je vous invite donc à retirer ces amendements.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage la préoccupation exposée par ces amendements; mais une concertation plus poussée est nécessaire et la rédaction est insuffisamment précise. Je vous propose donc de les retirer, étant entendu que l'article sera amélioré dans la suite des débats.

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Pour encourager cet éventuel retrait, pourriez-vous nous donner une idée du calendrier, madame la ministre?

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

M. Benoit Simian. Je me réjouis de ces négociations et je retire mon amendement.

(L'amendement n° 289 est retiré.)

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Pour vous répondre sur le calendrier, monsieur Bouillon, ces dispositions seront introduites au plus tard lors de la discussion au Sénat.

(L'amendement n° 161 est retiré.)

Article 2 quinquies

M. le président. La parole est à Mme Anne-Laure Cattelot, première inscrite sur l'article.

Mme Anne-Laure Cattelot. Cet article est fondamental pour sécuriser le parcours professionnel des cheminots après l'ouverture du secteur à la concurrence et d'éventuels changements d'opérateurs. Il garantit l'emploi et la continuité du contrat de travail en cas de transfert des travailleurs vers une nouvelle entreprise. Autant utiliser ce qui fonctionne plutôt bien: ces dispositions sont celles qui existent dans le secteur du transport urbain de voyageurs.

Un accompagnement des travailleurs du rail est nécessaire. C'est ce à quoi vise la convention collective. Au moment de l'ouverture à la concurrence en Allemagne, ces transferts de personnels n'avaient pas été prévus, et les cheminots étaient très attachés à la Deutsche Bahn, opérateur historique; des problèmes sociaux se sont posés, mais les Allemands ont su prendre le sujet à bras-le-corps.

Nous nous inspirons de cette histoire pour sécuriser le parcours professionnel des travailleurs du rail.

M. le président. La parole est à Mme Marie Tamarelle-Verhaeghe.

Mme Marie Tamarelle-Verhaeghe. Cet article est en effet fondamental. Les deux mots « service » et « public » sont forts; ce service rendu à la population entraîne des contraintes, des exigences qui ont défini le statut du cheminot – auquel, nous le savons, les cheminots sont particulièrement attachés, ce que l'on comprend parfaitement.

Cet article témoigne de l'engagement du législateur; des droits leur sont garantis lorsqu'ils sont transférés d'un employeur à un autre. Réformer la SNCF, c'est revitaliser un service, redynamiser une profession. Il n'est pas question d'attaquer qui que ce soit. Je le répète, et combien de fois faudra-t-il le répéter? Les cheminots ne sont pas attaqués par cette réforme.

Cet article est issu de la concertation; les réunions ont déjà été nombreuses, et plus de soixante-dix doivent encore avoir lieu.

Des garanties sociales fortes sont prévues – sur la rémunération, sur le régime de retraite, sur l'emploi garanti tout au long de la carrière, sur le transfert des salariés en priorité sur la base du volontariat. Ces préoccupations majeures sont prises en considération par ce nouveau pacte ferroviaire, dont l'objectif est bien la vitalité de notre service public.

M. le président. La parole est à Mme Florence Lasserre-David.

Mme Florence Lasserre-David. Cet article inscrit dans notre législation toutes les garanties que nous évoquons depuis maintenant plusieurs jours. Il apporte plus de sécurité et renforce l'accompagnement des salariés du transport ferroviaire. Nous saluons cette proposition, qui renforce la portée de ce projet de loi.

M. le président. Nous en venons aux amendements.

La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 261.

M. Stéphane Peu. Cet article, introduit en commission par un amendement du Gouvernement, porte sur le devenir des cheminots de la SNCF en cas de changement d'opérateur exploitant des lignes ferroviaires. Pour nous, c'est une ligne rouge : nous sommes contre l'ouverture à la concurrence du service public ferroviaire, et donc absolument opposés au transfert de cheminots vers le secteur privé qui en découlerait.

Vos dispositions aménagent le transfert des personnels de la SNCF vers la concurrence ; c'est ce que vous appelez, d'une façon qui nous paraît assez familière, le « sac à dos social du cheminot » ; ce que l'on appelle, d'une façon plus technique, la portabilité des droits. C'est en fait un saucissonnage du statut que vous organisez, en permettant un transfert au fil de l'eau des employés de la SNCF vers des entreprises privées, certainement moins soucieuses de garantir de bonnes conditions de travail que de dégager des profits.

Nous n'acceptons donc pas ces aménagements ; ce que nous voulons, c'est la pérennisation du statut des cheminots et un service public ferroviaire de qualité.

Nous ne pouvons par ailleurs que nous inquiéter des conditions du transfert prévues par cet article. Il est question de volontariat ; mais *quid* de ceux qui refuseraient ? Vous ouvrez la porte à des suppressions massives d'emplois, puisque le texte voté en commission reste silencieux sur ce point. Plus inquiétant encore, d'autres zones floues persistent : que se passera-t-il pour le cheminot qui aura plusieurs employeurs, ou pour celui dont l'employeur fera faillite après le transfert ? Votre projet de loi ne prévoit pas de tels cas. Ces vides juridiques témoignent de l'impréparation de votre réforme.

C'est pourquoi nous demandons la suppression de cet article.

M. Alain Bruneel et Mme Caroline Fiat. Très bien !

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Nous voulons, vous l'avez compris, une concurrence régulée et qui présente un haut niveau de protection sociale pour les cheminots. Avis défavorable.

M. Stéphane Peu. Ce n'est pas ce que nous avons compris, justement !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Avis défavorable. Le Gouvernement souhaite une ouverture à la concurrence progressive, au rythme souhaité par les régions, et protectrice pour les cheminots. C'est tout le sens de ces dispositions, qui ont été arrêtées après de nombreuses réunions de concertation. Certaines organisations syndicales sont opposées par principe à l'ouverture à la concurrence ; d'autres, sans y

être favorables, sont rentrées dans la discussion pour apporter des réponses aux questions légitimes des cheminots sur les modalités précises de cette ouverture à la concurrence.

M. Stéphane Peu. Aucune organisation syndicale n'est rassurée !

Mme Élisabeth Borne, ministre. À la fin du mois de mars, j'ai pu déposer un premier amendement qui intégrait déjà certains résultats de la concertation, notamment des garanties de haut niveau pour les cheminots transférés – garantie de l'emploi, du régime de retraite, de la rémunération, des facilités de circulation... Les concertations se poursuivent et les organisations syndicales ont soulevé de nouvelles questions, auxquelles je m'attache à répondre. Ce sera l'objet des amendements qui vous seront notamment proposés par le rapporteur.

Il est très important de ne pas mettre la tête dans le sable, de ne pas faire comme si l'ouverture à la concurrence n'était pas là.

M. Stéphane Peu. Aucune organisation syndicale n'est favorable à ce projet !

Mme Élisabeth Borne, ministre. En revanche, il faut prévoir les protections nécessaires pour les cheminots et les rassurer sur leurs perspectives professionnelles.

(L'amendement n° 261 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 234.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Amendement rédactionnel.

(L'amendement n° 234, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Alain Bruneel, pour soutenir l'amendement n° 264.

M. Alain Bruneel. À travers cet amendement de repli, nous entendons éviter un saucissonnage des métiers qui permettraient le transfert des cheminots vers des opérateurs privés qui reprendront l'exploitation des lignes.

L'amendement précise donc que le transfert des salariés de la SNCF à des opérateurs privés s'effectue dans le respect des spécificités des métiers et de l'organisation collective du travail. Nous avons interpellé Mme la ministre sur le risque de faire des salariés des salariés polyvalents, ou « couteaux suisses » une fois le transfert chez le concurrent acté. Nous espérons avec cet amendement obtenir la réponse qui nous a été refusée jusqu'à présent.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Les modalités de transfert des salariés doivent à la fois assurer la continuité du service public et garantir un haut niveau de protection des cheminots. Quant au calcul des effectifs transférés, il a pour but de garantir cette continuité en répondant aux besoins du service. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis. Je ne comprends pas votre démarche. Évidemment, les spécificités des métiers sont prises en compte – c'est le sens de l'amen-

dement qui a été adopté tout à l'heure sur l'application de la convention collective de la branche ferroviaire. Votre préoccupation étant satisfaite, je vous propose de retirer votre amendement. À défaut, avis défavorable.

(L'amendement n° 264 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 263.

M. Hubert Wulfranc. Cet amendement de repli vise à garantir un rôle prépondérant à la négociation de branche dans la détermination des modalités du transfert des salariés de la SNCF.

Nous ne comprenons pas pourquoi, en vertu de l'article, certaines modalités sont renvoyées à un décret et d'autres, à la négociation de branche. Nous souhaitons que les organisations syndicales négocient sur l'ensemble des modalités de transfert afin de garantir aux salariés transférés des droits sociaux élevés.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Il paraît nécessaire que les discussions sur les modalités de transfert s'inscrivent dans le cadre d'une négociation aboutissant à une convention collective. En revanche, l'information des salariés avant un transfert doit être la plus rapide possible. Pour ce faire, la voie du décret paraît la plus adaptée. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous avons souhaité que les salariés soient éclairés le plus vite possible sur les conditions du transfert. La voie du décret est plus rapide pour donner aux cheminots une visibilité sur ces conditions et répondre ainsi à leurs questions.

(L'amendement n° 263 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 327.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Amendement rédactionnel.

(L'amendement n° 327, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 136 rectifié.

M. Christophe Bouillon. Je souscris aux propos du rapporteur et de Mme la ministre sur les conditions du transfert. Il s'agit d'une démarche au fil de l'eau, qui s'enrichit des négociations en cours et des volontés exprimées par certaines organisations syndicales de définir avec succès les conditions des transferts.

Cet amendement vise à garantir que les salariés qui seront transférés à l'occasion du changement d'opérateur resteront bien salariés de la branche. Il répond ainsi à l'inquiétude exprimée par certaines organisations syndicales et, plus largement, par les salariés. Si le cessionnaire doit évidemment pouvoir définir son organisation juridique ainsi que ses modalités d'organisation opérationnelle, il importe d'assurer aux salariés leur maintien dans la branche ferroviaire.

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 il est satisfait par mon amendement n° 331 rectifié. À défaut, avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous confirme que l'amendement n° 331 rectifié, qui a été adopté précédemment, impose l'application de la convention collective de la branche ferroviaire à toutes les entités qui répondront aux appels d'offres. Votre préoccupation est donc satisfaite.

(L'amendement n° 136 rectifié est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 328.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Afin de répondre à des questions soulevées lors des concertations, cet amendement tend à intégrer des clauses sociales dans les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cette préoccupation a effectivement été exprimée dans le cadre des concertations. Je suis favorable à ce que les appels d'offres intègrent des clauses sociales ainsi que le propose cet amendement.

(L'amendement n° 328 est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 235.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Amendement rédactionnel.

(L'amendement n° 235, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 135.

M. Christophe Bouillon. La notion de « maintenance lourde » ne correspond pas à une définition précise et peut donc prêter à confusion. Plus généralement, il convient d'éviter de complexifier à l'excès le système ferroviaire, dont nous avons dénoncé les défauts d'organisation au cours de nos débats.

L'ouverture, même partielle, à la concurrence des opérations de maintenance viendrait accentuer la complexité que nous connaissons déjà. La séparation des opérations de maintenance pourrait rendre l'activité particulièrement déficitaire, notamment pour les plus petits réseaux. Il convient donc de regrouper les opérations pour réaliser des gains de productivité. En outre, je crois savoir que la branche de la métallurgie occupe une place à part dans la maintenance.

Une telle complexité irait à rebours de l'optimisation de l'organisation du système ferroviaire et du groupe public que vous recherchez.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. La rédaction de l'article 2 *quinquies* exclut la maintenance lourde car celle-ci est très difficile, voire impossible à transférer. En revanche, les régions doivent pouvoir inclure la maintenance courante, ou quotidienne, dans leurs appels d'offres.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous rassure, le terme de maintenance lourde est employé dans la directive, dans le but de ne pas inclure les technicentres industriels dans le champ des appels d'offres.

A contrario, l'efficacité et la qualité du service supposent que certaines opérations de maintenance courante puissent être confiées à l'opérateur responsable du service. Cette séparation des opérations me paraît satisfaisante. Je suggère donc le retrait de l'amendement. À défaut, mon avis sera défavorable.

(L'amendement n° 135 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 137.

M. Christophe Bouillon. Il est défendu.

(L'amendement n° 137, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 138.

M. Christophe Bouillon. Il est défendu.

(L'amendement n° 138, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 139.

M. Christophe Bouillon. Il est défendu.

(L'amendement n° 139, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 265.

M. Hubert Wulfranc. Il y a un angle mort – ce n'est pas le seul – dans cet article. Quel avenir sera réservé aux cheminots qui refuseraient d'être transférés chez des opérateurs privés ?

Le projet de loi est muet sur ce point. Il est indiqué que « le salarié dont le contrat de travail doit être transféré peut faire connaître son refus par écrit à son employeur dans un délai fixé par décret. À défaut de réponse dans ce délai, le salarié est réputé avoir accepté le transfert de son contrat de travail. »

Si le texte en reste là, il laisse la porte ouverte au licenciement automatique des salariés de la SNCF refusant de passer à la concurrence. Nous vous demandons donc de préciser les conséquences du refus du salarié.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Je sollicite le retrait de l'amendement. À défaut, mon avis sera défavorable. Vous le savez, la concertation se poursuit jusqu'à la fin du mois. Il faut donc laisser les échanges se dérouler avant d'en tirer des conclusions.

M. Hubert Wulfranc. Nous préférons précéder la concertation.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il faut en effet poursuivre la concertation sur ce point. Deux impératifs majeurs doivent être conciliés : d'une part, la continuité du service public, principe important qui, dans d'autres secteurs, se traduit par un transfert automatique des salariés ; d'autre part, les spécificités de l'organisation ferroviaire, qui justifient notamment la prise en compte des intérêts des cheminots et la mise en place des sécurités nécessaires à leur profit.

Sur ce sujet délicat, y compris sur le plan juridique, les discussions n'ont pas encore permis d'aboutir. Je vous demande donc le retrait de votre amendement afin de poursuivre les concertations. À défaut, avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Nous gardons le phare !

(L'amendement n° 265 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 326.

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Dans la série des amendements sociaux, je propose que les salariés précédemment employés par le groupe public ferroviaire bénéficient du maintien des normes internes du groupe, leur accordant un avantage, dans les conditions prévues par un décret en Conseil d'État.

(L'amendement n° 326, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 140.

M. Christophe Bouillon. Cette disposition complémentaire doit inciter les partenaires sociaux à une contractualisation positive de substitution en cas de transfert d'activité.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Il ne semble pas nécessaire de déroger au droit commun du code du travail sur ce sujet. Avis défavorable.

(L'amendement n° 140, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 141.

M. Christophe Bouillon. Pour négocier le devenir des accords collectifs, il importe que des élections au comité social et économique aient eu lieu chez le cessionnaire, afin de pouvoir s'appuyer sur des organisations syndicales représentatives. C'est une condition du bon déroulement du dialogue social chez le cessionnaire et de la réussite du transfert de l'exploitation.

Il est prévu que la négociation puisse commencer avant le transfert d'activité. Celle-ci doit s'engager rapidement après l'attribution du marché, compte tenu de la complexité des sujets à traiter et du besoin d'informer en amont les salariés ayant vocation à être transférés.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Je partage votre préoccupation, mais je vous demande le retrait compte tenu des négociations en cours. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ce point, qui a été soulevé dans les concertations, doit encore être approfondi. Je vous propose le retrait de votre amendement, afin de prendre le temps de mettre au point les dispositions nécessaires en vue de la discussion au Sénat, sinon avis défavorable.

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat.

Mme Caroline Fiat. Je comprends les difficultés que peuvent vous poser les amendements déposés, madame la ministre. J'entends aussi que la concertation doit avoir lieu et qu'elle peut prendre du temps, ce qui est bien normal, notamment si elle doit aller dans votre sens et dans celui des syndicats. En revanche, nous n'allons pas voter un article alors que la réponse a été, sur plusieurs amendements, que l'on attendait le résultat des concertations. Je vous propose donc de mettre le présent article en *stand-by* en attendant que les concertations soient finies.

(L'amendement n° 141 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Guy Bricout, pour soutenir l'amendement n° 88.

M. Guy Bricout. L'abandon du recrutement au statut est logique dans le contexte de l'ouverture à la concurrence, et il n'est pas justifié de faire du statut un totem, car il laissera la place à une convention collective pour les nouveaux employés. Cependant, il faut prévoir en contrepartie pour les salariés transférés, en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public, une portabilité de tous les droits statutaires dont bénéficient actuellement les cheminots de la SNCF. L'État tiendra ainsi, en quelque sorte, les engagements qu'il a pris lors de l'embauche de ces cheminots.

En outre, sans cette portabilité, les sociétés nouvellement entrantes pourraient exercer une concurrence déloyale vis-à-vis de la SNCF, car cette dernière serait amenée à accorder des garanties que les autres entreprises répondant aux appels d'offres n'auraient pas à apporter à leurs futurs salariés.

Par ailleurs, le Gouvernement a privilégié des transferts basés prioritairement sur le volontariat, contrairement à ce que recommandait le rapport Spinetta, qui préconisait un transfert obligatoire. Ce système, qui doit encore être précisé, ne pourra fonctionner et être attractif qu'avec un « sac à dos social » rempli au maximum des possibilités offertes actuellement par la loi.

Le texte du Gouvernement prévoit que le transfert ou non des garanties autres que la garantie de l'emploi et le régime de retraite fera l'objet d'un accord de branche. À notre sens, c'est au contraire la loi qui doit prévoir que l'ensemble des garanties directement rattachées au statut seront transférées. Tel est le sens du présent amendement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Il ne vous a pas échappé, monsieur Bricout, que nous tentons de maintenir un équilibre pour ce qu'on appelle le « sac à dos social » : les droits essentiels – rémunération, retraite, garantie de l'emploi – seront maintenus, mais, dans le même temps, chaque entreprise doit pouvoir s'organiser, notamment en termes de polyvalence et de grille de rémunération. Je vous invite à retirer votre amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je tiens à vous rassurer, monsieur Bricout : le Gouvernement partage vos préoccupations sur le fait que l'ouverture à la concurrence doit s'accompagner du maintien de garanties de haut niveau pour les cheminots qui pourraient être repris par d'autres entreprises ; il souhaite également que soit mis en place un cadre social de haut niveau assurant une équité entre tous les salariés et toutes les entreprises de la branche. Tel est le sens du présent article, introduit par un amendement du Gouvernement en commission, et que nous sommes en train de compléter en adoptant un certain nombre d'amendements.

Cependant, il nous paraît souhaitable de permettre aux entreprises de mettre en place des organisations de la production différentes, dans le respect, évidemment, des normes de sécurité et de la convention collective. Il convient notamment qu'elles puissent construire des accords d'entreprise adaptés et motivants pour les salariés sans être encadrées par des dispositions réglementaires portant, par exemple, sur la définition des métiers. Cette articulation entre la loi, la convention collective et les accords d'entreprise nous semble la bonne architecture, assurant un équilibre qui garantit à la fois un socle de droits communs et protecteurs et une capacité d'adaptation permettant de prendre en compte les spécificités propres à chaque type de service public organisé.

Je vous propose donc de retirer votre amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. L'amendement présenté par mon collègue Guy Bricout au nom de notre groupe soulève tout de même un problème de fond. Si vous aviez choisi ce que vous proposait M. Spinetta, à savoir le transfert non pas volontaire, mais obligatoire des salariés, le problème ne se poserait pas. Mais, à partir du moment où le Gouvernement a décidé qu'il s'agirait prioritairement de transferts volontaires, il faut en tirer les conséquences. À cet égard, le présent amendement prévoit tout simplement le maintien des droits dont bénéficiaient les salariés dans le cadre du statut.

Car il y a une certaine ambiguïté dans le texte du Gouvernement, que nous essayons de lever avec notre amendement. Vous dites, madame la ministre, que vous allez négocier ce point avec les partenaires sociaux, mais êtes-vous sûre qu'une disposition législative n'est pas nécessaire ? Peut-être allez-vous renvoyer la question à l'examen du texte en première lecture au Sénat. Pour notre part, nous avons au moins le mérite de proposer, avec cet amendement, une disposition claire.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous remercie, monsieur de Courson, de me donner l'occasion de clarifier la position du Gouvernement. Il nous semble en effet important que ces transferts se fassent prioritairement sur la base du volontariat, ce qui reprend les propositions avancées par des organisations syndicales qui ont accepté d'entrer dans les discussions. Cela nous semble une avancée notable.

Il nous semble important, en outre, de respecter les garanties essentielles que sont le régime de retraite, la garantie de l'emploi et le niveau de rémunération au moment du transfert. Par ailleurs, je sais qu'il existe un certain nombre de dispositions qui ne font pas partie du statut mais auxquelles les cheminots sont très attachés, notamment les facilités de circulation ou encore l'accès à la médecine spécialisée. C'est

l'ensemble de ces avantages – vous m'accorderez que ce n'est pas rien, monsieur le député – qui sera garanti en cas de transfert.

En revanche, il nous semble également important de tirer parti de l'arrivée de nouveaux opérateurs ayant de nouvelles idées et proposant de nouveaux services, donc de donner de la souplesse à ces entreprises. Lorsque vous discutez avec les entreprises susceptibles de répondre aux appels d'offres – je pense notamment à Transdev –, elles se disent capables de proposer des organisations différentes, tout aussi voire plus motivantes pour les cheminots. Nous ne souhaitons pas empêcher la mise au point de telles organisations motivantes pour les cheminots reposant sur un autre équilibre. Telle est la position du Gouvernement.

Je vous propose de retirer l'amendement. À défaut, j'émettraï un avis défavorable.

(L'amendement n° 88 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme la présidente – c'est le jour pour le préciser – Valérie Rabault, pour soutenir l'amendement n° 199.

Mme Valérie Rabault. Le présent amendement, que nous avons évoqué lors de la discussion générale, vise à mettre par écrit que l'ancienneté des agents du groupe SNCF sera reprise lorsqu'ils seront transférés à une entreprise à laquelle sera confiée l'exploitation d'une ligne. Vous aviez répondu, madame la ministre, que cela figurait déjà dans le texte, ce que j'ai contesté. Le rapporteur avait, semble-t-il, l'intention de déposer un amendement en ce sens.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Pour clarifier les choses, l'ancienneté est intégrée à la rémunération, laquelle est garantie, conformément à ce qui est inscrit dans le projet de loi. Je vous invite donc à retirer votre amendement. À défaut, j'émettraï un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le texte prévoit que la rémunération sera maintenue. Que recouvre l'idée d'ancienneté au-delà de la rémunération ? Il y a là sans doute une subtilité qui m'échappe, madame Rabault. Je vous propose de retirer votre amendement. À défaut, j'émettraï un avis défavorable.

M. Charles de Courson. L'amendement est satisfait !

M. le président. La parole est à Mme Valérie Rabault.

Mme Valérie Rabault. Une partie de l'ancienneté est intégrée dans la rémunération, mais d'autres avantages peuvent être liés à l'ancienneté, par exemple des congés supplémentaires dans certaines branches ou l'accès à des soutiens financiers. Supposons que l'agent repris soit licencié...

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il y a la garantie de l'emploi !

Mme Valérie Rabault. On ne sait jamais ce qui va se passer, y compris dans les négociations ! Supposons qu'il y ait un licenciement. L'ancienneté reprise peut être de vingt ou trente ans ou bien, si elle n'est prise en compte qu'à partir de la date du transfert, de trois ou quatre ans, ce qui peut changer beaucoup de choses. Si, comme vous l'affirmez,

madame la ministre, tout est déjà bien coordonné, mon amendement ne doit pas vous embêter : il ne fait qu'ajouter explicitement des garanties que vous estimez déjà présentes dans le texte. Et, s'il ne vous embête pas, autant donner un avis favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Sur ces questions, je me réfère vraiment, pour ma part, aux propositions des organisations syndicales. En l'occurrence, je n'ai reçu aucune proposition en ce sens. J'y insiste : je vous propose de retirer votre amendement ; à défaut, j'émettraï un avis défavorable.

Mme Caroline Fiat. Les concertations ne sont pas finies !

(L'amendement n° 199 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 143.

M. Christophe Bouillon. Il est fortement inspiré par les organisations syndicales, madame la ministre.

La loi du 4 août 2014 a consacré l'unité sociale du groupe public ferroviaire, et celle-ci n'est pas remise en cause, semble-t-il, par le présent projet de réforme. Dans ces conditions, il n'y a pas lieu de restreindre la portabilité des droits au niveau de la branche aux seuls salariés de SNCF Mobilités : l'ensemble des salariés issus du groupe public ferroviaire doit pouvoir bénéficier de cette portabilité.

M. Jean-Louis Bricout. Très juste ! On ne peut pas refuser une telle disposition !

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Selon moi, votre amendement sera pleinement satisfait par mes amendements n°s 329 et 330, qui seront examinés après l'article 2 *quinquies*. Je vous invite donc à retirer votre amendement au profit des miens.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le texte actuel, proposé par le Gouvernement et adopté en commission, prévoit une portabilité des droits en cas de transfert. De plus, il nous a aussi semblé important de permettre une mobilité professionnelle volontaire au sein de la branche. La rédaction initiale découlait du fait que le champ concerné par les transferts était celui de SNCF Mobilités, mais les concertations ont en effet mis en évidence l'intérêt d'élargir ce champ à l'ensemble des salariés du groupe public ferroviaire. Je vous propose de retirer votre amendement au profit des amendements n°s 329 et 330, qui satisferont cette préoccupation.

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Je retire mon amendement.

(L'amendement n° 143 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 142.

M. Christophe Bouillon. Il est défendu.

(L'amendement n° 142, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n^{os} 260 et 144, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Pierre Dharréville, pour soutenir l'amendement n^o 260.

M. Pierre Dharréville. Nous pointons de nouveau du doigt les vides juridiques du projet de loi concernant les transferts de salariés aux opérateurs privés. Rien ne semble prévu dans le cas où le repreneur de ligne subit une défaillance économique et doit mettre la clé sous la porte. Dans cette hypothèse, des salariés de la SNCF transférés au cessionnaire défaillant se retrouveront sans emploi faute d'activité, alors même que leur contrat précise qu'ils bénéficient de la garantie de l'emploi. Selon nous, il y a là un vide juridique, dans lequel des acteurs privés pourraient s'engouffrer au détriment de la protection des droits des salariés du ferroviaire. Cela montre une fois de plus la précipitation dans laquelle nous devons légiférer aujourd'hui. À travers cet amendement de repli, nous souhaitons créer un droit à réintégration au sein de la SNCF pour les salariés transférés. Une telle disposition contribuerait à rendre effective la portabilité des droits que vous défendez, madame la ministre.

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n^o 144.

M. Christophe Bouillon. Il s'agit simplement de préciser la notion de garantie de l'emploi, mais c'est un point important. Il convient de prévoir certaines situations difficiles spécifiques telles que la défaillance du cessionnaire, une réduction du service offert décidée par l'autorité organisatrice de transport ou des licenciements pour motif économique. Il convient également de prévoir les conditions selon lesquelles les salariés ayant quitté SNCF Mobilités pourraient réintégrer l'entreprise ou une autre filiale du groupe public ferroviaire. Comme vous le savez, ce point préoccupe fortement les salariés et certaines organisations syndicales.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Il s'agit de cas certes hypothétiques mais importants. En pratique, l'autorité organisatrice reprend le contrat sous forme de régie en cas de faillite d'un opérateur, et le risque trafic est limité sur ce type de conventionnement. Néanmoins, il est exact que nous devons encore travailler sur ce sujet. Je vous invite à retirer vos amendements respectifs. À défaut, j'émets un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je confirme que cette préoccupation a été abordée au cours des concertations. Le cas de la défaillance d'un opérateur assurant un service public est prévu, d'une façon générale, par les textes en vigueur : dans ce cas, la collectivité reprend le service en régie, le temps de désigner un nouvel opérateur.

Vous avez évoqué d'autres problèmes qui peuvent se poser, par exemple en cas de réduction de l'offre. Cela mérite d'être examiné. Je vous propose de retirer cet amendement afin de nous laisser le temps de mettre au point une disposition spécifique, en travaillant avec les partenaires sociaux. Cette disposition sera présentée au plus tard lors de l'examen du texte au Sénat.

M. le président. La parole est à M. Pierre Dharréville.

M. Pierre Dharréville. Madame la ministre, vous avez réservé un accueil plutôt positif à la préoccupation que nous venons d'exprimer. Certes, il faudra continuer à travailler sur cette question en discutant avec les organisations syndicales, mais nous pourrions d'ores et déjà envoyer un signal positif en adoptant cet amendement : nous aurons le loisir de préciser ses dispositions dans la suite de l'examen de ce texte au Parlement.

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat, pour un rappel au règlement.

Mme Caroline Fiat. Je souhaite faire un rappel au règlement en vertu de l'article 58 de notre règlement. Lorsque nous légiférons, nous devrions avoir toutes les informations nécessaires. Cela ne choque peut-être que moi, mais je ne peux pas me prononcer sur un article dont on ne connaîtra le contenu définitif qu'à l'issue des concertations avec les syndicats ! Bien sûr, j'espère que ces concertations se passent bien, qu'elles déboucheront sur un accord, mais vous comprendrez que dans ces conditions je ne puisse pas voter cet article.

Je demande donc que l'examen de cet article soit suspendu, en attendant que les concertations soient terminées. Je souhaite en parler avec les autres groupes : c'est pourquoi j'en demande en outre une suspension de séance.

Article 2 quinquies (suite)

M. le président. Sur les amendements n^{os} 260 et 144, 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.

La parole est à M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. Je pense que cet amendement est inutile,...

Mme Caroline Fiat. Monsieur le président ! J'ai demandé une suspension de séance !

M. Charles de Courson. ...car en cas de défaillance, deux possibilités se présentent : soit la SNCF reprend les salariés en question, ce qui résout le problème, soit un autre opérateur reprend en charge le service à l'issue d'un appel d'offres, auquel cas cet opérateur devra reprendre aussi les salariés. Je ne vois donc pas quel est l'intérêt de cet amendement.

Mme Caroline Fiat. Monsieur le président ! La suspension de séance est de droit !

M. le président. Vous avez demandé une suspension de séance, madame Fiat : elle est de droit. La séance est suspendue pour cinq minutes.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures cinquante, est reprise à dix-neuf heures cinquante-cinq.)

M. le président. La séance est reprise.

Je mets aux voix l'amendement n° 260.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	70
Nombre de suffrages exprimés	70
Majorité absolue	36
Pour l'adoption	11
contre	59

(L'amendement n° 260 n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 144.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	70
Nombre de suffrages exprimés	69
Majorité absolue	35
Pour l'adoption	11
contre	58

(L'amendement n° 144 n'est pas adopté.)

Mme Caroline Fiat. Mon vote n'a pas été pris en compte !

M. le président. Je le regrette, mais cela n'aurait pas changé grand-chose, madame Fiat... *(Sourires.)*

La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 145.

M. Christophe Bouillon. Je ferai une observation sur votre méthode, madame la ministre : admettez que l'exercice auquel nous sommes confrontés est difficile. Je vais vous expliquer pourquoi.

Je crois, madame la ministre, à votre volonté de réussir l'ouverture à la concurrence. Je crois aussi à votre volonté de trouver une convention collective efficace. Je crois enfin que cette dernière volonté est partagée par un certain nombre de syndicats. Mais pour cela, il faut régler la question des transferts, qui inquiète – c'est légitime – les organisations de salariés et les salariés eux-mêmes.

Nous avons parfois, pour notre part, le sentiment d'avancer à l'aveugle, d'être considérés comme des greffiers, car on nous demande d'avaliser des éléments qui sont discutés hors de cette enceinte. Malgré tout, en tant que législateurs, nous avons la possibilité d'inscrire dans ce projet de loi certains principes, avant même la fin des négociations – qui, vous l'avez dit, avancent malgré tout.

C'est pourquoi nous défendons ces amendements : il ne s'agit pas seulement de nous faire les relais des syndicats, mais aussi de défendre nos propres convictions en protégeant les droits des salariés en cas de transfert.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur. Défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'entends bien ce que vous dites, monsieur le député : je peux vous assurer que nous avons pris en compte les propositions issues des concertations, lorsqu'elles étaient suffisamment mûres. Elles ont été intégrées au projet de loi au moyen d'amendements déposés par un certain nombre de députés, au premier rang desquels M. le rapporteur. Concernant cet article, un certain nombre de questions restent pendantes : les concertations à ce sujet se poursuivront afin de finaliser le dispositif.

Mme Caroline Fiat. Voilà pourquoi nous ne pouvons pas voter !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vous proposez, par l'amendement n° 145, d'étendre la prévoyance, ce qui serait juridiquement compliqué. En outre, les systèmes de prévoyance des entreprises que les cheminots seraient amenés à rejoindre sont certainement plus favorables que celui qui existe, à l'heure actuelle, au sein du groupe public ferroviaire.

Je vous invite donc à retirer cet amendement auquel je suis défavorable.

(L'amendement n° 145 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 175.

M. Christophe Bouillon. Défendu.

(L'amendement n° 175, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat, pour soutenir l'amendement n° 55.

Mme Caroline Fiat. J'attendrai la fin de la concertation avec les syndicats...

(L'amendement n° 55, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 2 quinquies, amendé, est adopté.)

8

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.)

La Directrice du service du compte rendu de la séance de l'Assemblée nationale

CATHERINE JOLY