LES DOSSIERS DU **GROUPE**

COMMUNISTE, RÉPUBLICAIN, CITOYEN *et* ÉCOLOGISTE

UNE VOIX DIFFÉRENTE AU SÉNAT

Patrimoine national, la SNCF n'est pas à vendre



Interventions des sénatrices et sénateurs du Groupe CRCE-K du 23 mai 2018 au 14 juin 2018

PALAIS DU LUXEMBOURG
75291 PARIS CEDEX 06

Tél : 01 42 34 21 24
crce@senat.fr
www.senateurscrce.fr

Harmonie entre la droite sénatoriale et le gouvernement pour liquider la SNCF Par Le groupe CRCE-K / 23 mai 2018 3
Votre projet de loi n’a qu’une boussole : l’ouverture à la concurrence Par Éliane Assassi / 29 mai 2018 4
Une réforme qui obéit à la délétère idéologie néolibérale Par Guillaume Gontard / 29 mai 2018 8
Pourquoi voulez-vous transformer les trois EPIC en société anonyme ? Par Fabien Gay / 29 mai 2018 11
Nous sommes opposés à ces changements de statut qui ouvrent la voie à la privatisation de la SNCF Par Cécile Cukierman / 29 mai 2018 12
Cette réforme organise la liquidation de la SNCF comme grande entreprise publique nationale Par Éliane Assassi / 29 mai 2018 13
Le changement de statut en SA prépare bien la privatisation de la SNCF Par Éliane Assassi / 29 mai 2018 14
Pouvez-vous nous dire si tout ce qui relève du réseau est inaliénable ? Par Pascal Savoldelli / 29 mai 2018 15
Pourquoi transformer trois EPIC en SA ? Par Fabien Gay / 29 mai 2018 16
Souffrez que nous ayons d’autres propositions à soumettre au débat Par Éliane Assassi / 29 mai 2018 17
Quand on est obligé de mettre une ceinture et des bretelles, c’est qu’il y a un loup quelque part Par Guillaume Gontard / 29 mai 2018 ... 18
Une pente abrupte vers la privatisation et la casse sociale Par Fabien Gay / 29 mai 2018 19
Avec la libéralisation et le changement de statut, c’est la nature même du service public qui est mise en cause Par Cécile Cukierman / 29 mai 2018 20
Faisons de la SNCF un outil de la transition énergétique Par Pierre Ouzoulias / 29 mai 2018 21
Que la SNCF cesse la balkanisation de ses activités Par Fabien Gay /

29 mai 2018 22
Le coût du statut des cheminots est moindre sur nombre de points Par Pascal Savoldelli / 29 mai 2018 23
Nous nous opposons à la filialisation de Gares & Connexions Par Christine Prunaud / 29 mai 2018 24
La vigilance de la puissance publique doit être renforcée Par Guillaume Gontard / 29 mai 2018 25
Ce découpage de l’entreprise publique est particulièrement néfaste Par Cécile Cukierman / 29 mai 2018 26
Plus le réseau utilisé par la SNCF sera large et dense, mieux elle pourra réaliser la péréquation Par Pierre Ouzoulias / 29 mai 2018 ... 27
Nous savons tous que ce qui est fait par une loi peut être défait par une autre ! Par Fabien Gay / 29 mai 2018 28
Nous considérons nécessaire de verrouiller les statuts par des clauses spécifiques Par Christine Prunaud / 29 mai 2018 29
Nous proposons de maintenir et d’améliorer le statut des cheminots Par Éliane Assassi / 29 mai 2018 30
Chapeau bas pour le privé et l’ouverture à la concurrence… Par Fabien Gay / 29 mai 2018 31
L’exemple inquiétant de France Telecom Par Guillaume Gontard / 30 mai 2018 32
Le toilettage des comptes est étroitement lié au changement de nature juridique Par Éliane Assassi / 30 mai 2018 33
Non, les cheminots ne sont pas responsables de la dette ! Par Pascal Savoldelli / 30 mai 2018 34
Vous ne touchez pas à la dette de SNCF Mobilités, dont on sent qu’elle va être amortie par le dépeçage du réseau secondaire Par Laurence Cohen / 30 mai 2018 35
Le statut donne des droits, mais il confère aussi des devoirs Par Guillaume Gontard / 30 mai 2018 36
Le statut des cheminots est un gage de la qualité de leur travail Par Cécile Cukierman / 30 mai 2018 37

Les cheminots, des privilégiés ? Par Fabien Gay / 30 mai 2018 38
Les cheminots ne défendent pas individuellement leur seule situation sociale, ils ont une haute idée de leur entreprise Par Pierre Laurent / 30 mai 2018 39
Nous refusons absolument le changement de statut de l’entreprise publique Par Michelle Gréaume / 30 mai 2018 40
Pourquoi voulez-vous transformer les trois EPIC en sociétés anonymes, si ce n’est pour préparer la privatisation ? Par Fabien Gay / 30 mai 2018 41
Madame la ministre, vous ne répondez à aucun des arguments que nous avons énumérés depuis le début des débats Par Fabien Gay / 30 mai 2018 42
Pourquoi l’annonce de la reprise de la dette n’a-t-elle été faite que vendredi dernier ? Par Guillaume Gontard / 30 mai 2018 43
Votre logique, c’est casser le service public et dégrader l’offre de transport Par Laurence Cohen / 30 mai 2018 44
Avec un taux de participation de 60 %, 95 % des cheminots et cheminotes ont voté non à votre réforme Par Fabien Gay / 30 mai 2018 45
Allez-vous rembourser la dette ancienne, aux taux d’intérêt élevés, ou privilégier la dette récente, contractée à un faible taux ? Par Pascal Savoldelli / 30 mai 2018 46
88 % des marchandises sont transportées par la route, et seulement 10 % par le train Par Pascal Savoldelli / 30 mai 2018 47
La question climatique doit être au cœur du développement de l’entreprise Par Guillaume Gontard / 30 mai 2018 48
Le développement du fret serait aussi bon pour notre balance commerciale Par Pascal Savoldelli / 30 mai 2018 49
Des filiales d’un même groupe vont jusqu’à se faire concurrence ! Par Guillaume Gontard / 30 mai 2018 50
Vous montrez, madame la ministre, une bien mauvaise image de votre considération pour les parlementaires que nous sommes Par Pascal

Savoldelli / 30 mai 2018 51
Gares & Connexions sera l’une des premières filiales que le privé voudra récupérer Par Fabien Gay / 30 mai 2018 52
Déclarons inaliénables les biens de la SNCF Par Guillaume Gontard / 30 mai 2018 53
La SNCF est un patrimoine national Par Fabien Gay / 30 mai 2018 ... 54
Nous nous opposons à la création de nouvelles filiales Par Pierre Ouzoulias / 30 mai 2018 55
Une logique de solidarité nationale Par Michelle Gréaume / 30 mai 2018 56
Mesdames, messieurs les sénateurs, après avoir voté ce texte, vous ne pourrez pas simuler l’effroi dans vos départements si des lignes disparaissent Par Pascal Savoldelli / 30 mai 2018 57
Les lignes non rentables demandent un fort investissement Par Cécile Cukierman / 30 mai 2018 58
Cette réforme s’attaque à notre système ferroviaire public Par Laurence Cohen / 30 mai 2018 60
En Nouvelle-Aquitaine, il est d’ores et déjà prévu de fermer trois lignes Par Fabien Gay / 30 mai 2018 61
La nocivité des partenariats public-privé Par Pascal Savoldelli / 30 mai 2018 62
Il convient de ne pas conclure aujourd’hui de PPP Par Cécile Cukierman / 30 mai 2018 63
Cet article prépare la privatisation de la SNCF Par Éliane Assassi / 30 mai 2018 64
Si des investissements ne sont pas réalisés cette année, certaines lignes fermeront avant 2021 Par Guillaume Gontard / 30 mai 2018 ... 65
Un changement de statut purement idéologique et dogmatique Par Fabien Gay / 30 mai 2018 66
Une filiale qui permet à la SNCF d’alléger le montant de son impôt en France Par Pascal Savoldelli / 30 mai 2018 67

Consultez les salariés, organisez un référendum à l’intérieur de l’entreprise Par Pierre Ouzoulias / 30 mai 2018 68
Des évolutions qui rendent possible une privatisation Par Cécile Cukierman / 30 mai 2018 69
Un sous-investissement chronique Par Laurence Cohen / 30 mai 2018 70
Le toilettage des comptes est étroitement lié au changement de nature juridique Par Éliane Assassi / 30 mai 2018 71
L’épargne populaire pourrait participer au financement du rail Par Guillaume Gontard / 30 mai 2018 72
Non, les cheminots ne sont pas responsables de la dette ! Par Pascal Savoldelli / 30 mai 2018 73
Une dette amortie par le dépeçage du réseau secondaire ? Par Laurence Cohen / 30 mai 2018 74
Une règle d’or perverse Par Guillaume Gontard / 30 mai 2018 75
Cet amendement gouvernemental condamne les lignes ferroviaires de proximité Par Éliane Assassi / 30 mai 2018 76
Le statut des cheminots donne des droits, mais il confère aussi des devoirs Par Guillaume Gontard / 30 mai 2018 77
Chaque cheminot doit avoir un haut niveau de formation Par Cécile Cukierman / 30 mai 2018 78
Les cheminots, des privilégiés ? Par Fabien Gay / 30 mai 2018 79
Casser le statut des cheminots est une aberration économique et sociale Par Laurence Cohen / 30 mai 2018 80
Votre projet va précariser les salariés Par Pierre Ouzoulias / 30 mai 2018 81
À l’évidence, nous n’avons pas le même projet de société Par Laurence Cohen / 30 mai 2018 82
Toutes vos propositions visent systématiquement à tirer les droits sociaux vers le bas Par Fabien Gay / 30 mai 2018 83
L’équité consiste à tirer vers le haut le statut de tous les salariés Par Pascal Savoldelli / 30 mai 2018 84

Les cheminots ont une haute idée de leur entreprise Par Pierre Laurent / 30 mai 2018 85
Nous refusons absolument le changement de statut de l’entreprise publique Par Michelle Gréaume / 30 mai 2018 86
Faisons d’abord le bilan de l’ouverture à la concurrence Par Fabien Gay / 30 mai 2018 87
La commission a renforcé le champ des habilitations Par Pascal Savoldelli / 30 mai 2018 89
Des ordonnances qui donnent au gouvernement toute latitude pour agir Par Pierre Laurent / 30 mai 2018 90
Un groupe ferroviaire unifié est une nécessité Par Michelle Gréaume / 30 mai 2018 91
Notre réseau ferroviaire est un atout majeur dans la lutte contre le réchauffement climatique Par Fabien Gay / 30 mai 2018 92
L’ouverture à la concurrence n’est pas une obligation européenne, c’est un choix politique ! Par Pascal Savoldelli / 30 mai 2018 93
L’exigence d’un meilleur contrôle citoyen Par Michelle Gréaume / 30 mai 2018 94
Ce qu’il manque, c’est une politique volontariste d’investissements publics massifs Par Fabien Gay / 30 mai 2018 95
Un jeu de rôle entre la droite et le gouvernement Par Pierre Laurent / 30 mai 2018 96
Il peut y avoir dorénavant des accords d’entreprise qui dérogent aux conventions collectives Par Pascal Savoldelli / 30 mai 2018 97
On ne construit pas une économie développée sur les ruines du droit du travail Par Fabien Gay / 30 mai 2018 98
Le Parlement doit disposer d’un droit de regard et d’intervention sur la mise en œuvre de la politique ferroviaire Par Laurence Cohen / 30 mai 2018 99
Nous souhaitons que soit déclaré d’intérêt général le fret ferroviaire Par Guillaume Gontard / 30 mai 2018 100
C’est l’ouverture à la concurrence qui a divisé par deux la part du fret

ferroviaire Par Pierre Laurent / 30 mai 2018 101
Nous assistons depuis quinze ans à une casse du fret Par Laurence Cohen / 30 mai 2018 102
Nous proposons que la route finance le rail, ce qui demande la renationalisation des autoroutes Par Laurence Cohen / 30 mai 2018 ... 103
En 2006, 40 % du fret réalisé par la SNCF a été livré à la concurrence Par Pascal Savoldelli / 30 mai 2018 104
L’abandon du statut d’EPIC risque de se traduire par une remontée des taux d’intérêt grevant la dette Par Guillaume Gontard / 30 mai 2018 105
Cette véritable usine à gaz sera extrêmement difficile à gérer Par Pierre Laurent / 30 mai 2018 106
La modulation des péages devrait favoriser l’intérêt social et environnemental Par Michelle Gréaume / 30 mai 2018 107
Des pans entiers du territoire seront abandonnés Par Laurence Cohen / 31 mai 2018 108
L’ouverture à la concurrence n’est ni nécessaire ni utile Par Éliane Assassi / 31 mai 2018 109
Trop d’ambiguïté et de silence coupable Par Fabien Gay / 31 mai 2018 110
Ce sac à dos social est inacceptable tant sur le fond que sur la forme Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018 112
La main invisible du marché est incapable d’assurer un aménagement du territoire équilibré Par Pierre Ouzoulias / 31 mai 2018 113
L’offre de TGV doit être complémentaire de l’offre de TET et de l’offre de TER, et non pas concurrente Par Éliane Assassi / 31 mai 2018 ... 114
Partout en Europe, loin d’apporter un plus, la concurrence a accru les risques d’accident et les retards Par Fabien Gay / 31 mai 2018 115
Nous avons besoin de revenir à un modèle unifié, intégré, faisant l’objet d’un monopole permettant une péréquation Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018 116

Un système unifié fonctionne mieux qu'un système éclaté Par Fabien Gay / 31 mai 2018 117
L'argument de la baisse des tarifs ne tient pas Par Fabien Gay / 31 mai 2018 118
L'ouverture à la concurrence ne fonctionne pas Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018 119
Si une ligne n'est pas rentable, quel opérateur privé voudra l'exploiter ? Par Fabien Gay / 31 mai 2018 120
Lorsqu'il s'agit de favoriser la concurrence, la saisine est large Par Laurence Cohen / 31 mai 2018 121
Une région ne peut faire qu'avec les moyens dont elle dispose Par Laurence Cohen / 31 mai 2018 122
Vous donnez un pouvoir discrétionnaire à l'ARAFER Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018 124
Le Haut Comité du système de transport ferroviaire est une instance nationale extrêmement importante Par Pierre Ouzoulias / 31 mai 2018 125
Il faudra bien que les technocrates européens comprennent que la logique de marché n'a pas sa place dans le secteur ferroviaire Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018 126
Nous ne sommes pas favorables à cet objectif, que ce soit à l'horizon de 2023 ou à celui de 2039 Par Laurence Cohen / 31 mai 2018 127
Cela fait vingt ans que le réseau souffre de sous-investissement Par Pierre Ouzoulias / 31 mai 2018 129
L'ouverture à la concurrence risque de surcharger des voies déjà saturées Par Fabien Gay / 31 mai 2018 130
L'incapacité du privé à faire face à ses obligations de service public Par Éliane Assassi / 31 mai 2018 131
Pourquoi s'entêter à promouvoir le transport routier ? Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018 132
Il est possible d'invoquer les exceptions définies par le règlement OSP Par Fabien Gay / 31 mai 2018 133

Le rôle de l’ARAFER est de faire de la place aux nouveaux entrants Par Fabien Gay / 31 mai 2018 134
Nous souhaitons qu’une vigilance s’exerce sur les nouveaux opérateurs Par Pascal Savoldelli / 31 mai 2018 135
Qu’adviendra-t-il des cheminotes et des cheminots qui refuseront le transfert à un opérateur privé ? Par Fabien Gay / 31 mai 2018 136
Notre amendement vise à assurer le respect des carrières des cheminots et des cheminotes Par Pascal Savoldelli / 31 mai 2018 ... 137
Nous refusons de confier l’exploitation des gares à un opérateur privé Par Fabien Gay / 31 mai 2018 138
Il vaudrait mieux éviter d’employer l’expression « sac à dos social » Par Pascal Savoldelli / 31 mai 2018 139
Il ne revient pas aux cheminots de subir les conséquences négatives de l’ouverture à la concurrence Par Éliane Assassi / 31 mai 2018 ... 140
Les cheminots sont profondément attachés à leur entreprise Par Fabien Gay / 31 mai 2018 141
Il convient de ne pas restreindre dans le temps ce droit à réintégration Par Fabien Gay / 31 mai 2018 142
Ce n’est absolument pas une avancée sociale Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018 143
Une petite concession, mais pas une avancée sociale Par Fabien Gay / 31 mai 2018 144
Parler d’avancée sociale relève d’une attitude purement politicienne Par Pascal Savoldelli / 31 mai 2018 145
Quel sera l’avenir de ces cheminots transférés à l’autorité organisatrice ? Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018 146
Il s’agit bien d’une remise en cause du statut des cheminots Par Pascal Savoldelli / 31 mai 2018 147
Les garanties ayant trait à l’emploi ne sont pas suffisantes Par Éliane Assassi / 31 mai 2018 148
Un risque de dumping social Par Fabien Gay / 31 mai 2018 149

Les trains d’équilibre du territoire ont été abandonnés par l’État Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018 150
Toute ligne supprimée a entraîné un report sur des bus ou sur la voiture individuelle Par Laurence Cohen / 31 mai 2018 151
Le privé ira vers les secteurs rentables Par Fabien Gay / 31 mai 2018 152
L’effort de financement du réseau n’est pas compatible avec l’arrivée de nouveaux entrants Par Laurence Cohen / 31 mai 2018 153
SNCF Mobilités a besoin de stabilité Par Laurence Cohen / 31 mai 2018 154
Le versement transport que nous proposons rapporterait 700 millions d’euros par an Par Pascal Savoldelli / 31 mai 2018 155
Un taux réduit de TVA pour le transport des voyageurs Par Pascal Savoldelli / 31 mai 2018 156
La majorité des activités exercées par SNCF Mobilités sont menacées Par Fabien Gay / 31 mai 2018 157
Un problème pour les cheminots qui souhaiteront réintégrer un poste à la SNCF Par Fabien Gay / 31 mai 2018 158
Nous sommes opposés à ce transfert qui contribue à dépecer et à vendre à la découpe l’entreprise historique Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018 159
L’exemple de la téléphonie mobile Par Fabien Gay / 31 mai 2018 ... 160
Une dilapidation des actifs du groupe public Par Fabien Gay / 31 mai 2018 161
Ce sujet mérite d’être traité autrement que par une ordonnance Par Pascal Savoldelli / 31 mai 2018 162
Des éléments que nous jugeons essentiels restent soustraits aux parlementaires Par Éliane Assassi / 31 mai 2018 163
Ces comités de suivi des dessertes devraient, selon nous, exercer un contrôle citoyen Par Pascal Savoldelli / 31 mai 2018 165
L’impératif écologique lié au développement du ferroviaire ne peut

être négligé Par Fabien Gay / 31 mai 2018 166
Nous ne pouvons permettre que des villes ne soient plus desservies au motif de la rentabilité Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018 167
Nous souhaitons préserver les réseaux du quotidien Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018 168
Une région pourra décider de la fermeture d'une desserte ou d'une gare Par Pascal Savoldelli / 31 mai 2018 169
Nous sommes face à un numéro de duettistes Par Fabien Gay / 31 mai 2018 170
Un rapport pour justifier la fermeture de certaines lignes peu fréquentées ? Par Fabien Gay / 31 mai 2018 171
De manière discrète et progressive, la SNCF a retiré de la circulation la quasi-totalité des trains de nuit Par Fabien Gay / 31 mai 2018 ... 172
Nous souhaitons aussi avoir des débats politiques sur la question des trains de nuit Par Fabien Gay / 31 mai 2018 173
Toutes ces questions essentielles ne seront donc pas discutées au Parlement Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018 174
Cet article est particulièrement dangereux pour l'avenir des gares Par Éliane Assassi / 31 mai 2018 175
Nous proposons la relance par l'État d'une politique nationale de tarification sociale Par Pascal Savoldelli / 31 mai 2018 176
La gestion des gares, nous l'affirmons, doit rester dans le périmètre de SNCF Réseau Par Éliane Assassi / 31 mai 2018 177
Un prélude à la privatisation de Gares & Connexions Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018 178
On ne doit pas laisser une seule gare sans présence humaine Par Pascal Savoldelli / 31 mai 2018 179
Il nous semble impératif d'abandonner la tarification de marché pour revenir à une tarification au kilomètre Par Éliane Assassi / 31 mai 2018 180
Cette méthode permet de gonfler artificiellement les tarifs Par Éliane Assassi / 31 mai 2018 182

Créer un ou plusieurs GIP, c'est reconnaître que l'ouverture à la concurrence pose problème Par Fabien Gay / 31 mai 2018 183
L'intensité de la mobilisation aura fait prendre conscience de l'importance de ces enjeux Par Fabien Gay / 31 mai 2018 184
L'État doit être représenté à la table des négociations Par Fabien Gay / 31 mai 2018 185
La hausse des péages résulte directement du poids de la dette et du désengagement de l'État Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018 186
Les PPP représentent entre 10 et 20 % de surcoût à la charge des contribuables Par Fabien Gay / 31 mai 2018 187
Vous livrez clef en main les moyens et les savoir-faire de la SNCF aux intérêts privés Par Éliane Assassi / 5 juin 2018 188
Avec le soutien de la droite et des centristes, le Président des riches livre le service public ferroviaire à la logique marchande Par Le groupe CRCE-K / 5 juin 2018 191
Ces tenants de l'ultralibéralisme qui veulent danser sur la dépouille de la SNCF Par Éliane Assassi / 14 juin 2018 192

Servir la finance ou l'intérêt général ? Pour les libéraux du gouvernement comme de la Commission européenne, le transport ferroviaire se résume à une activité marchande, qui doit enfin être soumise à la logique impérieuse du profit, quitte à en finir avec sa mission historique de service public. C'est le sens profond de la réforme de la SNCF engagée par Emmanuel Macron et sa majorité. Une réforme qui prépare de fait le démantèlement et la privatisation de l'opérateur historique. Selon nous, le train relève au contraire de l'intérêt général. Il nécessite un système d'exploitation modernisé, unifié, public, sur un réseau unique, pour garantir une offre cohérente et performante, ainsi qu'une péréquation à l'échelle nationale.

Harmonie entre la droite sénatoriale et le gouvernement pour liquider la SNCF

Nouveau pacte ferroviaire

Par Le groupe CRCE-K / 23 mai 2018

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable présidée par le sénateur centriste Hervé Maurey a adopté le projet de loi qui ouvre la voie à la déstructuration de la SNCF et à sa privatisation future.

Au-delà des quelques amendements, marginaux, pour tenter de désamorcer le conflit social en cours, le fait majeur de cette réunion, c'est l'accord sur le fond de la majorité sénatoriale avec l'ouverture à la concurrence et la transformation en société anonyme de cette grande entreprise nationale structurante pour notre société, et les droits des salariés en général.

Ce dont la droite a toujours rêvé, soumettre totalement au joug libéral la SNCF, point de résistance important à la terrible pression de la mondialisation financière, Emmanuel Macron et son gouvernement le font, alors qu'aucun mandat ne leur a été confié par notre peuple en ce sens.

Les sénatrices et sénateurs du groupe CRCE ont voté contre le texte adopté par la commission sénatoriale et ils interviendront avec force en séance publique lors du débat qui débute le 29 mai, pour souligner point par point la catastrophe annoncée pour le service public ferroviaire. Ils défendront de nombreuses propositions pour démontrer que d'autres choix sont possibles qui tournent le dos à ce qui, finalement, n'est qu'une vulgaire capitulation face à la loi du marché.

Votre projet de loi n'a qu'une boussole : l'ouverture à la concurrence

Nouveau pacte ferroviaire (question préalable)

Par Éliane Assassi / 29 mai 2018

Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, au deuxième jour de la douzième séquence de grève des cheminots, nous entamons l'examen au Sénat du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire.

Ce matin, le groupe communiste républicain citoyen et écologiste a reçu les syndicats de cheminots de la SNCF, la CGT, la CFDT, l'UNSA, SUD Rail, ainsi que ceux de plusieurs pays – l'Italie, l'Espagne, le Luxembourg, l'Allemagne, la Belgique ou encore l'Angleterre. Puis, à treize heures, nous étions présents au rassemblement de l'intersyndicale devant le Sénat, rassemblement qui montre que, à l'évidence, la mobilisation contre ce projet ne s'essouffle pas.

Que ce soit ici ou ailleurs, les cheminots ont tous un dénominateur commun : ils défendent avec détermination et courage leurs droits, leur outil de travail, et ils portent une certaine vision du service public ferroviaire.

Nous partageons cette vision fondée sur les missions d'intérêt général de l'entreprise publique et le droit à la mobilité pour tous et partout.

Il faut les entendre et ne pas balayer d'un revers de main les résultats du « vot'action » qui s'est clos la semaine dernière et qui démontre, n'en déplaise aux esprits malins, une opposition majoritaire à cette réforme. Celle-ci n'était d'ailleurs pas inscrite dans le programme du candidat Macron, mais elle a été décidée ensuite par celui-ci, une fois élu Président de la République, réalisant ainsi un vœu cher à la droite. Pour nous, ce sont les cheminots les premiers de cordée, ceux qui défendent ce que nous avons en commun : les services publics.

Avant d'en arriver au contenu du texte, je veux aborder une nouvelle fois la méthode, que nous jugeons contestable et dangereuse, je veux parler de cette méthode gouvernementale qui interroge par son peu de respect pour le Parlement et pour les parlementaires, mais également pour les forces sociales de notre pays, taxées d'être irresponsables lorsqu'elles exercent un droit constitutionnellement reconnu, celui de faire grève et de porter des revendications, voire de manifester.

Le message de fermeté envers les syndicats est inacceptable. Il témoigne d'une vision autoritaire de l'exercice du pouvoir. Si la place de chacun doit être claire, le dialogue social ne peut se résumer à des coups de menton des plus hauts responsables de l'État.

Par ailleurs, nous regrettons le choix de la commission de ne pas avoir réalisé l'audition de l'intersyndicale – j'ai bien dit « de l'intersyndicale », monsieur le rapporteur – que nous avions demandée. Les partenaires sociaux doivent être respectés !

J'en viens maintenant au parcours de ce projet de loi, parcours pour le moins curieux. Madame la ministre, votre gouvernement, en s'appuyant sur un rapport d'expert – le rapport Spinetta –, a fait le choix de forcer le passage par la voie des ordonnances, jugées plus rapides et plus efficaces. Votre modernité, c'est aussi cela : recentrer les pouvoirs au risque de rompre l'équilibre des pouvoirs. Drôle de conception de la démocratie parlementaire…

En tacticien maladroit qui cherche à affirmer sa posture idéologique, ce même gouvernement a indiqué aux syndicats que, s'ils étaient constructifs, des mesures plus précises seraient directement insérées dans la loi. C'est le cas, mais seulement sur des sujets connexes puisque, d'après le Premier ministre lui-même, sur le « dur », rien n'est négociable.

Quant à l'incessibilité, elle a été introduite, à la suite de l'engagement du Gouvernement, au travers d'un amendement du groupe La République En Marche, qui a été adopté en commission. Toutefois, la vigilance s'impose, car, vous le savez comme moi, mes chers collègues, ce qu'une loi a fait, une autre loi peut le défaire ! (Mme la ministre sourit. – M. le rapporteur lève les bras au ciel.) Nous aurons d'ailleurs des propositions pour renforcer cette incessibilité.

En revanche, le Gouvernement a annoncé, sans concertation, au cours de l'examen du texte, la fin du statut de cheminot pour 2020 et la filialisation du fret. Il s'agit là d'une véritable provocation. Résultat, le texte a triplé de volume lors de son passage à l'Assemblée nationale et s'est encore épaissi après son examen par la commission du Sénat.

Nous nous retrouvons dans une situation incroyable : le texte qui nous est soumis n'a fait l'objet ni d'une étude d'impact ni d'un avis du Conseil d'État, puisque son contenu est issu très largement d'amendements du Gouvernement.

Pourtant, la portée de ces amendements est majeure. En effet, c'est par un simple amendement que le statut de la SNCF a été transformé, ce qui ouvre la voie à sa privatisation, comme cela a été le cas pour toutes les entreprises publiques qui ont vu leur statut modifié – GDF, EDF ou France Telecom, par exemple.

M. Roland Courteau. C'est vrai !

Mme Éliane Assassi. Cette méthode du Gouvernement, qui devient une habitude, est peu conforme aux règles constitutionnelles qui définissent l'exercice du pouvoir législatif par le Parlement.

Venons-en au contenu.

Nous abordons le texte avec un sentiment de déjà-vu, puisque nous avons débattu de ces enjeux lors de l'examen de la proposition de loi de notre collègue Hervé Maurey et notre ancien collègue Louis Nègre, qui était prête – faut-il le rappeler ? – depuis plusieurs mois, mais qui a été opportunément ressortie (M. le président de la commission arbore une moue dubitative.) pour signifier au Gouvernement que le Sénat refuse un passage par la voie d'ordonnances de la réforme ferroviaire.

Toutefois, il s'agit d'un refus de pure forme, car, sur le fond, les différences d'appréciation ne sont pas fondamentales. Soyons clairs, le Gouvernement et la majorité sénatoriale partagent l'idée qu'il n'y a pas d'autre horizon que l'ouverture à la concurrence à plus ou moins brève échéance !

Nous ne partageons pas cette idée puisque, contrairement à ce que nous entendons, l'Europe laisse aux États des marges de manœuvre suffisantes pour ne pas appliquer le quatrième paquet ferroviaire voulu par vos prédécesseurs, madame la ministre, que ce soit au travers du règlement OSP – le règlement sur les obligations de service public – ou de la reconnaissance des services publics par le traité de Lisbonne. L'Europe n'impose pas davantage le changement de statut de l'entreprise publique.

En revanche, l'Europe impose le respect de normes en matière de pollution de l'air, mais, apparemment, votre

gouvernement fait son marché dans les règlements : il y a ceux qu'il décide de suivre et ceux qu'il décide de ne pas suivre. Nous en reparlerons…

Partout où la libéralisation du ferroviaire a été mise en œuvre, les conditions de transport des usagers se sont dégradées, que ce soit en raison de l'état des infrastructures, des tarifs ou encore de la sécurité. L'Italie, l'Allemagne, le Royaume-Uni, aucun de ces pays ne peut être érigé en modèle, et vous le savez bien !

En France également, l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire a conduit à réduire encore plus sa part modale, et a justifié une gestion d'entreprise tournée vers la rentabilité, ce qui a conduit à l'abandon d'un certain nombre de dessertes.

Comme l'ensemble des textes qui nous sont présentés depuis des décennies, ce projet de loi nous semble symptomatique de l'approche désormais privilégiée lorsque l'on parle du rail, une approche purement comptable et gestionnaire d'un secteur d'activité et d'une entreprise publique que l'on voudrait faire « entrer au forceps » dans le moule libéral, paquet ferroviaire après paquet ferroviaire.

Or cela n'est pas si simple parce que, justement, nous parlons d'un secteur dont l'intérêt général résulte de trois grandes caractéristiques.

Premièrement, son réseau structure l'aménagement de notre pays et constitue sa colonne vertébrale, un atout indéniable pour la compétitivité de notre économie.

Deuxièmement, son développement constitue une alternative crédible et efficace à la route et à l'aérien pour la transition énergétique et le passage à une économie décarbonée, comme nous y appellent les accords de Paris et le Grenelle de l'environnement. La dette environnementale n'est pas négociable et elle est bien plus lourde que la dette ferroviaire !

Troisièmement, enfin, son existence contribue à l'exercice du droit à la mobilité pour nos concitoyens. À l'heure où, sur les réseaux d'information, tout se mesure en nanoseconde, il est nécessaire que nos concitoyens puissent, eux aussi, se déplacer facilement.

Les politiques, menées les gouvernements successifs, d'assèchement des ressources, d'endettement massif de l'opérateur et d'absence d'investissement public à la hauteur des besoins font peser un doute réel sur la viabilité du système ferroviaire et sur l'avenir du service public. Il y a donc effectivement urgence à légiférer !

Le problème, c'est que votre projet de loi n'a qu'une boussole, l'ouverture à la concurrence, et, de facto, il n'établit aucun principe directeur en faveur d'une politique de la mobilité favorisant coopération, interconnexion et complémentarité ; il ne prévoit aucun financement nouveau.

Quant à la reprise de la dette par l'État à hauteur de 35 milliards d'euros, ce n'est pas un cadeau fait aux cheminots, c'est une stricte obligation comptable. C'est le prix à payer pour préparer la privatisation de l'entreprise historique ! Soyons précis, une société anonyme ne peut pas être endettée à un niveau supérieur à deux fois le montant de ses fonds propres qui, pour SNCF Réseau, sont estimés à 7 milliards d'euros. Donc, 50 milliards d'euros de dette dont on soustrait deux fois 7 milliards d'euros – 14 milliards d'euros –, cela fait 36 milliards d'euros. Le compte est bon…

Je le redis, tant ce texte est transparent en la matière, le seul objectif de cette réforme est la concurrence et l'arrivée de nouveaux opérateurs qui seraient, on ne sait par quel miracle, plus performants que la SNCF, laquelle a pourtant déjà fait d'importants progrès de productivité.

Toutefois, vous connaissez l'adage, qui veut noyer son chien l'accuse de la rage ; c'est exactement ce qui arrive à la SNCF et, plus largement, au système de service public ferroviaire. Cette politique n'est pas nouvelle. Elle se place dans la continuité de toutes les politiques menées depuis trente ans, qui créent les conditions du dépérissement du service public ferroviaire par l'instauration d'une concurrence déloyale et font du service ferroviaire un service déficitaire, sous-utilisé et sous-financé.

On connaît déjà la prochaine étape : préparer la vente à la découpe de l'opérateur public par le changement de statut et la filialisation. Comment comprendre cette non-préservation des intérêts publics ? Excusez-moi, mais cela ressemble à du sabotage !

Il faut en finir avec ces recettes libérales. Nous aurons l'occasion dans le débat, via nos amendements et nos interventions sur les différents articles, d'être plus explicites sur ces sujets.

Si nous avons déposé cette motion, c'est non pas pour clore le débat, mais pour affirmer publiquement que votre réforme n'est pas bonne, madame la ministre, car, loin de moderniser et de développer le service public ferroviaire, vous préférez le livrer aux appétits du privé, qui en fera ce qu'il voudra là où cela rapporte et l'abandonnera là où cela ne rapporte pas, au nom de la rentabilité !

Une réforme qui obéit à la délétère idéologie néolibérale

Nouveau pacte ferroviaire

Par Guillaume Gontard / 29 mai 2018

Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le président de la commission, monsieur le rapporteur, chers collègues, l'histoire du rail français fait partie intégrante de l'histoire de France. Il s'agit d'un patrimoine national, de ceux qui font la grandeur de notre pays, de ceux auxquels les Français sont particulièrement attachés.

De fait, notre système ferroviaire a toujours compté parmi les meilleurs au monde. Par son maillage extrêmement dense, il est un facteur essentiel d'égalité entre les citoyens et d'unité territoriale. Il assure tant la vitalité des territoires que la cohésion du pays.

Alors que la fracture territoriale et la transition écologique comptent parmi les défis majeurs du siècle, il est primordial de préserver notre réseau et notre excellence ferroviaire.

Pourtant, ce projet de loi est synonyme de retour en arrière. En effet, il y a plus de quatre-vingts ans, la SNCF a été créée pour remédier aux difficultés d'investissements et d'organisation du secteur ferroviaire.

En 1937, pour mettre un terme à la myriade inopérante de petites compagnies privées, le Front populaire décide d'unifier celles-ci en une seule compagnie nationale. Cette décision historique a permis à la SNCF non seulement d'atteindre l'excellence, notamment avec la création du TGV, mais aussi d'achever le maillage du territoire en assurant une nécessaire péréquation entre les lignes rentables économiquement et les lignes rentables socialement.

C'est aujourd'hui précisément cela que menace ce paquet ferroviaire, qui obéit à la délétère idéologie néolibérale. Mais non content de répondre aux exigences européennes d'ouverture à la concurrence, ce projet de loi fait du zèle ! En effet, il n'était nullement besoin de transformer la SNCF en société anonyme. L'opération n'a qu'un seul objectif : permettre demain, par un second texte de loi, l'ouverture du capital de la SNCF et sa privatisation progressive.

Vous ne tromperez personne, cette méthode bien connue a déjà été utilisée pour Renault, France Télécom, EDF-GDF, et j'en passe.

M. Gérard Longuet. Et ça marche bien ! Voyez le résultat !

M. Guillaume Gontard. Même le président de l'ARAFER, instance chargée de superviser la mise en concurrence de l'activité ferroviaire, a reconnu que ce changement de statut n'était pas nécessaire. La seule vertu – si j'ose dire – de ce changement est qu'il oblige le Gouvernement à s'intéresser enfin à la dette de SNCF Réseau, pour ne pas tuer dans l'œuf la future société anonyme.

Cette dette, largement imputable à une stratégie étatique mal pensée du tout LGV, obère toute capacité de rénovation et de modernisation de notre réseau ferré. Or la vétusté de ce dernier est telle que l'on peut s'estimer heureux qu'il n'y ait eu, à ce jour, qu'un seul Brétigny-sur-Orge !

Cités en exemples, l'Allemagne et le Japon ont assumé la reprise de la dette ferroviaire et déployé des investissements massifs dans leur réseau avant la mise en concurrence. Cela aurait dû être le cœur de la réforme : au lieu d'anticiper l'explosion future de la dette, le Gouvernement en éponge le minimum vital tout en contraignant drastiquement les capacités d'investissement de SNCF Réseau.

À ce sujet, il faudra donc nous contenter d'une promesse insuffisante : avec 36 milliards d'euros en dix ans, on est loin des 40 milliards d'euros que l'Allemagne a investis en cinq ans sur son réseau avant d'ouvrir son rail, loin des besoins de nos infrastructures !

Il n'y a d'ailleurs aucun exemple d'ouverture à la concurrence qui ne soit pas un échec sans investissement public massif dans les infrastructures. Plus que le dogme concurrentiel bruxellois, c'est l'investissement public qui explique que les modèles ferroviaires allemand et suédois n'aient pas suivi complètement le catastrophique exemple britannique.

Madame la ministre, pour nous répondre, vous nous direz d'attendre le projet de loi de programmation des infrastructures, mais ce texte est renvoyé aux calendes grecques, tout comme le projet de loi d'orientation des mobilités, alors que nous aurions dû consacrer un débat global aux transports du XXIe siècle !

Oui, la création d'un véritable service public ferroviaire méritait une réforme d'envergure. Or, dans une stratégie bien connue d'écran de fumée, le Gouvernement a préféré concentrer le débat sur le statut des cheminots, une paille qui permettra à la SNCF d'économiser 10 millions d'euros, 15 millions d'euros au mieux ; en revanche, ses agents s'en trouveront un peu plus précarisés… Quelle mesquinerie ! Qu'il est commode de tenter de dresser les Français les uns contre les autres pour démanteler sans bruit le service public, patrimoine de ceux qui n'en ont pas.

À rebours d'un enjeu comptable, rappelons que ces agents dévoués assurent une mission de service public et ne sauraient être des épouvantails masquant les difficultés de la SNCF. À l'opposé des attaques inacceptables que contient ce projet de loi, les cheminots doivent être confortés dans leur statut. Notre rapporteur lui-même l'a reconnu : loin d'être des privilèges, leurs acquis sociaux devraient être la norme pour tous les travailleurs de ce pays.

Nous remercions les cheminots d'avoir, par le sacrifice d'un mois de salaire, empêché le Gouvernement d'aller au bout de sa logique initiale : la privatisation de la SNCF par ordonnances. Grâce à leur engagement, la potion qui sortira du Sénat sera, je l'espère, un peu moins amère.

Néanmoins, selon une logique libérale bien connue de privatisation des profits et de socialisation des pertes, c'est tout le réseau secondaire qui restera à la charge du contribuable. En reportant le problème sur les régions sans accroître les moyens de ces dernières, on menace de disparition progressive des milliers de kilomètres de lignes.

En Allemagne, ce sont ainsi 10 000 kilomètres de lignes, soit 20 % du réseau, qui ont disparu en vingt ans. En France, Spinetta nous en promet 9 000 !

Une telle perspective est plus qu'alarmante (M. Jean-Paul Émorine acquiesce.) quand on examine les enquêtes d'opinion qui, en France, aux États-Unis ou en Autriche, établissent une corrélation irréfutable entre l'éloignement d'une gare et le vote d'extrême droite. Ce constat a d'ailleurs été relevé il y a quelques instants : supprimer une gare, supprimer une ligne, c'est renforcer ce sentiment d'abandon qui mine la concorde nationale.

Mme Cécile Cukierman. Exactement !

M. Guillaume Gontard. Enfin, deux ans après la signature de l'accord de Paris, comment peut-on encore envisager

de remplacer des trains par des cars, des trains de fret par des camions ? Comment peut-on envisager d'accroître nos émissions de gaz à effet de serre ?

La réflexion sur l'avenir de la SNCF doit partir des besoins et non des moyens ; du besoin de mobilité de tous nos territoires et du besoin impérieux de transition écologique.

Chers collègues, vous l'aurez compris, de notre point de vue, ce projet de loi n'apporte pas de solutions aux problèmes actuels du rail français ; pis encore, il les aggravera. Nous sommes loin d'un grand service public du ferroviaire. Partout en Europe, l'ouverture à la concurrence, vendue comme une potion magique, a systématiquement entraîné une augmentation des tarifs, des suppressions de lignes au détriment des territoires, une baisse des services et de la sécurité, ainsi qu'un allongement des trajets.

Madame la ministre, affirmer qu'il en ira différemment chez nous relève du dogmatisme et non du pragmatisme dont vous vous prévalez. Pour toutes ces raisons, vous l'imaginez bien, les élus du groupe CRCE ne voteront pas ce projet de loi.

Pourquoi voulez-vous transformer les trois EPIC en société anonyme ?

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Fabien Gay / 29 mai 2018

Madame la ministre, depuis que cette réforme est sur la table et sur la place publique, une question me taraude, que j'aimerais vous poser pour que vous puissiez m'apporter une réponse : pourquoi voulez-vous transformer les trois EPIC en société anonyme ? Les Françaises et les Français, les usagers, ne le demandent pas : ils veulent que leurs trains arrivent à l'heure, que l'on investisse, que l'on ait une vision claire, notamment en matière d'écologie – à ce titre, il faut investir dans le ferroviaire pour limiter le nombre de camions.

Je ne comprends toujours pas votre décision. Dans une interview, vous avez affirmé que ce système fonctionnait mal et était trop cloisonné. Sur ce point, vous avez raison : il est vrai que le cloisonnement a commencé en 1996, avec la vente par produit, et a été acté lors de la précédente réforme de 2014 avec la transformation d'un EPIC en trois EPIC. Nous en avons l'exemple avec le TER et d'autres services. Dans ces conditions, vous pourriez modifier cette situation, créer un autre EPIC et réfléchir à une nouvelle organisation.

À mon avis, la transformation en société anonyme cache un autre but. Personne ne cherche ici à affoler les cheminots. D'ailleurs, ils n'ont pas besoin des sénatrices et sénateurs du groupe CRCE pour être dans cet état ; on l'a vu lors du « vot'action » la semaine dernière : 95 % des votants sont contre cette réforme.

Mon collègue Guillaume Gontard a cité l'exemple de France Telecom, mais il est d'autres précédents, notamment GDF, dont les titres étaient il est vrai incessibles. Qu'a-t-on fait ? On n'a pas augmenté le capital, on a accolé une entreprise privée, EDF est devenue GDF Suez, aujourd'hui Engie, et l'État est devenu minoritaire : il ne détient aujourd'hui que 24 % des parts et reverse 22,7 milliards d'euros de dividendes à ses actionnaires. Que s'est-il passé pendant cette période ? Les dividendes ont explosé, les conditions des salariés ont été dégradées et le prix du gaz a augmenté de 40 % en dix ans.

Ce n'est donc pas une crainte. C'est une réalité, car il existe des précédents.

Par conséquent, madame la ministre, vous devez nous dire quel est votre véritable projet. Si c'est celui-là, il faut le mettre sur la table dès maintenant. Dans le cas contraire, il ne faut pas transformer les trois EPIC en société anonyme.

Qui plus est, vous savez que, le lendemain même de cette transformation en SA, la dette s'accentuera, car vous emprunterez sur les marchés financiers avec une note dégradée, la dette n'étant plus gagée par l'État.

Voilà la véritable question, voilà le véritable débat, madame la ministre !

Nous sommes opposés à ces changements de statut qui ouvrent la voie à la privatisation de la SNCF

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Cécile Cukierman / 29 mai 2018

Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, le Gouvernement a, par un simple amendement adopté à l'Assemblée nationale, organisé le passage en société anonyme de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités et, à la suite du passage de ce texte en commission au Sénat, de SNCF Gares & Connexions.

Nous sommes opposés à ces changements de statut qui ouvrent la voie à la privatisation de la SNCF, et ce malgré toutes les subtilités d'écriture, quand bien même on indique que le capital est détenu intégralement par l'État et, par un ajout en commission, qu'il est incessible. En effet, si ces précautions sont bienvenues, elles ne changent rien sur le fond.

L'ouverture du capital sera de toute manière toujours possible par le recours à une augmentation du capital et l'émission de nouveaux titres. La privatisation sera, de fait, facilitée par ce changement de statut, puisqu'une simple loi pourra revenir sur ces engagements de maîtrise à 100 %.

En outre, on connaît la chanson, si j'ose dire ! Trop d'entreprises publiques ont été, comme la SNCF, changées en société anonyme, éclatées, puis démantelées : EDF, GDF, France Telecom… Les managements ont évolué pour se tourner vers les techniques du privé : rentabilité, clients, retour sur investissement… tout un vocabulaire qui a accompagné la dégradation des services publics. Nous ne voulons pas d'un dessein identique pour l'opérateur ferroviaire.

En quoi la forme d'EPIC serait-elle un obstacle à l'exercice des missions de l'opérateur public ? C'est tout l'inverse : elle permet aujourd'hui l'existence de prérogatives de puissance publique, par exemple l'insaisissabilité des biens ou encore, par la garantie de l'État, le recours à des taux intéressants, parfois même négatifs.

La réforme menée en 2014 a conduit à préconiser un cadre, compatible avec les injonctions européennes, dans lequel la forme publique des entreprises pouvait être préservée. Pourquoi y revenir aujourd'hui ?

Aujourd'hui, la seule question qui vaille est celle de l'intégration de l'entreprise publique, que l'on a découpée en deux en 1997, puis en trois en 2014. Vous préparez la possibilité de la découper en quatre ou en cinq. Pour les usagers, quel sera l'intérêt d'une myriade de sociétés anonymes, où les responsabilités sont diluées ?

Nous pensons au contraire qu'il convient, au regard de la nature même des missions d'intérêt général qui incombent au système ferroviaire, de travailler aux complémentarités et à une intégration plus grande garantissant totalement et de manière pérenne le caractère public de l'opérateur au travers d'un statut spécifique.

Pour cette raison, nous vous proposerons des amendements visant à supprimer ce passage en société anonyme, délétère et dangereux pour l'avenir du service public ferroviaire dans l'ensemble de notre pays.

Cette réforme organise la liquidation de la SNCF comme grande entreprise publique nationale

Nouveau pacte ferroviaire

Par Éliane Assassi / 29 mai 2018

Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, mon intervention se fonde sur l'article 36 de notre règlement.

Le projet de loi relatif au nouveau pacte ferroviaire, qui organise la liquidation – le mot n'est pas trop fort – de la SNCF comme grande entreprise publique nationale n'est pas un simple projet de réforme économique et sociale : c'est un projet porteur d'un choix de société. C'est le choix d'une société où l'argent et ses nouveaux préceptes – la rentabilité, la productivité – prennent le pas sur les idées mêmes de service public et d'intérêt général.

Mme Fabienne Keller. C'est un refrain !

Mme Éliane Assassi. Ce projet de loi livre le service public ferroviaire au dogme de la concurrence en brisant, de fait, le principe de la desserte de tous nos territoires, villes, villages, campagnes et montagnes.

Cette dangerosité de votre projet de loi, madame la ministre, vous avez tenté de la dissimuler, de la masquer. Vous avez tenté de rendre les cheminots coupables de tous les maux, alors que, aujourd'hui, chacun reconnaît qu'ils ne sont en rien responsables des difficultés de l'entreprise, et que, bien au contraire, ils les ont subies. (M. Daniel Chasseing s'exclame.)

Vous avez truffé votre texte de recours aux ordonnances pour éviter le débat parlementaire.

Vous avez dégainé un amendement de dernière minute, en séance publique à l'Assemblée nationale, pour transformer la SNCF en société anonyme et en permettre la privatisation future, alors qu'il s'agit d'un point clef, sinon du point clef, du texte.

Monsieur le président du Sénat, jugez-vous acceptable que l'avenir de notre service public ferroviaire soit, pour une large part, régi par ordonnances ? Monsieur le président du Sénat, doit-on accepter l'absence d'étude d'impact sur de nombreux aspects du texte ? Le Parlement avance ainsi à l'aveuglette et à marche forcée, ce qui est bien en conformité avec les projets constitutionnels présentés par le président Macron et son gouvernement…

Nous appelons donc le Sénat à la raison parlementaire : il faut forcer le Gouvernement à respecter le Parlement !

Nous appelons aussi le Sénat à réfléchir à deux fois avant de poursuivre la déstructuration – après Gaz de France, après France Télécom, après La Poste – de la grande entreprise publique qu'est la SNCF.

Le changement de statut en SA prépare bien la privatisation de la SNCF

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Éliane Assassi / 29 mai 2018

J'entends bien ce que vous dites, madame la ministre, mais vous ne répondez pas sur un certain nombre de sujets. Nous reviendrons dans le débat, par exemple, sur l'incessibilité des titres, que vous venez d'évoquer. Si tout fonctionne, pourquoi avoir besoin de l'inscrire dans la loi ? (Mme la ministre s'esclaffe.) Vous nous dites tout et son contraire !

M. Gérard Cornu, rapporteur. Pour ma part, je n'en voulais pas !

Mme Éliane Assassi. Donc, vous n'êtes pas d'accord, monsieur le rapporteur. Il faut oser dire les choses haut et fort dans cet hémicycle !

Comme nous l'avons souligné dans plusieurs de nos interventions sur l'article, le passage au statut de SA est l'aboutissement logique de la succession de réformes imposées au rail français au cours des dernières années, sous couvert de le rendre plus performant : privatisation du fret ; mise en concurrence du trafic de voyageurs ; découpe de la SNCF en une myriade de filiales de droit privé, qui, souvent, se concurrencent ; recours à des personnels sous-payés, subissant les mêmes entorses au droit du travail que les salariés de Veolia Cargo ou d'Euro Cargo Rail, filiale de la Deutsche Bahn.

Malgré vos dénégations, madame la ministre, le scénario est assez clair, et la rédaction de cet article 1er A ne manque pas de sel.

Ainsi, outre le passage au statut de SA, vous renforcez sous couvert d'unification la filialisation du groupe SNCF, filialisation qui transformera in fine la SNCF en coquille vide : tous les actifs seront transférés vers les filiales. Dès lors, la règle de l'incessibilité de son capital n'est qu'un leurre !
De même, vous énoncez, toujours à l'article 1er A, que la création de filiales par la SNCF ne portera pas atteinte à l'application du statut, ainsi que des accords et conventions collectives.

Pourtant, la SNCF compte plus de 1 000 filiales, lui ayant permis de supprimer plus de 30 000 emplois sous statut depuis 2002. Plus d'un quart de ces suppressions d'emplois ont concerné la gestion de la maintenance des infrastructures ferroviaires, soit l'équivalent de 30 usines Molex et de 8 usines Continental, d'après ce qu'ont calculé tous les syndicats. Que dire, en outre, des 3 000 emplois de cheminots menacés par la filialisation annoncée de Fret SNCF !

Cet article prépare donc la privatisation de la SNCF, et vous comprendrez bien, madame la ministre, que nous en demandions la suppression.

Pouvez-vous nous dire si tout ce qui relève du réseau est inaliénable ?

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Pascal Savoldelli / 29 mai 2018

Je poserai juste une question très apaisante. Nous venons d’avoir un échange sur le caractère incessible des titres. Vous nous proposiez, monsieur le rapporteur, de prendre cinq minutes pour revenir sur cette précision dans le texte et je me permettais de vous faire remarquer que le fond revenait à la surface. Ce n’est pas correct, je le comprends bien.

Une seule question, donc. Madame la ministre, monsieur le rapporteur, pouvez-vous nous dire si tout ce qui relève du réseau est inaliénable ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Évidemment !

M. Pascal Savoldelli. Vous répondrez publiquement. Comme ça, nous aurons la trace de nos échanges.

Il n’est nul besoin de créer des polémiques pour des polémiques. Nous venons de débattre de l’incessibilité ; je vous demande de préciser, sur la partie réseau, s’il y aura inaliénabilité du patrimoine. Si vous me répondez par l’affirmative, tout le monde l’aura entendu ici et nous en prendrons acte devant l’Histoire.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Devant l’Histoire et devant cette assemblée, je peux vous confirmer, monsieur Savoldelli, que le réseau ferré national appartient au domaine public. En tant que tel, il est incessible, inaliénable, et le restera.

Pourquoi transformer trois EPIC en SA ?

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Fabien Gay / 29 mai 2018

Pour continuer nos échanges, madame la ministre, nous avons été nombreux, dans cet hémicycle, à vous demander pourquoi transformer trois EPIC en SA.
Vous avez apporté une première réponse : « C'est pour unifier ». Mais nous vous avons signalé qu'il existait une autre façon de le faire : avoir un seul EPIC !
Dès lors que vous pourriez réunifier en créant un EPIC et que vous faites un autre choix, nous alertons : il y a potentiellement risque de privatisation. Personne ne souhaite affoler personne, mais, chacun et chacune, nous avons donné des exemples de service public ayant vécu l'ouverture à la concurrence, puis la privatisation. C'est ce que nous souhaitons éviter !

Je n'ai pas suivi de grands cours d'économie, mais il existe au moins trois façons d'éviter la privatisation.

Sur la première, vous avez répondu : il suffit de prévoir l'incessibilité. Cela évitera que vous ne vendiez les titres, comme vous allez le faire, par exemple, pour la Française des jeux ou Aéroports de Paris. Bruno Le Maire a annoncé ces privatisations par vente de titres voilà quelques semaines et, a-t-il précisé, ce n'est pas fini… Mais nous aurons un débat sur ces autres cas.

La deuxième façon passe par l'augmentation de capital. Nous vous avons soumis une question sur l'inaliénabilité, qui peut apporter une solution partielle.

Pour la troisième façon, madame la ministre, permettez-moi d'observer que je vous ai donné un exemple et que vous n'avez pas répondu.

On peut toujours prévoir l'incessibilité des titres et l'inaliénabilité du patrimoine – c'était le cas pour GDF… Mais, je le redis devant tout le monde, bien que GDF ait été incessible à 100 %, il a suffi qu'on l'accole à une entreprise privée, Suez, pour que cela donne Engie !

On n'a jamais vendu un titre, il n'y a eu aucune augmentation de capital et, aujourd'hui, c'est une entreprise privée, dont l'État n'est plus actionnaire qu'à 24 % et qui, en dix ans, a versé 22,7 milliards d'euros de dividendes à ses actionnaires ! Le secteur privé, en effet, a vocation à servir non pas les besoins humains, mais des intérêts privés. Le service s'est donc dégradé, ainsi que les conditions de travail des salariés, et les prix ont explosé, 40 % en dix ans. C'est ce que nous voulons éviter.

Mais, comme vous ne répondez pas sur cet exemple, il y a débat !

Souffrez que nous ayons d'autres propositions à soumettre au débat

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Éliane Assassi / 29 mai 2018

Madame la ministre, monsieur le rapporteur, monsieur le président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, en fait, vous voulez faire sauter le verrou du statut d'établissement public pour pouvoir privatiser dans un second temps. Souffrez que nous ne soyons pas d'accord. Souffrez que nous ayons d'autres propositions à soumettre au débat, ici, au Sénat. Nous sommes le Parlement ; nous avons la possibilité et le droit d'exprimer des points de vue divergents de ceux qui peuvent paraître aujourd'hui dominants.

Monsieur le président de la commission, vous nous dites en substance : circulez, nul besoin de débat ! Et vous, monsieur le rapporteur, vous vous adressez d'emblée à nous, sénatrices et sénateurs du groupe CRCE, en prenant d'ailleurs un air désolé, pour nous annoncer votre décision de considérer que tous nos amendements de suppression à venir ne mériteront pas de débat.

Dès lors, madame la présidente, je demande en cet instant une suspension de séance, pour permettre à mon groupe d'établir à son tour une stratégie au regard de ce qui vient d'être dit par le rapporteur et le président de la commission.

Quand on est obligé de mettre une ceinture et des bretelles, c'est qu'il y a un loup quelque part

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Guillaume Gontard / 29 mai 2018

Vous l'aurez compris, il s'agit encore, bien sûr, d'un amendement tendant à nous opposer au changement de statut. Sont ici visés les alinéas 2 à 13 de l'article 1er A. Certes, on nous a expliqué qu'il n'était nul besoin de débattre sur ce type d'amendements, qu'il ne s'agissait que d'un point de détail. Selon moi, la grève en cours depuis plusieurs semaines et les inquiétudes exprimées montrent, au contraire, toute l'importance du sujet. Quand on est obligé de mettre une ceinture et des bretelles, c'est qu'il y a un loup quelque part et que l'on peut se poser des questions.

Madame la ministre, depuis le début, j'ai eu à plusieurs reprises l'occasion de vous interroger en commission sur les raisons de ce passage en SA, dont tout le monde nous dit qu'il n'est pas nécessaire pour l'ouverture à la concurrence, ouverture que vous-même, je l'ai bien compris et j'en prends acte, souhaitez. Le passage en SA n'a donc aucun caractère obligatoire, ce que nous a confirmé le président de l'ARAFER, toujours en commission, plaidant même plutôt pour l'inverse.

Si tout cela n'est pas fait dans l'idée d'unifier, idée que, pour ma part, je ne comprends pas trop, le seul avantage à passer en SA est de pouvoir augmenter le capital. Mais comment ? On peut se poser des questions sur la suite. En tout cas, je ne vois pas d'autre raison. J'aimerais tout de même avoir, à un moment donné, une réponse assez claire sur les raisons précises du passage en SA.

Une pente abrupte vers la privatisation et la casse sociale

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Fabien Gay / 29 mai 2018

L'argument consistant à dire que la transformation des trois EPIC structurant aujourd'hui la SNCF en société nationale ne conduira pas à la privatisation de la SNCF ne nous convient pas. D'autant qu'il ne s'agit pas là d'une innovation et que nous avons la preuve, par l'histoire, que cela ne se fera pas dans le sens de l'amélioration du service des usagers ni de la santé économique de l'entreprise. En effet, comme nous l'avons indiqué dans l'objet de notre amendement, le mouvement de transformation des EPIC nationaux en sociétés anonymes remonte déjà aux années soixante-dix : ce fut notamment le cas, à l'époque, de l'ERAP, l'Entreprise de recherches et d'activités pétrolières, devenue Elf Aquitaine, société d'abord publique, puis privatisée et absorbée par Total en 1994.

Plus révélateur encore de la pente abrupte vers la privatisation et de la casse sociale annoncée, on peut citer l'exemple de l'ancienne entreprise publique SEITA, fondée en 1926, devenue EPIC en 1959, puis société nationale en 1980, avant d'être privatisée en 1995, entraînant une série de fermetures d'usines avant son rachat par Imperial Tobacco, dont elle est devenue filiale avec, à la clé, un plan social de grande ampleur et la suppression de 2 440 emplois en Europe.

Je ne reviendrai pas sur les autres transformations en société anonyme que nous avons déjà évoquées : TDF, La Poste, France Télécom, ou encore GDF, EDF et, bientôt, Aéroports de Paris.

L'argument expliquant cette évolution est bien connu, à force d'avoir été répété : ces établissements paraissent de nos jours atteints d'une malformation congénitale, leur caractère trop public, qui les rendrait inadaptés au secteur d'activité dans lequel ils évoluent, soit parce qu'ils sont gênés par les pesanteurs administratives, soit parce qu'ils tirent de leur attachement à l'État des avantages économiques à l'égard de leurs concurrents.

Permettez-nous de vous rappeler la définition d'un EPIC, afin de préciser de nouveau en quoi il est absolument nécessaire de conserver ce régime juridique pour ce secteur d'activité essentiel qu'est le ferroviaire : que ce soient des créations pures ou des nationalisations anciennes, comme c'est le cas pour la SNCF, la personne morale de droit public que représente l'EPIC a pour but la gestion d'une activité de service public, dont le bon fonctionnement est essentiel ; compte tenu de la spécificité du service public à assurer, une entreprise industrielle ou commerciale privée soumise à la concurrence ne peut pas être aux manettes. C'est la raison même de l'existence des EPIC.

Avec la libéralisation et le changement de statut, c'est la nature même du service public qui est mise en cause

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Cécile Cukierman / 29 mai 2018

La vocation de cet amendement tient en un rappel.

Le rail, tout comme son caractère public, est le garant d'un maillage territorial efficace et remplit aujourd'hui un rôle tout aussi social qu'économique, lui permettant de concourir à la solidarité nationale. Avec la libéralisation et le changement de statut, c'est la nature même du service public qui est mise en cause.

Un rôle social, car le rail est un rappel de l'État dans des zones qu'il a parfois abandonnées. Quand vous habitez dans un territoire enclavé, le train constitue souvent le dernier service public accessible et le moyen de se rapprocher des zones les plus denses. En cela, le réseau ferré est un outil structurant du territoire de la République.

Un rôle social, aussi, car le rail constitue, pour de nombreuses personnes, le seul moyen de locomotion possible. L'avion est beaucoup plus cher et d'un accès plus éloigné, et la voiture demande des investissements importants. Il ne reste alors plus que le train.

Un rôle économique, enfin, car les entreprises ont tout intérêt à avoir un réseau ferré efficace, faisant l'objet d'un investissement public massif, pour transporter facilement et de manière performante leurs salariés et leurs marchandises.

Outre ces éléments, on ne peut omettre les enjeux environnementaux du réseau ferré. Le Grenelle de l'environnement verra-t-il ses objectifs suivis par la France en matière de part modale du non-routier et du non-aérien ? Alors que, d'après un rapport de l'OMS, l'Organisation mondiale de la santé, 45 000 personnes meurent chaque année, en France, de l'exposition à l'ozone et aux particules, il est urgent de revaloriser le moyen de transport le moins polluant dans notre pays.

De par son rôle structurant et son caractère universel, le rail doit faire l'objet d'un fort investissement public, mais il est nécessaire de rappeler qu'il est l'affaire de toutes et de tous, et un acteur majeur de la solidarité nationale. Quand nous entendons des éditorialistes avancer, sans aucun recul, que « la SNCF coûte 1 000 euros à chaque Français, même ceux qui ne prennent pas le train », je me demande si leur position est la même en ce qui concerne l'éducation nationale, la sécurité sociale, les aides à la presse, pour celles et ceux qui ne scolarisent pas leurs enfants, ne sont pas malades et ne lisent pas cette même presse.

C'est pour lutter contre ce genre d'arguments totalement fallacieux que cet amendement vaut la peine d'être adopté. Il importe de se rappeler que seul le service public est un garant social dans notre République.

Faisons de la SNCF un outil de la transition énergétique

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Pierre Ouzoulias / 29 mai 2018

Notre amendement est très proche du précédent et nous partageons l'objectif qui vient d'être rappelé. Notre volonté – Martial Bourquin a bien précisé la problématique – est de faire, demain, de la SNCF et du ferroviaire un outil à la disposition de la transformation climatique de notre pays, par une moindre consommation des énergies fossiles. Nous souhaitons donc ajouter une précision dans l'article 1er A, pour prendre en compte l'objectif de transition écologique.

Madame la ministre, vous nous avez indiqué être pleine d'ambition pour la future SNCF. Je vous pose la question, à la suite de mes deux collègues : comment comptez-vous mettre la SNCF et son développement au service de la transition écologique, dont notre pays a absolument besoin pour respecter les accords conclus dans le cadre de la COP21 ?

Que la SNCF cesse la balkanisation de ses activités

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Fabien Gay / 29 mai 2018

Par ces deux amendements, nous souhaitons affirmer qu'il convient que la SNCF, groupe public ferroviaire réunifié et intégré, cesse la balkanisation de ses activités.

En effet, depuis plusieurs années, nous assistons à une externalisation des activités stratégiques en dehors de l'EPIC. On dénombre ainsi, non pas 900 filiales, monsieur Émorine, mais plus de 1 000 dans le groupe à statut de société commerciale. Une telle situation affaiblit l'opérateur public et contribue à son éclatement.

Plus grave, un certain nombre de filiales créées concurrencent aujourd'hui directement des branches ou secteurs d'activité de l'EPIC. Si nous comprenons la volonté de croissance de la SNCF, voire d'une diversification de ses activités, cette dernière ne peut s'entendre que par la volonté de renforcer l'offre aux usagers, et non de mettre en place une concurrence intragroupe.

Ainsi, à l'heure actuelle, si des filiales peuvent venir concurrencer l'activité principale de la SNCF, de SNCF Réseau ou de SNCF Mobilités, cela ne semble pas cohérent, y compris au regard de l'importance des missions de service public remplies par la SNCF en termes d'aménagement du territoire ou de transition écologique.

Nous demandons donc, non pas d'interdire la possibilité pour la SNCF, SNCF Réseau ou SNCF Mobilités de créer des filiales, mais simplement d'en limiter le champ aux activités qui ne sont pas du ressort des trois sociétés constituant le groupe ferroviaire, afin d'éviter une concurrence intragroupe.

Nous proposons également, dans le même sens, de restreindre la faculté de création de filiales aux activités non ferroviaires ayant un objet connexe et complémentaire aux missions de l'ensemble du groupe ferroviaire.
Ces deux amendements que nous vous soumettons, mes chers collègues, permettent simplement de clarifier les modalités de recours à la filialisation, qui a d'ores et déjà lourdement pénalisé l'activité ferroviaire.

Le coût du statut des cheminots est moindre sur nombre de points

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Pascal Savoldelli / 29 mai 2018

L'objectif du Gouvernement, non négociable si j'ai bien compris, est la fin du statut des cheminots à l'horizon 2020.

Prévoyant initialement de procéder par ordonnance, le Gouvernement, sentant une unanimité naissante contre ce procédé, a finalement changé de stratégie pour intégrer cet élément au projet de loi.

Selon ses premiers chiffrages, cette suppression ferait économiser à l'entreprise 100 millions d'euros. J'ai entendu que ce serait moins, finalement. Me le confirmez-vous, madame la ministre ? En tout cas, les parlementaires n'ont eu connaissance d'aucune étude sérieuse venant étayer cette estimation.
Vous le savez, madame la ministre, les syndicats ne partagent pas votre optimisme. Ils soulignent très justement le moindre coût du statut de cheminot sur nombre de points non négligeables. Il va falloir nous expliquer en quoi le droit privé est préférable pour ce qui concerne le travail de nuit, le travail du week-end… Autant d'éléments à prendre en compte avant de jeter le statut aux orties.

On n'arrête pas d'entendre sur certaines travées de cet hémicycle : « Ça va mal ! » Mais entre 2007 et 2017, alors que 25 000 emplois étaient supprimés à la SNCF, le taux de productivité des cheminots a augmenté de 35 % – je parle sous votre contrôle, madame la ministre ! Que l'on ne dise pas ensuite que les cheminots ne sont pas attachés à leur entreprise et qu'ils n'ont pas contribué à ce qu'est la SNCF aujourd'hui !

Voilà quand même un sujet sérieux ! On assiste en réalité à une attaque en règle contre les salariés du public, accusés de tous les maux. On a parlé du statut au début, pour finalement en venir à la dette – on reviendra ultérieurement sur cette question.

Si le problème ne vient pas de la contribution des cheminots, il faut maintenir le statut. Avec 35 % de productivité de plus en dix ans – c'est généralement un argument qui porte auprès de mes collègues du groupe Les Républicains –, quel serait l'intérêt de changer le statut ? Ou alors il faut nous donner des arguments sérieux, même s'ils viennent du monde de l'entreprise.

Nous nous opposons à la filialisation de Gares & Connexions

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Christine Prunaud / 29 mai 2018

Par cet amendement, nous nous opposons à la filialisation de Gares & Connexions, qui est aujourd'hui une direction intégrée à l'EPIC SNCF Mobilités. La question de la filialisation ou de la privatisation des gares n'est pas nouvelle. Gares & Connexions, c'est la gestion et la rénovation d'un patrimoine de près de 3 000 gares sur le territoire national, la gestion de revenus immobiliers, le premier accès à la ville, la garantie d'une desserte fine de notre territoire.

Gares & Connexions représente aussi des enjeux de mobilité, de fluidité, de sécurité.

Ce n'est pas une vue de l'esprit : le démantèlement des gares de proximité constitue l'un des effets concrets de la privatisation du secteur ferroviaire menée à l'échelle européenne depuis un quart de siècle.

D'autres choix que la filialisation sont possibles. Ainsi, le rapport précise qu'il serait envisageable de rattacher Gares & Connexions à SNCF Réseau sous forme de direction dédiée, ce qui « aurait l'avantage de simplifier la gestion patrimoniale des gares en réunissant l'exploitation des bâtiments des gares et celle des quais, et de créer un guichet unique pour l'accès des entreprises ferroviaires aux gares ». Ce serait un choix de bon sens.

Il n'est pas acceptable que la privatisation de Gares & Connexions repose sur des considérations dénuées de tout fondement autre qu'idéologique.
Le choix de la filialisation, c'est le démantèlement du patrimoine ferroviaire, commun à tous nos concitoyens.

En effet, la transformation de Gares & Connexions en société anonyme à capitaux publics, indépendante du groupe public ferroviaire, nécessiterait que lui soient affectés les bâtiments des gares et certains actifs de SNCF Réseau.
C'est pourquoi nous demandons la suppression de cette disposition.

La vigilance de la puissance publique doit être renforcée

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Guillaume Gontard / 29 mai 2018

L'ambition de Gares & Connexions, y compris du fait de sa filiale, doit faire l'objet d'une vigilance de la puissance publique.

À l'heure actuelle, seule l'ARAFER est saisie pour avis sur les projets de contrat et d'actualisation. Le Parlement, c'est-à-dire, concrètement, les représentants des citoyennes et citoyens finançant par l'impôt ces investissements, est renvoyé à un rôle subalterne.

Pis, la troisième assemblée constitutionnelle qu'est le Conseil économique, social et environnemental, n'est ni saisie ni informée. Il y a là un vrai problème démocratique.

En effet, selon l'un des axes forts présentés par le Gouvernement ces dernières semaines, cette réforme est censée sécuriser une entreprise publique centrale et stratégique. Elle est centrale, car elle fait partie du quotidien de toutes et tous. Elle est stratégique, car ses implications dans la définition de toutes les politiques sont fortes.

C'est tout le sens de cet amendement, qui vise à raffermir le contrôle de la représentation nationale sur un fleuron de notre pays.

Il est d'autant plus dommageable d'avoir exclu le CESE du processus que sa nature même nous offre un regard expert sur toutes les questions liées au développement des gares. Je pense aussi à la question environnementale, ou encore, les gares pouvant faire office de commerces ou services à proximité des habitations, à la politique d'aménagement du territoire.

Enfin, l'objet même des projets de contrat et d'actualisation nous oblige à la plus grande vigilance démocratique et à un contrôle efficace du Parlement. Il est regrettable de dénier à la représentation nationale toute intervention dans des projets de contrat définissant le paysage de nos villes et la qualité du service public national ferroviaire.

Ce découpage de l'entreprise publique est particulièrement néfaste

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Cécile Cukierman / 29 mai 2018

Par le biais de cet amendement très simple, nous revenons sur la possibilité de créer des filiales au sein de SNCF Mobilités.

En effet, aujourd'hui encore plus qu'hier, et au regard des éléments dont nous disposons sur les intentions du Gouvernement, nous craignons l'externalisation par la filialisation d'un certain nombre d'activités au sein de SNCF Mobilités, que ce soit le fret ou les trains express régionaux.

Ce découpage de l'entreprise publique est contraire à l'idée même d'une meilleure cohérence dans le groupe ferroviaire et à une meilleure intégration.
Ainsi, vous avez annoncé, madame la ministre, alors que la réforme était en cours d'examen à l'Assemblée nationale, la volonté du Gouvernement d'aller vers la filialisation du fret. Nous considérons que cette filialisation, qui a été repoussée par tous les gouvernements depuis plus de dix ans, est de très mauvais augure pour cette activité d'intérêt général.

Vous soutenez aujourd'hui qu'elle permettrait une recapitalisation ; nous pensons au contraire que cette recapitalisation, certes utile et nécessaire, est possible sans faire de cette branche une société anonyme.

En effet, en filialisant cette activité, vous la condamnez sur le long terme à l'équilibre, ce qui n'est ni possible ni souhaitable, quel que soit le montant des péages.

Alors que le transport de marchandises par train ne représente que moins de 10 % du transport de marchandises global, nous estimons que la SNCF doit mener une politique, non pas de limitation de l'activité sur les axes les plus soutenables, mais au contraire de massification et de développement de l'offre, en relançant les triages. Comment est-il possible, par exemple, que le marché d'intérêt national de Rungis ne soit desservi aujourd'hui que par une seule ligne de fret ? Les marges de manœuvre à l'échelle du pays sont immenses !
La filialisation du fret signerait l'arrêt de mort de son développement.
Soyons clairs, cette volonté de filialisation, que nous apprenons parfois par la presse lorsque celle-ci se procure des documents confidentiels, est le signe de la volonté du Gouvernement de s'engager dans la voie d'une privatisation par petits pas de l'entreprise publique. L'éclater en plusieurs filiales, puis privatiser ces filiales et ne laisser que la holding dans les mains de l'État, cela devient possible !

Nous prônons, pour notre part, une entreprise intégrée sous le modèle d'un EPIC, car c'est la forme juridique la plus aboutie pour l'exercice de cette mission de service public.

Nous demandons donc, par cet amendement, la suppression de la possibilité de créer des filiales au sein de SNCF Mobilités.

Plus le réseau utilisé par la SNCF sera large et dense, mieux elle pourra réaliser la péréquation

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Pierre Ouzoulias / 29 mai 2018

Notre amendement vise à réintroduire dans la loi la notion fondamentale de service public et tend à ce que la future SNCF continue d'exploiter le réseau national dans ce cadre.

Que signifie, en l'espèce, la notion de service public ? Quelque chose de très simple, qui est le fondement de notre pacte républicain : assurer de façon systématique la continuité du service sur tout le territoire. L'argent que la société gagne d'un côté doit pouvoir être investi pour maintenir des lignes moins rentables – pour reprendre un terme strictement comptable –, mais qui sont absolument fondamentales pour la survie de nos territoires.

Entre parenthèses, mes chers collègues, je m'interroge vraiment sur ce terme « rentabilité » qui a été mentionné à plusieurs reprises depuis le début de nos débats. Comment la calculer en pratique ? Comment mesurer l'intérêt d'une ligne de train pour un territoire et l'intégrer dans un bilan comptable ? Trop souvent, on prend en compte uniquement, d'un côté, ce que rapporte une ligne en billetterie et subventions et, de l'autre, ce qu'elle coûte, alors que, au fond, nous sommes incapables de définir, avec les mêmes notions comptables, ce que la gare d'Ussel, par exemple, peut apporter à la Haute-Corrèze.

Pour ce qui nous concerne, nous tenons à cette notion de service public qui exprime clairement le lien et la solidarité qui doivent exister entre tous les territoires et qu'il nous faut maintenir. Plus le réseau utilisé par la SNCF sera large et dense, mieux elle pourra réaliser la péréquation, qui est nécessaire, entre les lignes qui rapportent de l'argent et celles qui sont davantage en difficulté.

Nous savons tous que ce qui est fait par une loi peut être défait par une autre !

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Fabien Gay / 29 mai 2018

Par cet amendement, nous souhaitons donner de la valeur à l'engagement du Gouvernement de faire des parts des sociétés anonymes créées par le présent projet de loi, en lieu et place des EPIC, des actions réellement incessibles.

Certes, dans le texte de la commission, il est inscrit que ces actions le sont. Dont acte ! Mais nous savons tous que ce qui est fait par une loi peut être défait par une autre ! Nous y sommes d'ailleurs habitués, puisque c'est ce qui s'est passé pour les autres fleurons industriels de notre pays qui ont été progressivement ouverts à la concurrence.

Ce schéma est connu, il est simple. D'abord, la loi entérine le changement de statut, arguant de la souplesse et de la conformité au droit européen de la forme de société anonyme. À ce moment-là, le gouvernement en place promet, la main sur le cœur, que l'entreprise restera à 100 % publique. Puis, le capital est progressivement ouvert, comme cela a été le cas pour EDF, GDF ou France Télécom, ces deux dernières ayant depuis lors changé de nom pour se dépouiller totalement de leurs oripeaux publics…

Mme Fabienne Keller. Vous l'avez déjà dit !

M. Fabien Gay. Nous n'avons donc aucune foi dans vos promesses comme dans vos déclarations. Trente ans de libéralisme aveugle nous prémunissent – un peu… – contre toute naïveté.

Pour en revenir au présent amendement, nous proposons une disposition réellement sécurisante : l'intégration dans les statuts de la nouvelle société – des nouvelles sociétés, devrais-je dire, à savoir la holding de tête, SNCF Mobilités, SNCF Réseau et même la filiale Gares & Connexions – d'une clause d'inaliénabilité, afin de rendre les actions véritablement incessibles.
Vous le savez, toute société anonyme peut prévoir une telle clause pour une durée déterminée. Évidemment, cela ne nous prémunit pas contre les risques d'ouverture du capital par son augmentation, mais c'est une assurance qui serait bienvenue pour rassurer les organisations syndicales.

La clause d'inaliénabilité a pour objet d'interdire la cession ou la transmission des droits sociaux sur lesquels elle porte. Elle permet le maintien des associés ou de certains d'entre eux pour assurer la pérennité de la société.

Dans une société anonyme, une telle clause ne peut être justifiée que si elle repose sur un intérêt légitime. Nous considérons que, dans le domaine ferroviaire, le maintien d'un opérateur exclusivement public – étatique, plus exactement – constitue un intérêt légitime pour des raisons tenant à l'intérêt général que constitue le droit à la mobilité pour nos concitoyens.

Nous attendons donc un soutien du Gouvernement sur cet amendement, ce qui permettrait de clarifier ses intentions, tandis que les révélations du journal Le Parisien ont semé le doute…

Nous considérons nécessaire de verrouiller les statuts par des clauses spécifiques

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Christine Prunaud / 29 mai 2018

Par le biais de cet amendement, qui se situe dans la même logique que le précédent, nous proposons de sécuriser le futur statut de l'entreprise constituée des sociétés SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau.

Certes, il est indiqué dans le projet de loi que le capital des futures sociétés anonymes sera exclusivement détenu par l'État, mais nous estimons que cette disposition n'est pas suffisante pour garantir dans le temps la pérennité de cette maîtrise publique.

Nous considérons nécessaire de verrouiller les statuts par des clauses spécifiques. Ainsi, après avoir proposé une clause d'inaliénabilité, nous proposons, par cet amendement, l'insertion dans les statuts d'une clause d'agrément.

La clause d'agrément sert traditionnellement à contrôler et à stabiliser l'actionnariat d'une société. Elle permet de contrôler l'entrée de tiers au capital et, lorsque les cessions de titres entre associés ou actionnaires déjà présents sont concernées, de contrôler aussi la répartition des titres.

Nous proposons donc, par cet amendement, d'insérer dans les statuts de ces sociétés anonymes un agrément, qui serait donné par l'assemblée générale.
Pour nous, cela suppose que la gouvernance de ces futures sociétés soit largement démocratisée et permette la représentation des intérêts non seulement du Gouvernement, mais également des territoires, des usagers et des personnels, dans des proportions telles que les représentants de l'État ne disposent pas seuls de la majorité des voix.

L'existence d'une telle clause permettrait une réelle consultation et un pouvoir de décision concret sur l'évolution du capital des futures sociétés anonymes pour tous les membres de l'assemblée générale.

Cet amendement va donc dans le sens d'un meilleur dialogue et garantit la préservation des intérêts publics au sein des entreprises dont ce projet de loi modifie le statut.

Nous proposons de maintenir et d'améliorer le statut des cheminots

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Éliane Assassi / 29 mai 2018

L'alinéa 61 de l'article 1er A n'est issu d'aucune concertation, puisque le Gouvernement a proposé son ajout par la voie d'un amendement lors des débats à l'Assemblée nationale. Il porte sur le statut des cheminots et remet en cause les dispositions législatives, réglementaires ou contractuelles régissant les situations des personnels employés par le groupe SNCF après la date du 1er janvier 2020.

Or les personnels recrutés après cette date ne devraient pas être considérés comme des employés de seconde zone et le statut particulier des cheminots doit perdurer – n'en déplaise au Gouvernement et à ses considérations d'ordre idéologique !

En effet, s'il est aujourd'hui prévu d'imposer un changement de statut des personnels de la SNCF, c'est bien dans le but de servir l'ouverture à la concurrence et, à terme, nous l'avons dit, la privatisation. Le train, la technique ou le rail étant les mêmes pour tout le monde, le coût du personnel devient la seule variable d'ajustement.

C'est donc uniquement la pression sur les salaires qui permettra une différenciation. C'est pourquoi les futurs employés ne seront pas fonctionnaires, ce qui passe par la destruction du statut des cheminots, afin que les personnes recrutées après 2020 relèvent du droit commun, celui qu'a créé la loi Pénicaud qui instaure un code du travail entreprise par entreprise…
En outre, vous ne parviendrez jamais à prouver que c'est le statut des cheminots ou le manque de concurrence qui est responsable des problèmes techniques et de la dette de la SNCF depuis une vingtaine d'années. Et pour cause !

Cette situation est plutôt la résultante du partenariat public-privé, de la séparation entre rail et roulant – condamnée aujourd'hui par tout le monde et mise en place pour permettre l'ouverture à la concurrence –, du coût du capital, de celui des emprunts contractés sur les marchés financiers, ou encore, nous l'avons déjà dit, du désinvestissement de l'État.

Pour conclure, une seule voie est envisageable et il est encore temps de faire machine arrière pour maintenir et améliorer le statut des cheminots dans le cadre d'une SNCF intégrée et publique.

Chapeau bas pour le privé et l'ouverture à la concurrence…

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Fabien Gay / 29 mai 2018

Avant de défendre cet amendement, je voudrais répondre à l'un de nos collègues, qui nous reprochait tout à l'heure de répéter les mêmes arguments. Pourquoi est-ce que nous le faisons ? Tout simplement parce que nos arguments ne sont réfutés par personne ! Ils sont donc justes et nous nous devons de les marteler jusqu'à obtenir une réponse du Gouvernement, nous apportant la preuve que ce que nous disons est faux. Si une réponse nous est donnée, nous passerons à la suite…

Vous semblez vraiment ennuyée, madame la ministre, de nous répondre au sujet d'Engie… Je vais donc évoquer un autre dossier : plus tard, nous parlerons de la question de l'ouverture à la concurrence et de la privatisation du transport ferroviaire, mais avant cela, il serait tout de même plus que pertinent de faire le bilan de ce qui s'est passé dans nombre de services publics, par exemple dans le secteur du fret.

En 2003, 18 % des marchandises étaient transportées par fret ferroviaire ; depuis cette date, la concurrence a été ouverte et 22 entreprises privées se sont partagé le magot. Et qui peut me dire quelle est maintenant la part du ferroviaire dans le fret ?

Mme Fabienne Keller. C'est vous qui avez la parole, mon cher collègue !

M. Fabien Gay. C'est 10 % ! Chapeau bas pour le privé et l'ouverture à la concurrence… Vous comprenez pourquoi il serait intéressant de faire le bilan de tout cela. Quand j'aurai une réponse là-dessus, nous pourrons passer à une autre série d'arguments !

En ce qui concerne plus précisément cet amendement, il vise à décaler l'ouverture à la concurrence de l'ensemble des transports conventionnés de 2023 à 2033 pour tenir compte, comme cela a été fait pour l'Île-de-France, des nécessaires efforts d'investissement et de la complexité du réseau. Ce délai permettrait à l'opérateur aujourd'hui en situation de monopole de se préparer à cette évolution défavorable.

L'exemple inquiétant de France Telecom

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Guillaume Gontard / 30 mai 2018

Madame la ministre, le Gouvernement auquel vous appartenez opère aujourd'hui une mutation importante de la SNCF par le changement de statut des trois EPIC du groupe public ferroviaire. Il y aura toujours un avant et un après. J'espère me tromper, mais je ne peux m'empêcher de penser que ce gouvernement, ou la prochaine majorité, pourrait procéder à une privatisation en recourant à une augmentation du capital.

M. Gérard Cornu, rapporteur. Ce n'est pas possible…

M. Guillaume Gontard. Je me répète, mais l'argument de la dette qui devrait être reprise par l'État, sans qu'aucune modalité de reprise ne soit évoquée mis à part un « on va se débrouiller » peu rassurant, serait un alibi parfait pour détruire le service public ferroviaire et le privatiser.

C'est d'ailleurs très exactement ce qui a été fait pour France Telecom : transformation en SA en 1996, ouverture du capital en 1997, privatisation partielle en 2004 et fin de la minorité de blocage de l'État en 2007. Une décennie, c'est tout ce qu'il a fallu pour passer d'un organe public à un organe privé, mettant fin à cent quinze ans de téléphonie publique. Et quand on voit les inégalités de couverture téléphonique entre les territoires et la qualité du service, l'argent public déboursé pour pallier les manquements du privé, il y a de quoi être nostalgique…

Madame la ministre, au regard du passif, vous comprendrez aisément que le blanc-seing que vous nous demandez est inacceptable à nos yeux.

Le toilettage des comptes est étroitement lié au changement de nature juridique

Nouveau pacte ferroviaire : article additionnel après l'article 1er A

Par Éliane Assassi / 30 mai 2018

Ce qui est évident dans le débat qui nous intéresse, c'est, bien sûr, que le mouvement des cheminots peut toujours s'essouffler, à en croire les informations officielles, mais qu'il aura eu comme résultat, entre autres, d'amener le Gouvernement à se pencher sur la dette du groupe SNCF et, singulièrement, celle de SNCF Réseau !

Le montant de la dette d'infrastructures est connu : 46,6 milliards d'euros, soit l'équivalent de 2 points de PIB aujourd'hui, que SNCF Réseau a incontestablement porté depuis 1982, en lieu et place de l'État. En effet, la dette des entreprises publiques, qu'il s'agisse de celle d'EDF, de la SNCF ou de toute autre du même type, provient, de manière quasi exclusive, de la clause d'autonomie de gestion qui leur a été imposée, dans un contexte de forte inflation et de dérégulation des marchés financiers, ce qui ne retire rien au fait que la gestion de la dette de SNCF Réseau a été globalement menée avec un professionnalisme certain. À tel point, mes chers collègues, et c'est peu connu, qu'elle est en partie constituée d'obligations de très longue durée et que sa durée de vie moyenne s'avère plus importante que celle de la dette de l'État.

Le rapport remis en août 2016, en application de l'article 11 de la réforme ferroviaire d'août 2014, montre que SNCF Réseau n'a pas grand bénéfice à tirer d'une simple reprise de sa dette par l'État, qu'il s'agisse de la durée de vie de la dette, mais aussi du taux d'intérêt qui la grève et des outils de refinancement mobilisés pour sa gestion active.

La signature de SNCF Réseau est de bonne qualité sur les marchés financiers, d'autant que les trois quarts de l'encours de la dette sont libellés en euros, ce qui n'expose donc l'établissement public qu'à un risque de charge qui est quand même limité.

Autant dire que la solution choisie par le Gouvernement a tous les défauts de l'exercice obligé. En effet, nul ne l'ignore désormais, le toilettage des comptes, notamment du bilan de la SNCF Réseau, est étroitement lié au changement de nature juridique. De plus, la fameuse règle d'or risquerait de venir s'appliquer, anéantissant toute possibilité d'emprunt sur le court et moyen terme.

Nous proposons une solution avec cet amendement. J'espère qu'il retiendra votre attention, monsieur le rapporteur, madame la ministre. En tout cas, si vous nous demandiez de le retirer, nous le maintiendrions et nous invitons nos collègues à le voter !

Non, les cheminots ne sont pas responsables de la dette !

Nouveau pacte ferroviaire : article additionnel après l'article 1er A

Par Pascal Savoldelli / 30 mai 2018

Cela a été dit et je le répète, non, les cheminots ne sont pas responsables de la dette ! Voilà ! Si on prend cela comme acquis, on va cesser les sous-entendus ! Entre 2007 et 2017, 25 000 emplois ont été supprimés, le taux d'endettement lié à la stratégie de l'entreprise SNCF et des politiques publiques n'a cessé de croître. L'endettement est donc passé de 32,5 à 52 milliards d'euros. Les chiffres me paraissent parler d'eux-mêmes.

Je ne reviendrai ni sur les volontés politiques qui ont conduit à accroître l'endettement de la SNCF ni sur la stratégie même de la SNCF par rapport aux lignes à grande vitesse. Je m'arrêterai sur la manière de régler le problème. On le dit depuis le début de la discussion, c'est bien que l'État prenne sa part au désendettement de la SNCF.

Je veux examiner le mécanisme vers lequel nous nous dirigeons. Je me suis intéressé aux différentes levées de fonds sur les marchés faites par l'entreprise SNCF à un euro près. Dans la dernière période, la SNCF s'est notamment lancée dans des partenariats public-privé : sur 100 euros levés ou empruntés, 41 euros ont participé directement au financement des investissements de la SNCF, c'est-à-dire à nos lignes, à notre réseau ferré à tous, à tout ce que nous portons. Vous le voyez, madame la ministre, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, il y a un vrai sujet, ce sont les 59 euros qui ont ruisselé dans toute l'intermédiation financière. Comprenez que cela pose problème dans la stratégie même de la SNCF, y compris au moment où l'État va faire un effort sur le désendettement !

Je voulais vous dire que l'amendement défendu par Éliane Assassi est bien « charpenté » par ces éléments dont il faut débattre.

Vous ne touchez pas à la dette de SNCF Mobilités, dont on sent qu'elle va être amortie par le dépeçage du réseau secondaire

Nouveau pacte ferroviaire : article additionnel après l'article 1er A

Par Laurence Cohen / 30 mai 2018

Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, nous sommes attentifs à l'amendement du Gouvernement dont l'adoption fera « tomber » le nôtre. Vous avez annoncé une bonne nouvelle, la reprise de la dette de la SNCF par l'État, qui aura lieu en deux temps.

Ce qui ne va pas là-dedans, ce sont, d'une part, les contreparties et, d'autre part, le caractère incomplet de la reprise.

Vous laissez en effet subsister au bilan d'entrée de SNCF Réseau une dette proche de l'amener à des fonds propres nuls et, surtout, vous ne touchez pas à la dette de SNCF Mobilités, dont on sent confusément qu'elle va être amortie par le dépeçage du réseau secondaire – entre autres – et des équipements roulants y afférents que le présent texte de loi organise.

Nous sommes, pour notre part, partisans d'une association précise entre l'expertise du service financier de SNCF Réseau et l'expérience et les références des cadres, techniciens et agents de la Caisse des dépôts et consignations. Vous le voyez, madame la ministre, nous ne sommes pas seulement dans une attitude d'opposition. Nous vous soumettons des propositions alternatives.

À cette association, donc, de faire en sorte que le financement des opérations d'investissement de SNCF Réseau soit bouclé dans les meilleures conditions et que le refinancement de la dette en découlant puisse notamment être mis en œuvre auprès de la Banque centrale européenne.

Celle-ci, ne l'oublions pas, a mis en œuvre, depuis plusieurs années, un dispositif de création monétaire appelé quantitative easing, qui a pourvu les acteurs bancaires et financiers de rien moins que 2 486 milliards d'euros, soit bien plus, pour ne donner qu'un exemple, que la dette publique de notre pays, tous émetteurs confondus ! Cette opération s'est soldée, entre autres, pour la BCE, par l'acquisition, sur le second marché, de titres de créances publiques et privées.

Il n'est même pas interdit de penser que les opérations de la Banque de Francfort n'aient amené à acquérir des titres de dette publique française, de celle d'EDF ou encore de la SNCF, en la rendant de fait plus « soutenable ». Soyons précis !

La BCE se tient aujourd'hui sur un taux directeur fixé à zéro, prend en charge les disponibilités bancaires avec un taux négatif de trente à quarante points de base, et est en situation de pouvoir travailler avec la Caisse des dépôts. Elle pourrait d'ailleurs, pour le coup, déployer une action plus large sur l'ensemble des opérateurs du secteur ferroviaire en Europe.

Voici exposées un certain nombre de raisons qui font que nous sommes en désaccord, madame la ministre, avec ce que vous proposez dans votre amendement et, en même temps, nous ne sommes pas seulement contre votre

réforme, nous sommes pour une autre construction.

Le statut donne des droits, mais il confère aussi des devoirs

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er B

Par Guillaume Gontard / 30 mai 2018

Aujourd'hui, le statut des relations collectives entre la SNCF et son personnel régit les conditions d'embauche, de rémunération et de déroulement des carrières, les sanctions et garanties disciplinaires, la mobilité géographique et fonctionnelle inhérente à l'entreprise nationale, les congés, les conditions de cessation de fonction, l'assurance maladie et le droit syndical.

Le statut donne des droits, mais il confère aussi des devoirs : la période d'essai est d'un an, et même de trois ans pour les cadres ; le travail du dimanche et des jours fériés est rémunéré en dessous du code du travail. Ajoutons le travail de nuit et la mobilité induite. Aujourd'hui, la grille de rémunération place environ 3 000 cheminots à un niveau inférieur au SMIC !

Les partisans de la fin du statut ont maintes fois assené que les cheminots « coûtent » 30 % de plus que les salariés de la concurrence. Cette affirmation n'est absolument pas démontrée.

Le statut s'inscrit dans la garantie de l'adaptabilité et de la continuité du service public. Les rythmes de travail et les horaires auxquels les cheminots sont soumis sont atypiques ; en outre, ils ont l'obligation de faire fonctionner la SNCF toute l'année.

Si la sécurité ferroviaire et la continuité du service sont les fondements du statut des cheminots de la SNCF, il faut y ajouter un principe de neutralité.

En effet, les cheminots ne travaillent pas, en principe, pour répondre à des exigences patronales ou financières ; ils s'engagent pour placer l'entreprise publique au service de la Nation et des citoyens. Cela suppose que l'agent de la SNCF reste en responsabilité et ne soit pas soumis à des aléas relevant de l'arbitraire technocratique ou financier.

Souhaitez-vous vraiment, madame la ministre, mes chers collègues, mettre un terme à cette logique de fonctionnement et d'investissement professionnel ?

Le statut des cheminots est un gage de la qualité de leur travail

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er B

Par Cécile Cukierman / 30 mai 2018

Cet article, issu d'un amendement déposé en commission par le Gouvernement, constitue une véritable provocation. Il s'agit en effet, comme annoncé par voie de presse, d'en finir avec le statut de cheminot.

Ainsi aura vécu, si l'on peut dire, ce statut, dont l'extinction au fil du temps est attendue comme une contribution de la SNCF à son « effort de redressement » et une contrepartie à la reprise de la dette ferroviaire annoncée par le Premier ministre lui-même.

L'économie réalisable s'établirait entre 10 et 15 millions d'euros par an : sur la durée moyenne de vie de la dette de SNCF Réseau, cela représenterait tout au plus 200 millions d'euros, soit, en treize ans, 0,5 % seulement de l'actuelle dette d'infrastructure, c'est dire !

Le premier statut des cheminots fut mis en place en 1912 sur le réseau de l'État et fut généralisé en 1920 à l'ensemble des compagnies. Il est donc bien antérieur à la création de la SNCF. Il faut le distinguer du régime spécial des retraites des cheminots, dont l'origine remonte à 1909, qui ne lui est pas directement lié, bien qu'il lui soit souvent assimilé.

Le statut s'apparente davantage, dans sa forme, à une convention collective dont la spécificité est de relever d'un acte réglementaire gouvernemental.

Ces règles ont été maintenues lors de la nationalisation de la SNCF. Par la suite, la loi du 30 décembre 1982, dite LOTI, qui a transformé la SNCF en EPIC, a confirmé ces dispositions.

Les cheminots, qui relevaient alors de différentes compagnies privées, se sont mobilisés afin d'établir une solidarité de droits communs exprimée dans de nombreuses luttes de grande ampleur en 1910 et 1920. Cette impulsion a rendu nécessaire un statut national, qui répondait également au besoin d'établir des règles unifiées dans un secteur essentiel à la marche globale de l'économie du pays et à son aménagement territorial. Cela a conduit l'État à légiférer pour créer un statut unique à l'ensemble des travailleurs du ferroviaire.

Il a ainsi imposé aux différentes compagnies d'employer un nombre d'agents suffisant et de les fidéliser pour permettre la transmission des savoirs et savoir-faire professionnels. Chaque cheminot doit ainsi avoir un haut niveau de formation, au regard des spécificités fortes des différents métiers, et l'organisation du travail doit être encadrée afin de garantir la sécurité des circulations, et donc des passagers, pour une durée de travail équivalente à celle des autres salariés.

La réglementation obéit à des règles spécifiques qui permettent d'assurer la continuité du service public 365 jours par an et 24 heures sur 24.

M. le président. Veuillez conclure, ma chère collègue !

Mme Cécile Cukierman. Madame la ministre, c'est cela que vous remettez en cause aujourd'hui !

Les cheminots, des privilégiés ?

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er B

Par Fabien Gay / 30 mai 2018

Madame la ministre, on entame notre deuxième débat, et une deuxième question me taraude. (Ah ! sur les travées du groupe Les Républicains.)

Je ne comprends pas pourquoi vous voulez casser le statut des cheminots. Vous avez défendu pendant un moment l'idée que les cheminots étaient des privilégiés, et que leur statut coûtait cher. On a d'abord parlé de 100 à 150 millions d'euros ; finalement, on retombe à 10 ou 15 millions d'euros.

Pour ma part, je voudrais juste rappeler quelques chiffres concernant le statut de ces « privilégiés ». Le salaire d'embauche, pour un cheminot, s'élève à 1 456 euros bruts. Je rappelle que le SMIC est à 1498 euros. En fait, c'est une petite prime, d'une trentaine d'euros, qui fait passer leur salaire juste au-dessus du SMIC. La prime de nuit, de 21 heures à une heure du matin et de six heures à neuf heures du matin, est fixée à 20 centimes de l'heure ; celle de milieu de nuit, entre une heure et six heures du matin, à 2,70 euros de l'heure. Quant au travail du dimanche – tenez-vous bien ! –, la prime est de 4,50 euros de l'heure.

Alors, un problème se posera, madame la ministre, si vous cassez le statut des cheminots, et M. Pepy en a fait mention, il n'y a pas longtemps, à la radio : pour une fois, je suis d'accord avec lui. Il a expliqué que casser le statut des cheminots coûterait plus cher que le maintenir. En effet, personne ne voudra travailler le dimanche pour 4,50 euros de l'heure : ce ne serait de toute façon pas permis ! Pour assurer les services publics, il faudra payer les nuits, les dimanches et les jours fériés au prix du marché, et les contrats de droit privé vous coûteront plus cher qu'aujourd'hui le statut.

> Les cheminots, des privilégiés ? Pas vraiment, explique @fabien_gay. Salaire d'embauche brut : 1456,51€. Primes de nuit : 2,70 € par heure. Primes de dimanches et fêtes : 4,50 € par heure. Gel complet des salaires depuis 3 ans. #JeSoutiensLaGreveDesCheminots pic.twitter.com/ZObfS3oJfY
>
> — Sénateurs CRCE (@senateursCRCE) 30 mai 2018

Dès lors, madame la ministre, puisque vous savez que l'argument économique ne tient pas la route, je me dis que c'est autre chose. Vous avez une vision dogmatique des choses, je vous l'ai déjà dit : vous voulez le scalp des cheminots. En réalité, derrière tout ça, vous voulez vous attaquer à leurs retraites. En effet, aujourd'hui, le statut va de pair avec la retraite, puisque c'est une caisse de prévoyance. Or vous voulez demain remettre toutes les retraites de ce pays…

M. le président. Il faut conclure, mon cher collègue.

M. Fabien Gay. J'ai encore quatre secondes, monsieur le président !

Vous voulez remettre, madame la ministre, toutes les retraites de ce pays au plus bas niveau !

Les cheminots ne défendent pas individuellement leur seule situation sociale, ils ont une haute idée de leur entreprise

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er B

Par Pierre Laurent / 30 mai 2018

Je formulerai deux remarques.

En premier lieu, maintenir le statut de cheminot pour ceux qui sont aujourd'hui dans l'entreprise, afin de faire en sorte qu'ils acceptent le changement de statut – en vérité, une dégradation – de ceux qui intégreront l'entreprise plus tard, est un argument qui touche à la dignité des cheminots. Les cheminots ne défendent pas individuellement leur seule situation sociale, ils ont une haute idée de leur entreprise : ils tiennent à son unité et à la solidarité du personnel, qui est un facteur de qualité du service. Ils ne veulent pas d'une entreprise où certains auront un statut ancien et d'autres un statut dégradé, car ce sera un facteur de désorganisation de l'entreprise et de désorganisation du secteur.

Lorsque 91 000 cheminots, à l'occasion d'une « vot'action », disent non, c'est bien parce qu'ils refusent cette dégradation. Vous n'attraperez pas les cheminots en utilisant cet argument, qui a d'ailleurs été utilisé dans d'autres entreprises publiques avec les résultats que l'on connaît en matière de précarisation de l'emploi.

En second lieu, dans votre logique, qui n'est pas la nôtre, on est obligé d'ouvrir à la concurrence et de nouvelles entreprises intégreront le secteur. Vous semblez dire que vous ne voulez pas toucher à la condition sociale des salariés du ferroviaire, mais vous pouviez tout à fait procéder autrement, en commençant non par la suppression du statut, mais par la négociation de la convention collective des salariés du ferroviaire.

Mme Fabienne Keller. C'est en cours !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Oui !

M. Gérard Cornu, rapporteur. C'est déjà commencé !

M. Pierre Laurent. Cela aurait levé toute ambiguïté. Vous auriez pu, avant d'ouvrir à la concurrence, proposer d'aller au bout de cette négociation et décider une fois que celle-ci aurait été menée à son terme. Vous auriez pu dire : nous, gouvernement, dans cette négociation, nous souhaitons que le statut négocié soit au minimum celui des cheminots actuels pour tirer tout le monde vers le haut. Vous auriez pu agir dans ce sens. Pourquoi ne pas l'avoir fait ?

Vous prétendez que personne n'a jamais dit que les cheminots étaient des privilégiés. Qui a ouvert le débat sur la réforme ferroviaire par la question du statut des cheminots, sinon, pendant plusieurs semaines, le Premier ministre et le Président de la République,…

M. Olivier Jacquin. Tout à fait !

M. Pierre Laurent. … provoquant la colère des cheminots et du pays ?

M. le président. Veuillez conclure, mon cher collègue ! (Protestations sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.)

M. Pierre Laurent. Vous pouvez régler le problème, mais, en vérité, vous ne le voulez pas !

Nous refusons absolument le changement de statut de l’entreprise publique

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er C

Par Michelle Gréaume / 30 mai 2018

J’entends tout ce qui se dit depuis un certain temps, notamment que l’on ne va pas toucher au statut des cheminots, du moins pour les anciens, et que la convention collective est en cours de négociation. J’avoue être un peu perdue et ne pas comprendre du tout le sens de cet article 1er C, introduit en commission au Sénat.

Cet article vise à modifier le champ d’application du décret relatif à la durée du temps de travail dans la branche ferroviaire, alors que, j’y insiste, la convention collective de ladite branche est en cours de négociation, pour tenir compte de la transformation du groupe public ferroviaire prévue à l’article 1er A. Par ailleurs, il étend l’application du décret-socle et de la convention collective aux entreprises dont l’activité principale est la maintenance des matériels roulants, hors réparation, ou l’exercice de fonctions de sécurité ferroviaire.

Quoi qu’il en soit, nous refusons absolument le changement de statut de l’entreprise publique, considérant que ce statut d’EPIC est lié à la nature même de son activité, un service public répondant à l’intérêt général. Plus particulièrement, il s’agit du service public de mobilité, qui est aussi un droit pour nos concitoyens.

Nous proposons donc, en cohérence avec l’ensemble de nos amendements, la suppression de cet article, pour pouvoir attendre l’issue des négociations avec les syndicats.

Pourquoi voulez-vous transformer les trois EPIC en sociétés anonymes, si ce n'est pour préparer la privatisation ?

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Fabien Gay / 30 mai 2018

Madame la ministre, nous voilà, avec cet amendement tendant à la suppression de la transformation des trois EPIC, ou établissements publics à caractère industriel et commercial, en sociétés anonymes, à l'épisode 3 du débat sur le changement de statut.

Comme je vous le disais hier soir, une question me taraude. Un certain nombre d'entre nous vous ont interrogée sur les raisons réelles de cette modification. Je suis désolé, je n'ai pas compris pourquoi, politiquement, vous souhaitiez ce changement.

Le quatrième paquet ferroviaire adopté par l'Union européenne n'en fait pas une condition de l'ouverture à la concurrence, à laquelle, du reste, nous nous opposerons.

Les usagers ne le demandent pas davantage. Je le répète, ils demandent que les trains arrivent à l'heure et que des investissements soient réalisés en faveur des trains, notamment des trains du quotidien.

Ce n'est pas non plus une revendication des cheminots, très massivement opposés à cette modification.

Je ne connais qu'une personne qui y est favorable : c'est Guillaume Pepy, qui, déjà en 2014, lors de la précédente réforme, défendait la solution de la société anonyme. Il avait échoué, puisque la formule des trois EPIC l'avait emporté.
Madame la ministre, nous vous avons donné de nombreux exemples de transformations en société anonyme qui avaient été assorties d'une privatisation partielle. Nous avons notamment évoqué l'exemple d'Engie.

Vous n'avez pas répondu à notre interrogation.

M. Roland Courteau. Eh oui !

M. Fabien Gay. Dès lors, permettez-nous de douter, surtout quand on connaît la politique libérale que vous menez depuis un an. Pis, vous libéralisez un certain nombre de secteurs du service public. Nous discuterons bientôt de la formation professionnelle ou de l'apprentissage, que vous allez livrer aux appétits du privé.

J'y insiste, pourquoi voulez-vous transformer les trois EPIC en sociétés anonymes, si ce n'est pour préparer la privatisation ?

Tant que nous n'y aurons pas obtenu de réponse, nous vous reposerons cette question.

Madame la ministre, vous ne répondez à aucun des arguments que nous avons énumérés depuis le début des débats

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Fabien Gay / 30 mai 2018

Madame la ministre, voici l’épisode 4 !

Je reviens toujours à la question qui me taraude, mais je vais aller plus loin.
Si la transformation en société anonyme a lieu, nous nous doutons bien que la question de la dette va suivre.

Vous nous annoncez que vous reprendrez celle-ci en partie, mais pas totalement. Toutefois, vous savez très bien que le nouveau statut de société anonyme va dégrader la note de la dette ! Nous en avons parlé hier soir. D’ailleurs, vous ne nous avez pas contredits sur ce point. La note passera de AA- à BB- et les taux d’intérêt, jusque-là gagés sur l’EPIC, donc sur l’État, augmenteront. Je laisse mon collègue Pascal Savoldelli, qui est un spécialiste des questions de dette, s’exprimer sur ce sujet.

Tôt ou tard, vous nous direz qu’il n’y a plus d’argent, que l’on ne peut plus investir… Les solutions, on les connaît : accoler la SNCF à une entreprise privée pour permettre l’investissement, comme cela a été fait avec GDF ; demander des gains de productivité aux cheminots et cheminotes et à l’ensemble des salariés de la SNCF ; réduire les coûts, c’est-à-dire licencier, ce qui sera d’autant plus facile que vous allez vous attaquer au statut des cheminots. Nous commençons déjà à voir ce scénario se dessiner, et nous pourrions bien le voir aboutir avant la fin de l’année 2022.

Est-ce bien cela que vous préparez ? Est-ce bien là votre volonté politique ? J’aimerais que vous répondiez à cette question précise. Or, madame la ministre, vous ne répondez à aucun des arguments que nous avons énumérés depuis le début des débats.

Après cet épisode 4, la série peut être encore longue ! Les bons films ont toujours plusieurs épisodes… Cependant, tout a une fin, et il faudra bien que vous répondiez à un moment ou à un autre.

Pourquoi l'annonce de la reprise de la dette n'a-t-elle été faite que vendredi dernier ?

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Guillaume Gontard / 30 mai 2018

Je ne sais à quel épisode nous en sommes, mais je constate, madame la ministre, que nous n'avons toujours pas obtenu de réponse, parce que vous avez répondu à côté.

En revanche, dans votre intervention, vous avez indiqué qu'il était historique que l'État reprenne 35 milliards d'euros de dette, et que celle-ci était le sujet numéro un.

Si cette question est si importante, si c'est le cœur de la réforme, pourquoi l'annonce de la reprise de la dette n'a-t-elle été faite que vendredi dernier ? Il y a de quoi étonner ! Les annonces n'ont pas manqué – sur le statut du cheminot, sur le passage au statut de société anonyme…. –, mais, de la reprise de la dette, vous n'avez parlé à aucun moment. Ce sujet n'est arrivé que dernièrement.

S'il s'agissait du sujet numéro un, je suis un peu surpris que le Premier ministre n'en ait fait l'annonce que vendredi dernier.

Votre logique, c'est casser le service public et dégrader l'offre de transport

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Laurence Cohen / 30 mai 2018

Mme Laurence Cohen. Madame la ministre, vous parlez de contre-vérités, mais vous assénez un certain nombre d'arguments sans avancer aucune preuve.
Les arguments que nous mettons en avant depuis le début de nos débats sont sérieux et dépassent largement le cas de la France.

Nous avons évoqué ce qui se passe en Allemagne, en Angleterre, en Italie, en Espagne, où l'on retrouve toujours le même scénario : au bout du bout, on privatise et on dégrade le service public, et la dette n'est qu'un prétexte.

Mme Élisabeth Borne, ministre. On n'a privatisé dans aucun de ces pays !

Mme Laurence Cohen. Vous dites que l'on n'a jamais autant investi. Pour avoir longtemps siégé au STIF, le syndicat des transports d'Île-de-France, je sais que le sous-investissement a été une réalité.

Aujourd'hui, l'État se doit d'investir, non seulement dans le matériel roulant, mais aussi dans l'entretien des voies. Et les passagers connaissent une situation terriblement dégradée du fait du désengagement de l'État.
Madame la ministre, vous ne faites pas une bonne action : vous faites votre devoir ! Il vous appartient de revaloriser un service public, pour le bien commun. Cet effort doit porter non seulement sur les grandes lignes, mais aussi sur les lignes que l'on qualifie de « petites » – à titre personnel, je n'aime pas cette terminologie, et je crois savoir que vous non plus ; au moins, nous sommes d'accord sur un point. Il s'agit de desservir nos territoires.

Quand on porte une réforme, il faut l'assumer et aller jusqu'au bout de sa logique. Votre logique, c'est casser le service public et dégrader l'offre de transport

Avec un taux de participation de 60 %, 95 % des cheminots et cheminotes ont voté non à votre réforme

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Fabien Gay / 30 mai 2018

Madame la ministre, voici l'épisode 5… (Sourires sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.)

Puisque nous ne parvenons pas à nous mettre d'accord, je vais prendre un exemple très concret.

Comme un certain nombre de mes collègues du groupe CRCE, je suis un usager quotidien du RER B, que je prends à la gare du Blanc-Mesnil. Éliane Assassi, la présidente de mon groupe, le prend à Drancy. Pierre Ouzoulias le prend au sud de Paris – il faut dire que c'est un privilégié… (Exclamations sur les travées du groupe La République En Marche et du groupe Les Indépendants – République et Territoires.)
Plus sérieusement, le RER B fonctionne très mal,…

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est vous qui le dites !

M. Fabien Gay. … et cela ne date pas d'aujourd'hui. Tous les matins, quand je le prends, je m'interroge : la transformation des trois EPIC en sociétés anonymes va-t-elle, oui ou non, améliorer le quotidien des usagers du RER B ?
Sur les quais, personne n'en parle. En revanche, comme je l'ai constaté encore ce matin, un certain nombre d'usagers estiment qu'il faut investir. En effet, il faut investir 300 millions d'euros dans le matériel roulant, pour éviter notamment les pannes fréquentes de caténaires.

Beaucoup évoquent le doublement du tunnel de Châtelet, qui, on le sait, coûte 3 milliards d'euros.
Il faut également investir pour la réalisation de la ceinture entre Mitry-Claye et l'aéroport Charles-de-Gaulle.

Dans la partie sud, il faudrait rehausser les ponts pour permettre la circulation de RER à double étage.

Bref, les besoins d'investissement sont importants.

Je vous repose la question, madame la ministre : la transformation des trois EPIC en sociétés anonymes va-t-elle régler notre problème ? Non ! Il y a donc autre chose derrière.

Vous pouvez toujours affirmer que nous jouons avec le feu. Je vous le répète une nouvelle fois, les cheminots et les cheminotes n'ont pas besoin de nous pour être inquiets. Certainement pas ! Avec un taux de participation de 60 %, 95 % des cheminots et cheminotes ont voté non à votre réforme. Vous voyez bien qu'il y a un problème.

Allez-vous rembourser la dette ancienne, aux taux d'intérêt élevés, ou privilégier la dette récente, contractée à un faible taux ?

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Pascal Savoldelli / 30 mai 2018

Je veux d'abord vous adresser un petit clin d'œil, chers collègues du groupe Les Républicains.

Au début de nos débats, nous avons échangé sur nos interprétations respectives des dispositions du règlement du Sénat relatives à la question préalable.

Ce soir, je constate que vous faites du scrutin public un usage particulier : il s'agit non pas de trancher telle ou telle question, mais de suppléer à un manque quantitatif de participation sur cette grande réforme que vous applaudissez souvent. Vous avez utilisé le scrutin public parce que vous n'étiez pas majoritaires dans cet hémicycle.

Venons-en au sujet, et essayons d'avancer sur la question de la dette, madame la ministre.

Vous qui connaissez très bien ce dossier, vous savez que celle-ci est composée d'emprunts obligataires privés et publics, aux taux d'intérêt fixes, allant de 0 à 4 %, pour 90 % d'entre eux. Par ailleurs, 15 milliards d'euros de cette dette ont été contractés en devises étrangères, 5 milliards d'euros en livres sterling et 2 milliards d'euros en francs suisses.

Un tiers des emprunts a été contracté en obligations privées, quand deux tiers l'ont été en obligations publiques, pour un peu plus de 3 milliards d'euros par an SNCF Réseau a eu recours au programme des NEU CP, emprunts à court terme remboursables entre 1 et 365 jours, souscrits auprès de la Banque de France, mais aussi des banques centrales d'autres nations. Les intérêts de ces prêts sont négatifs : moins 0,66 % pour SNCF Réseau ; moins 0,78 % pour SNCF Mobilités.

SNCF Réseau, en 2017, a emprunté 1,7 milliard d'euros à taux négatif pour son financement, permettant un engagement à hauteur de 9 milliards d'euros, et recourt aux emprunts obligataires que sont les greens bonds, emprunts écologiques publics dont le taux est inférieur aux taux du marché et à durée allongée.

Madame la ministre, nous voulons vous poser une question très simple, mais susceptible d'intéresser l'ensemble des parlementaires, par-delà les différences de sensibilités, car il s'agit tout de même des deniers de l'État.

Personne ici n'a critiqué votre décision de reprendre la dette, au niveau que vous avez annoncé. Au reste, il n'y a pas lieu de le faire. Cependant, comment seront faits les arbitrages ? Allez-vous rembourser la dette ancienne, aux taux d'intérêt élevés, ou privilégier la dette récente, contractée à un faible taux ? Allez-vous reprendre la dette en devises étrangères ?

La réponse est importante, car la somme en jeu est considérable. (Très bien ! sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.)
M. le président. Il faut conclure, mon cher collègue. Vous avez dépassé votre temps de parole de trente secondes.

M. Pascal Savoldelli. Nous avons le droit d’obtenir une réponse à cette question !

88 % des marchandises sont transportées par la route, et seulement 10 % par le train

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Pascal Savoldelli / 30 mai 2018

Mon groupe soutient l’argumentation de notre collègue Ronan Dantec. Nous sommes face à trois amendements qui se recoupent en partie. Sans doute serait-il souhaitable d’adopter celui que l’on pourrait qualifier de plus petit dénominateur commun.

Franchement, madame la ministre, le rejet de cet amendement n’irait pas dans le sens de l’accord de Paris sur le climat. Je le rappelle, 88 % des marchandises sont transportées par la route, et seulement 10 % par le train et 2 % par voie fluviale.

J’ai fait un petit calcul sur la pollution. Le train, c’est 12 kilos équivalents CO2 – c’est le potentiel de réchauffement global d’un gaz à effet de serre –, l’autocar, 58, la voiture, 171.

Dans notre hémicycle, les élus sont nombreux à demander que le climat soit pris en compte. Le rôle du rapporteur, me semble-t-il, est de rechercher un consensus, dans la mesure où, sur le sujet des émissions de gaz à effet de serre, nous sommes tous d’accord.

Enfin, mes chers collègues, il y a là également un enjeu de santé publique. Une grande ambition pour un projet ferroviaire ne peut pas aller à l’encontre des enjeux dans ce domaine.

Acceptez donc cet amendement, en faisant preuve de responsabilité et de raison.

La question climatique doit être au cœur du développement de l'entreprise

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Guillaume Gontard / 30 mai 2018

La nécessité d'introduire une notion climatique dans ce texte est évidente.
Vous appelez à la discussion et au rassemblement ; or tel est à présent le cas ! La SNCF doit évoluer. Je rappelle que l'Allemagne achète 14 locomotives à hydrogène à l'entreprise Alstom.

La question climatique est donc au cœur du développement de l'entreprise.

Je ne vois pas comment nous pourrions rejeter cet amendement.

Le développement du fret serait aussi bon pour notre balance commerciale

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Pascal Savoldelli / 30 mai 2018

Ne vous inquiétez pas, mes chers collègues, nous allons retirer cet amendement, dans un esprit de responsabilité.

Je souhaite simplement apporter un éclairage supplémentaire, madame la ministre. Ce sujet relève, selon nous, de l’intérêt de la France. Notre pays a un déficit commercial lié à nos liens avec les produits pétroliers de 39 milliards d’euros, ce qui constitue un véritable handicap.

Notre ambition dans le domaine du fret, y compris dans celui du transport fluvial, pourrait permettre à notre balance commerciale d’évoluer. Cet élément non dogmatique me paraît extrêmement constructif.

Nous retirons l’amendement n° 70, en raison de notre ralliement à l’amendement n° 3 rectifié octies.

Des filiales d'un même groupe vont jusqu'à se faire concurrence !

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Guillaume Gontard / 30 mai 2018

Il est prévu de transformer Gares & Connexions en filiale. Ce qui m'étonne dans cette pratique de la création de filiales, c'est que Mme la ministre nous a expliqué hier – c'était le seul argument donné à l'appui du passage en société anonyme – que l'objectif était d'unifier.

Or on s'aperçoit que, petit à petit – cela commence avec Gares & Connexions –, on crée des filiales.

On connaît le problème inhérent à la filialisation – on l'a vu y compris avec les EPIC : des filiales d'un même groupe vont jusqu'à se faire concurrence !

Je suis donc assez étonné qu'on relance ce système de filiales pour Gares & Connexions, alors que le seul argument en faveur du passage en société anonyme était justement que ce dispositif permettait de conserver un groupe unifié.

Vous montrez, madame la ministre, une bien mauvaise image de votre considération pour les parlementaires que nous sommes

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Pascal Savoldelli / 30 mai 2018

Si j’interviens, en complément de mon collègue Guillaume Gontard, c’est pour essayer d’obtenir des éléments de réponse.

La SNCF – pas mon groupe : la direction de la SNCF ! – informe que le passage en société anonyme, même à capitaux 100 % publics incessibles, transformerait la garantie effective de l’État en garantie implicite, provoquant une hausse des taux d’intérêt directeurs de 0,4 %. De plus, certains emprunts obligataires publics ne seraient plus possibles.

Tout à l’heure, nous avons posé des questions sur le positionnement de l’État en matière de reprise de la dette de la SNCF. Nous revenons maintenant au débat sur la filialisation dans le cadre du passage en société anonyme. Et nous alertons !

Vraiment, les choses seraient différentes si une véritable argumentation nous était opposée. Écoutons-nous les uns les autres ; notre point de vue peut bouger ! (Mme la ministre fait la moue.) Mais en ne donnant aucune argumentation, ou en vous contentant de contester nos éléments, vous montrez, madame la ministre, une bien mauvaise image de votre considération pour les parlementaires que nous sommes.

Gares & Connexions sera l'une des premières filiales que le privé voudra récupérer

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Fabien Gay / 30 mai 2018

Pour rebondir sur ce que vient de dire mon collègue Pascal Savoldelli – je vous ai vue vous exclamer, madame la ministre –, je dis que nous pouvons bouger, à condition qu'il y ait un débat ! Nous essayons d'apporter des arguments ; s'ils sont faux, dites-le-nous !

Or vous ne nous dites même pas qu'ils sont faux : vous ne répondez pas !
S'agissant du passage en société anonyme, pourquoi nous opposons-nous à la filialisation de Gares & Connexions ?

Notre raisonnement est le suivant : lorsque le passage en société anonyme aura été réalisé, il sera possible de vendre un certain nombre de filiales à la découpe – la société anonyme le permettra –, en particulier lorsqu'on arguera de l'aggravation de la dette pour dire qu'il faut bien récupérer de l'argent !

Et, pour récupérer de l'argent, on proposera la filialisation des TER, qui a été évoquée dans la presse, et celle de Gares & Connexions. On sait que Gares & Connexions sera l'une des premières choses que le capital, autrement dit le privé, voudra récupérer, parce que c'est le plus rentable !

À écouter l'avis défavorable émis sur cet amendement, nos craintes s'avèrent fondées. Si l'on veut éviter la vente à la découpe, qui est l'une des conséquences possibles du passage en société anonyme, alors il faut bien encadrer Gares & Connexions, parce que – nous vous le disons – les appétits financiers se jetteront d'abord sur elle.

Nous voulons une réponse sur ce point.

Déclarons inaliénables les biens de la SNCF

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Guillaume Gontard / 30 mai 2018

Je souhaite revenir sur l’inaliénabilité.

Madame la ministre, tout au long de ces discussions, vous ne nous avez pas rassurés. Nous proposons donc d’introduire un élément supplémentaire dans le texte. Certains ont parlé de « ceinture et bretelles » ; là, nous en sommes aux bretelles ! Je crois qu’une telle mention pourrait rassurer tout le monde.

Au demeurant, il me semble que vous avez promis hier d’inscrire à la fois l’incessibilité et l’inaliénabilité dans la loi. (Mme la ministre le conteste.) Je pense que c’est le moment de le faire.

La SNCF est un patrimoine national

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Fabien Gay / 30 mai 2018

La SNCF est un patrimoine national. Apparemment, certains collègues s'agacent que l'on puisse prendre la parole sur un tel sujet. Je le dis clairement : la SNCF mérite un large débat et il faut en prendre le temps.

Madame la ministre, hier, vous nous aviez dans un premier temps indiqué que vous étiez plutôt favorable à l'inscription de l'inaliénabilité dans les statuts de l'entreprise ; nous vous avions en effet démontré que l'incessibilité seule ne suffisait pas. Après un débat, vous nous aviez certifié que l'inaliénabilité ne vous posait aucun problème ; c'est d'ailleurs la preuve que vous pouvez évoluer au cours de la discussion. Et puis, deux heures après, vous nous avez dit : « Non ! En fait, les choses sont plus compliquées. » Nous sentons bien que vous êtes embêtée sur le sujet.

Vous dites ne pas souhaiter une future privatisation de la SNCF. Nous vous avons démontré par A plus B que l'incessibilité était une bonne chose, mais qu'elle ne suffisait pas à elle seule, et que l'inscription de l'inaliénabilité dans les statuts de l'entreprise était plus protectrice. Dès lors, je ne comprends pas que vous vous opposiez à un tel amendement, alors que vous nous aviez répondu favorablement dans un premier temps, avant de revenir sur votre position en fin de soirée !

Nous avons encore besoin d'échanger, car il s'agit d'une question très forte.

Nous nous opposons à la création de nouvelles filiales

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Pierre Ouzoulias / 30 mai 2018

Il s'agit d'une question importante que nous avons déjà évoquée et dont nous souhaitons de nouveau débattre, à savoir la place et le problème des filiales.
Nous l'avons dit à plusieurs reprises, et il me semble qu'il existe un consensus sur ce point, y compris de la part du Gouvernement, l'une des raisons des difficultés que traverse aujourd'hui la SNCF est la multiplication des filiales : il en existe plus de mille, entrant en concurrence les unes avec les autres, dans une opacité absolument générale.

Or l'alinéa 22, que cet amendement tend à supprimer, vise à réintroduire les filiales. Dans une formule dont on a du mal à comprendre la cohérence, vous affirmez que SNCF Réseau assure ses missions de service public – jusque-là, ça nous convient – « directement ou par l'intermédiaire de filiales ».

Nous aimerions comprendre : comment peut-on réussir à défendre le service public par l'intermédiaire de filiales, comment peut-on dire qu'il s'agit encore d'un service public ? En l'état, au vu de la forme abrupte que vous donnez à votre texte, une telle assertion est un oxymore puisqu'il existe une contradiction entre les termes !

Nous souhaitons absolument défendre le service public. Voilà pourquoi nous nous opposons à la création de nouvelles filiales, qui ont fait tant de mal à la SNCF.

Une logique de solidarité nationale

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Michelle Gréaume / 30 mai 2018

L'alinéa 22 de cet article porte sur les missions de SNCF Réseau, c'est-à-dire, pour résumer, sur l'EPIC « rails ».

Celles-ci doivent être exercées, indique le Gouvernement, « dans une logique de développement durable, d'aménagement du territoire et d'efficacité économique et sociale ».

Nous estimons que la notion d'aménagement du territoire n'est pas claire, ou du moins qu'elle est trop vaste au regard du début de l'alinéa en question, qui précise que les missions sont exercées de façon « non discriminatoire ». En effet, promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique aussi peu précise permettrait de préparer les esprits à la fermeture de lignes qui pourraient être jugées insuffisamment rentables. Cela invite à mettre en balance la solidarité territoriale avec d'autres critères, comme celui de la rentabilité.

C'est pourquoi nous préférons une formulation plus claire, pour que ces missions soient exercées dans une logique de solidarité nationale permettant de garantir le droit à la mobilité pour l'ensemble des territoires. Pour notre part, nous portons une vision tout autre de l'aménagement du territoire, fondée sur la solidarité et l'égalité de traitement pour un développement humain soutenable.

La SNCF ne remplit pas n'importe quelle mission : elle concourt d'une manière fondamentale à l'organisation cohérente de notre système de transports, avec l'objectif de répondre aux besoins en matière de transports et d'efficacité économique, sociale et environnementale, au service d'un aménagement du territoire équilibré, facteur de réduction des inégalités territoriales.
En outre, le rôle du service public est de garantir le droit aux transports pour tous, qu'il s'agisse de nos anciens, des familles ou des jeunes, dans un esprit de solidarité nationale.

L'objet de notre amendement est de promouvoir la solidarité nationale plutôt que l'aménagement du territoire. Assurer une mission de service public, cela signifie assurer un service de qualité égale pour toutes et tous !

Mesdames, messieurs les sénateurs, après avoir voté ce texte, vous ne pourrez pas simuler l'effroi dans vos départements si des lignes disparaissent

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Pascal Savoldelli / 30 mai 2018

Monsieur le rapporteur, vous avez raison en ce qui concerne l'enjeu de l'aménagement territorial du réseau SNCF, qui crée à la fois un équilibre territorial et un équilibre social. Nous sommes tous d'accord sur ce point.
Il y a néanmoins un petit problème : le mot « solidarité » n'est pas vide de sens et renvoie à la question de l'égalité devant le droit au transport.

Madame la ministre, nous n'avons pas obtenu de réponse sur la dette, nous continuons le débat. Mais, tout à l'heure, vous nous avez répondu : « Ça se fait comme ça partout en Europe, ne perdons pas de temps, tout va bien ! »
En Allemagne, puisque tout va bien, il y avait 41 500 kilomètres de lignes de transport ferroviaire : aujourd'hui, près de 12 000 kilomètres ont disparu !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Oui, et alors ?

M. Pascal Savoldelli. Mesdames, messieurs les sénateurs, après avoir voté ce texte, vous ne pourrez pas simuler l'effroi dans vos départements si des lignes disparaissent : au contraire, vous devrez assumer !

En Allemagne, qui est souvent notre modèle – il y a d'ailleurs de bonnes choses en Allemagne, comme dans d'autres pays –, savez-vous, madame la ministre, combien d'aiguillages ont été déplacés en moins de dix ans pour passer de 41 500 kilomètres à 33 000 kilomètres de desserte et continuer d'assurer un maillage qui relie les gens entre eux ? Près de 50 % !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Et alors ?

M. Pascal Savoldelli. Quand Michelle Gréaume insiste sur la notion de solidarité, nous le savons tous ici, c'est parce que tous les territoires ne présentent pas la même attractivité. Certes, ceux qui ont davantage d'attractivité doivent bénéficier de moyens de desserte pour assurer le développement économique et le rayonnement de nos régions, de nos départements et de nos communes. Mais il faut aussi que les territoires les moins attractifs puissent avoir un égal accès au droit à la mobilité.

Voilà pourquoi il est question ici de solidarité nationale et non uniquement d'aménagement du territoire, notion à laquelle nous sommes, vous le savez, nous aussi très attachés.

Les lignes non rentables demandent un fort investissement

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Cécile Cukierman / 30 mai 2018

Par cet amendement, nous souhaitons revenir sur une disposition insérée par la loi de 2014 pour réécrire l'article L. 2111-9 du code des transports.
Cet article permet à SNCF Réseau de confier à d'autres personnes la responsabilité des « petites » lignes. Déjà à l'époque, et sans surprise, nous avions voté contre cette disposition qui ouvrait une brèche dans l'unicité du réseau et la voie à son démantèlement.

Nous sentions poindre, alors, l'idée du Gouvernement de se défausser des petites lignes, notamment sur les régions. Les lignes non rentables demandent, comme nous venons de le voir, un fort investissement pour une remise aux normes et une exploitation dans des conditions satisfaisantes, qu'il s'agisse de la régularité des trains ou de leur vitesse de circulation, permettant de rendre attractive l'utilisation du train au quotidien.

Le rapport Spinetta, en promettant l'abandon de 9 000 kilomètres de ligne, précipite ce scénario, puisque le maintien de ces lignes est renvoyé aux futurs contrats de plan.

Nous pouvons vous croire quand vous parlez d'un effort particulier en faveur de ces contrats de plan, mais nous avons un sérieux doute. Et il ne s'agit pas, croyez-moi, d'un a priori ! Nous doutons parce que, depuis des années, de contrat de plan en contrat de plan, nous voyons bien qu'il n'y a pas de moyens pour l'investissement, voire pour la requalification d'un certain nombre de lignes. Or les enjeux en termes de déplacements ne sont pas les mêmes aujourd'hui qu'hier !

Dois-je rappeler que, à l'heure actuelle, 80 % des déplacements sur les réseaux dits « régionaux », à savoir les TER, se font pour des raisons professionnelles ou de formation ? C'est donc un enjeu de société et, comme je l'ai rappelé hier, d'égalité entre tous, quelle que soit la condition sociale ou territoriale de chacun. Il est essentiel que tous nos concitoyens puissent avoir un accès égal et sécurisé aux lignes SNCF et que les temps de transport soient fiables pour tous.
Par cet amendement, nous proposons donc de revenir sur la possibilité ouverte pour l'État de se défausser des petites lignes ferroviaires.

Au-delà d'une question de principe, il s'agit de réellement redonner du souffle à notre réseau de chemin de fer et d'offrir à notre pays la possibilité d'une véritable irrigation territoriale.

Mme Cécile Cukierman. Évitons les faux débats, puisque nous savons tous quelles seront les conséquences de cet article !

Vous avez pris le bon exemple, madame la ministre : c'est très bien de renvoyer cette possibilité aux régions, mais on peut aussi parler du financement des régions, des conséquences de la fusion des régions ou de l'inégalité criante et sans cesse croissante au fil des années entre les différentes régions, c'est-à-dire de leur capacité à investir dans un futur proche !

Et je ne parle même pas des choix politiques ni des majorités en place, car il existe une donne objective qui rend de toute façon ces choix de plus en plus délicats !

Par ailleurs, oui, monsieur le rapporteur, c'est l'État qui doit avoir la responsabilité d'entretenir et de requalifier les lignes pour qu'elles continuent d'exister demain, faute de quoi ce sera la porte ouverte à des choix qui répondront avant tout à des objectifs de rentabilité. Évidemment, une personnalité politique influente pourra toujours, en arguant de la rentabilité, réussir à faire réorienter les crédits nécessaires à l'entretien d'une ligne sur son territoire.

Quoi qu'il en soit, même si le choix se fait réellement au nom de la rentabilité, en tenant compte du nombre de passagers par jour ou d'autres critères, cela remet en cause l'égalité, au niveau de notre territoire, de l'accès des populations à un réseau ferroviaire entretenu, de qualité et avec des trains.
Il y a une vraie urgence, non pas à supprimer ou à se défausser d'un certain nombre de lignes, mais à faire monter en gamme les lignes encore existantes, toutes ces lignes qui ne sont pas devenues des vélo-rails, et qui répondent à des enjeux de désenclavement.

Cette réforme s'attaque à notre système ferroviaire public

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Laurence Cohen / 30 mai 2018

Au vu des arguments que vient de donner René-Paul Savary, cela paraît formidable.

Pourtant, mon cher collègue, nous avons eu suffisamment de débats sur cette question dans cet hémicycle : les collectivités n'ont pas tellement les moyens de faire ce que vous dites !

M. Bruno Sido. La Marne, si ! (Sourires.)

Mme Laurence Cohen. On aimerait que tel soit le cas, mais ce n'est pas la politique qui est impulsée par ce gouvernement !

Cette réforme s'attaque à notre système ferroviaire public. Nous avons un désaccord, madame la ministre, c'est le débat et nous l'assumons. Pour ma part, je ne trouve pas que l'on y passe trop de temps. C'est fondamental ! Quel service public voulons-nous et pour quelles populations ? Nous disons : pour toutes les populations.

René-Paul Savary a parlé de l'implication des collectivités. Il est vrai qu'elles essaient de faire beaucoup de choses. C'est le cas des régions, comme l'a dit ma collègue. Or elles aussi sont asphyxiées du fait d'un manque de moyens ! À un moment donné, la responsabilité doit revenir à l'État afin d'éviter la ségrégation au niveau des territoires. C'est vrai pour les voyageurs, comme pour le fret.

Que l'on ne nous dise pas que ce débat n'est pas profond ! Sur la question des voyageurs, le précédent gouvernement nous avait fait tout un laïus sur les autocars. Est-ce vraiment cela qui réglera le problème ?

Arrêtons de schématiser et allons jusqu'au bout du débat !

Le dogmatisme, madame la ministre, c'est ne pas avoir d'esprit critique et ne pas avoir de doutes. Pour notre part, nous avons fait bouger nos positions. Mais nous n'avons pas remarqué que le Gouvernement renonçait à des réformes qui, jusqu'à preuve du contraire, n'amélioreront pas la qualité des transports, qu'il s'agisse de voyageurs ou de marchandises.

En Nouvelle-Aquitaine, il est d'ores et déjà prévu de fermer trois lignes

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Fabien Gay / 30 mai 2018

Je n'avais pas prévu d'intervenir, mais l'explication donnée par René-Paul Savary m'y a décidé.

Le débat, c'est lorsque des arguments sont échangés ! Et je trouve que M. Savary explique bien, même si notre vision est opposée.
Je pense cependant, mon cher collègue, que votre langue a fourché. Vous avez dit que ces lignes répondaient à un besoin humain, celui de se déplacer. Certes, mais uniquement, dans votre vision, là où cela sera rentable et là où les collectivités territoriales auront les moyens d'investir. Un certain nombre d'autres, en revanche, n'auront pas de tels moyens.

Je vais vous donner un exemple très précis. Comme nombre de nos collègues, depuis plusieurs semaines, nous organisons des débats avec la population, les usagers, les syndicats de cheminots, y compris avec des élus.
J'étais ainsi en Nouvelle-Aquitaine, à Mont-de-Marsan, aux côtés du vice-président de la région chargé des transports, Renaud Lagrave,…

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Très bien !

M. Fabien Gay. … lequel disait que la région investissait chaque année, pour les petites lignes, 200 millions d'euros. Il ajoutait que si on lui demandait demain de reprendre l'ensemble des lignes TER, elle devrait investir 1,1 milliard d'euros.

Croyez-vous que la région Nouvelle-Aquitaine sera en capacité de le faire ? Cet élu dit que non, elle n'en aura pas les moyens. Il est d'ores et déjà prévu de fermer trois lignes, dont vraisemblablement la ligne Bordeaux-Mont-de-Marsan. Or cette ligne, qui est empruntée, correspond bien à un besoin humain de se déplacer. Elle connaît certes des difficultés du fait d'un sous-investissement et de la nécessité de l'électrifier, mais elle fonctionne.
Demain, il faudra peut-être faire des choix, et donc remettre des bus. Nous avons eu, précédemment, le débat sur la question écologique… Je ne pense pas que ce soit en fermant des lignes, au motif que les régions ou d'autres collectivités n'ont pas les moyens de les entretenir, que nous irons vers un « plus » écologique.

Vous avez raison, madame la ministre, nous aurons ce débat à l'occasion de votre loi sur les mobilités. Mais nous serons très vigilants !

La nocivité des partenariats public-privé

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Pascal Savoldelli / 30 mai 2018

Nombre d'entre nous sont informés, il y a beaucoup de polémiques et de rapports ; il faut donc faire preuve de rigueur.

Les rapports de l'Inspection générale des affaires sociales, du Sénat, de la Cour des comptes, font le constat, je pense, unanimement partagé, de l'inefficacité, voire de la nocivité, des partenariats public-privé, les PPP. Ceux-ci ont même mis en difficulté des collectivités, de gauche comme de droite.

Nous pensons que la maîtrise d'ouvrage publique doit être privilégiée, avec des crédits financés par les ressources du budget, voire en recourant à la délégation de service public dans certains cas.

Sur cette question des PPP, nous ne nous fondons pas seulement sur le point de vue de notre groupe, mais sur ce qui a été expérimenté par les collectivités, alors même que nos jugements à cet égard pouvaient être différents. Au travers de cet amendement, nous souhaitons nous assurer, pour ce qui est de l'ensemble des collectivités, mais aussi au regard de la réforme de l'État, que le PPP ne sera pas inscrit parmi les partenariats possibles prévus dans ce projet de loi.

La Cour des comptes avait considéré dès 2008 qu'en fait d'intérêt réel, « les PPP n'offrent d'avantages qu'à court terme et s'avèrent finalement onéreux à moyen et long termes ». Quant à la Cour des comptes européenne – l'Europe ! –, dans un rapport de mars 2018 intitulé Les partenariats public-privé dans l'UE : de multiples insuffisances et des avantages limités, elle met en garde les États membres contre le recours à ces partenariats.

Les mauvais résultats de l'utilisation des PPP sont directement liés à la question même du recours à ce type de contrat, dont nous connaissons tous les écueils : l'augmentation considérable des prix et l'allongement important des délais de livraison des ouvrages.

Je conclurai mon propos en évoquant la situation de notre beau pays, la France, où l'on constate une augmentation des prix de 73 %, avec un budget qui est passé de 18 à 31 millions d'euros.

Au regard d'expérimentations faites dans des collectivités de divers niveaux et dirigées par des élus de sensibilités différentes, il s'agit, madame la ministre, d'une mise en vigilance !

Il convient de ne pas conclure aujourd'hui de PPP

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Cécile Cukierman / 30 mai 2018

Ce sujet est en lien avec la discussion précédente. Madame la ministre, vous ne pouvez pas nous reprocher notre positionnement sur la décentralisation.

La décentralisation vise à rapprocher le plus possible l'administration et la gestion des politiques des besoins des populations qui vivent et travaillent sur un territoire. Pour y parvenir de la façon la plus démocratique et la plus efficace possible, il faut donner des moyens. Or, force est de constater que la décentralisation est aujourd'hui mise à mal, justement à cause d'un manque de moyens.

Alors que la démonstration a été faite de l'inefficacité des PPP, y compris en termes de maîtrise de l'argent public, sur le plan de l'investissement comme du fonctionnement, certains y ont recours parce qu'ils n'ont pas d'autre solution pour réaliser immédiatement un projet.

Nous n'avons pas la même appréhension que vous de la notion de souplesse. Selon moi, cela s'apparente davantage à de la contrainte. On peut toujours dire qu'un tapis de clous est très doux, il n'en demeure pas moins que marcher dessus est très douloureux ! Nous sommes dans cette optique…

Cet amendement tend non pas à revenir sur la problématique du PPP, mais à redonner toute sa force à l'aménagement du territoire. Il convient de ne pas conclure aujourd'hui de tels partenariats, dont on sait qu'ils produiront dans les deux décennies suivantes une catastrophe pour les finances publiques, à quelque niveau que ce soit.

C'est dans une logique d'efficacité, d'aménagement du territoire et de réponse aux besoins des populations, et donc dans un véritable esprit de décentralisation, que nous avons proposé cet amendement.

Cet article prépare la privatisation de la SNCF

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Éliane Assassi / 30 mai 2018

Vous avez l'air d'être surpris, monsieur le président… De telles explications de vote sont pourtant fréquentes ! En l'occurrence, cet article n'est pas anodin, et il mérite que chacun puisse donner son point de vue.

Avec mes camarades du groupe CRCE, nous sommes les porte-voix, à la fois, des usagers, dont on a très peu parlé à l'occasion de l'examen de cet article 1er A, et des cheminots de France, mais aussi d'autres pays européens, lesquels ont fait l'expérience de la privatisation, alors même que leur gouvernement leur avait juré ses grands dieux que celle-ci n'aurait pas lieu.

J'ai particulièrement noté, lors d'une réunion qui s'est tenue hier, les propos de nos amis allemands, qui nous ont fait part de leur expérience. Ils nous ont demandé, de façon solennelle, de ne pas voter ce texte, car ils craignent que les Français ne se retrouvent dans la même situation qu'eux.

Sans revenir sur les raisons pour lesquelles nous demandons la suppression de l'article 1er A, je redis que nous sommes opposés à la transformation du groupe SNCF en société anonyme et à sa filialisation.

Madame la ministre, le fait de répéter à l'envi vos certitudes ne vous rend pas convaincante ! Je vous le dis avec tout le respect que je vous dois, vous ne nous avez pas convaincus…

Mme Élisabeth Borne, ministre. Et réciproquement !

Mme Éliane Assassi. Certes, mais c'est vous qui êtes ministre et qui proposez ce texte, c'est donc à vous d'être convaincante.

Mme Fabienne Keller. On peut vous retourner le compliment !

Mme Éliane Assassi. Cet article prépare la privatisation de la SNCF, par conséquent nous voterons contre.

Si des investissements ne sont pas réalisés cette année, certaines lignes fermeront avant 2021

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Guillaume Gontard / 30 mai 2018

Je ne sais pas s'il est caricatural de vouloir un véritable service public du ferroviaire, mais, pour ma part, je ne le pense pas. Le débat que nous venons d'avoir était important et nécessaire.

Je n'ai pas tellement vu de caricatures, mais j'ai constaté, en revanche, un manque de réponses !

Je le répète, nous n'avons toujours pas obtenu de réponse quant à la raison justifiant la transformation en société anonyme. Le statut d'EPIC suffisait, en effet, pour permettre une ouverture à la concurrence. Je ne vois pas où est la caricature sur ce sujet… Je me permets donc de reposer la question.
Il existe d'autres possibilités. Le véritable problème du ferroviaire réside, à la fois, dans l'investissement et dans la dette. On a parlé précédemment des lignes « de vie », les lignes du territoire.

Je sais que nous n'avons pas le monopole du dialogue avec les usagers, mais je vous donne rendez-vous dans quelques années – pas nombreuses, car cela a déjà commencé – pour faire le constat de la fermeture de ces lignes de vie. On ne trouve aucun exemple, en Europe, de pays qui n'ait pas supprimé des lignes du quotidien !

Actuellement, on renvoie tout aux contrats de plan État-région. Or, si des investissements ne sont pas réalisés cette année, certaines lignes fermeront avant 2021. Les régions nouent des relations pour essayer de trouver des solutions. Qui bloque ? L'État ! Je me demande donc comment cela se passera par la suite.

Les régions parviennent à trouver 80 % des aides. Pour ce qui concerne les 20 % qui manquent, SNCF Réseau dit ne pas être en mesure de les fournir. C'est cela, la réalité actuelle !

Un changement de statut purement idéologique et dogmatique

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Fabien Gay / 30 mai 2018

Nous voici parvenus au bout de la discussion de l'article 1er A. Elle aura duré un peu de temps, mais je pense que c'était nécessaire.

Je le redis, à la suite de Guillaume Gontard, nous n'avons pas eu de réponse !
Donc, si ce changement de statut des trois EPIC en sociétés anonymes se fait sans vraie raison, c'est parce qu'il est purement idéologique et dogmatique et que, quelque part, vous préparez autre chose : une privatisation partielle, bientôt, (M. le rapporteur s'exclame.) ou totale – on verra !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ah !

M. Fabien Gay. Ce sont les prochaines années qui nous le diront.

Comme la présidente de mon groupe, j'ai été très marqué par ce que nous ont dit les syndicalistes européens – anglais, luxembourgeois, italiens, espagnols…

M. François Patriat. Martiens !

Mme Éliane Assassi. Un peu de respect pour ces personnes !

M. François Patriat. Un peu d'humour !

M. Fabien Gay. Les cheminots de sept nationalités qui étaient présents ont tous vécu l'ouverture à la concurrence et/ou la privatisation. Mon collègue évoquait précédemment l'Allemagne, en vous donnant des chiffres. On ne vous a pas entendue les démentir, madame la ministre !

Les syndicalistes nous ont donné un autre chiffre, qui montre que l'ouverture à la concurrence n'améliore pas le service rendu aux usagers. Ils nous ont dit que le trajet entre Stuttgart et Munich durait 96 minutes avant l'ouverture à la concurrence, contre 131 minutes aujourd'hui. Pourquoi ? (Protestations sur les travées du groupe La République En Marche et sur des travées du groupe Les Républicains.)

Mme Fabienne Keller. Parce qu'il y a des travaux à Stuttgart !

M. Fabien Gay. Parce qu'on n'a pas investi et que la situation s'est donc dégradée, les trains sont obligés de rouler moins vite qu'avant.

En vérité, vous ne voulez pas parler de la question essentielle… (Protestations renouvelées sur les mêmes travées.) Mes chers collègues, j'ai fait dix-sept ans de rugby, j'ai joué sur à peu près tous les terrains du Sud-Ouest et j'ai souvent été sifflé. Donc vous pouvez continuer, cela ne me fait pas peur !

Vous ne voulez parler ni de la question qui fâche, celle de la dette, sur laquelle vous n'avez jamais répondu, ni

surtout du véritable sujet : les investissements qui sont aujourd'hui nécessaires. Sur ce point, on attend des réponses, et nous continuerons à en parler avec les intervenants suivants.

Une filiale qui permet à la SNCF d'alléger le montant de son impôt en France

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Pascal Savoldelli / 30 mai 2018

Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, on peut faire preuve d'un peu d'insolence, d'humour et d'interactivité, mais il ne faut tout de même pas tomber dans le piège des provocations dénuées de tout fond politique.

Monsieur Marchand, vous avez répondu à Éliane Assassi. Vous avez tort et raison, mais personne n'a de monopole et n'a à se justifier ici, dans cette assemblée.

Je ne demanderai jamais à une sénatrice ou à un sénateur, quelles que soient ses opinions politiques, de justifier ses analyses et ses propositions, et ce parce qu'il a un mandat républicain. Il faut donc débattre du fond, et pas d'autre chose. Nous ne nous réclamons pas de telle corporation ou de tel métier. Nous avons un mandat, duquel nous tenons notre légitimité.

Si vous voulez parler de monopole, de quoi débattons-nous depuis hier ? De concurrence libre et non faussée ! C'est de cela que l'on parle avec le projet de transformation de la SNCF.

Puisqu'il faut s'entraider, madame la ministre – ce n'est pas de votre responsabilité, mais nous avons eu un débat assez sérieux sur les filiales –, je vous informe que SNCF RE est une société de réassurance basée au Luxembourg, filiale qui permet à la SNCF d'alléger le montant de son impôt en France. Elle a été créée en octobre 2012. Elle est dotée de 11 millions d'euros dans le premier rapport financier qui a suivi sa création. Savez-vous combien elle a de salariés ? Un seul salarié entre dans la composition de cette entreprise, qui n'a d'ailleurs qu'une boîte postale dans un immeuble du duché du Luxembourg.

Aujourd'hui, nous ne connaissons pas le montant financier total confié à cette filiale, mais nous connaissons son fonctionnement : il s'agit d'une « captive de réassurance », comme on appelle ces sociétés qui garantissent les risques des grands groupes du CAC 40. Ces dernières s'assurent auprès d'assureurs extérieurs, qui se réassurent ensuite auprès de la captive détenue par l'assuré. Ce qui revient à dire qu'elle est une coquille vide.

Nous avons débattu ici, nous avons été tout de même largement convaincus sur la question de l'évasion fiscale, des « Paradise Papers », etc. !

Derrière la question de la filialisation, il y a trois étapes : d'abord, on ouvre à la concurrence ; ensuite, on filialise ; enfin, pour employer un gros mot, on privatise.

Consultez les salariés, organisez un référendum à l’intérieur de l’entreprise

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Pierre Ouzoulias / 30 mai 2018

M. Marchand a porté le débat sur le terrain politique, et j’aimerais lui répondre sur ce même terrain. Mon cher collègue, vous contestez notre légitimité, soit.

M. Frédéric Marchand. Je n’ai jamais dit cela !

M. Pierre Ouzoulias. Qu’importe, ce n’est pas grave. Les salariés de la SNCF se sont exprimés. Vous contestez aussi les modalités de leur consultation. Mais d’autres salariés se sont aussi exprimés sur vos projets, je pense notamment à ceux d’Air France. Que vous ont-ils dit ? La même chose ! Je trouve que c’est une très bonne méthode, quand on touche à une entreprise aussi importante, que de consulter préalablement les salariés. Cela enrichirait notre débat. (M. François Patriat s’exclame.) Laissez-moi finir, monsieur Patriat !

Madame la ministre, je vous fais une proposition : puisque vous envisagez de privatiser bientôt Aéroports de Paris, consultez les salariés, demandez leur avis, organisez un référendum à l’intérieur de l’entreprise. Ensuite, nous discuterons ici de la position qu’ils auront prise !

M. Frédéric Marchand. Cela ne sert à rien !

M. Pierre Ouzoulias. Je vous suggère une méthode pour accroître la démocratie dans les entreprises.

Chaque fois que vous voulez modifier une entreprise, faites un référendum, ce qui permettra d’éclairer les salariés. Comme vous avez une énorme force de persuasion, aussi bien sur les salariés que sur nous, je ne doute pas que le résultat sera positif.

Des évolutions qui rendent possible une privatisation

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Cécile Cukierman / 30 mai 2018

Je ferai deux remarques sur cet article.

D'abord, mes collègues l'ont déjà dit, madame la ministre, mais j'y reviens : vous n'avez pas répondu à nos inquiétudes. Ce n'est pas de l'idolâtrie, mais il se trouve que je vous ai encore écoutée ce matin sur Public Sénat, me semble-t-il : vous n'avez pas davantage répondu.

On le sent, vous vous retranchez aujourd'hui derrière l'affirmation de votre volonté de ne pas privatiser. Mais ce que nous disons depuis hier, c'est que l'article 1er A permettra demain des évolutions qui pourraient rendre possible une privatisation.

Au lieu de sécuriser aujourd'hui l'entreprise publique et de prévoir les garde-fous qui permettront d'empêcher demain des regroupements en vue d'une privatisation – on connaît les conséquences que cela aura sur l'ensemble de notre territoire –, on laisse faire et on introduit dans cet article, comme certains l'ont dit, de la « souplesse ».

C'est un véritable enjeu, parce que nous avons réellement besoin d'une infrastructure qui irrigue l'ensemble du territoire et qui réponde aux différents usages du ferroviaire, que ce soit pour les marchandises ou pour les passagers. Quand je parle des différents usages, cela va du trajet court du quotidien au trajet long, plus ou moins régulier ou à dates régulières dans l'année.

Le débat s'est effectivement un peu focalisé, en tout cas cet après-midi, sur l'enjeu des gares. Je suis désolée, madame Keller, je vous ai écoutée parler de Stuttgart, mais mon problème dans le département de la Loire, c'est la gare de Noirétable : comment y faire arriver des trains ? Entre la gare de Noirétable et le grand ring génial de Stuttgart, on ne parle pas de la même réalité !

Nous avons besoin de mailler le territoire, avec de grandes gares de centralité dans les grandes villes, mais nous devons aussi relancer l'investissement et redonner du dynamisme aux gares qui maillent ce qu'on appelle les petites lignes ferroviaires.

Mme Fabienne Keller. Je suis d'accord !

Mme Cécile Cukierman. Il faut savoir raison garder dans les arguments, sinon on tombe dans les excès. La plupart de nos gares dans notre pays ne relèvent pas de projets pharaoniques. Il faut simplement redonner de la vie et de l'utilité à l'ensemble des gares pour que nous puissions encore les fréquenter demain.

Un sous-investissement chronique

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er A

Par Laurence Cohen / 30 mai 2018

Ici, sur toutes les travées, nous sommes d'accord sur une chose : nous souhaitons toutes et tous avoir des trains qui arrivent à l'heure, qui roulent dans de très bonnes conditions, qui ne soient pas bondés et qui desservent l'ensemble des territoires. Sur ce point, c'est le consensus.

Mais, à ce moment du débat, je veux poser une question : pourquoi la SNCF en est-elle arrivée à la situation actuelle ?

La SNCF est un service public, qui fournit toujours, malgré ses manques et ses défauts, un excellent service par rapport aux autres pays qui ont privatisé le plus souvent le système ferroviaire. C'est ma première remarque.

Ma seconde remarque porte sur le sous-investissement chronique, madame la ministre, notamment de l'État, dans l'entretien des infrastructures et des lignes et sur l'externalisation d'un certain nombre de services. C'est la situation que connaît aujourd'hui la SNCF.

Je me réjouis des engagements pris, notamment quand ils viennent de l'État. Mais la réforme telle qu'elle est proposée, notamment au travers de l'article 1er A, n'offre aucune garantie. Ce ne sont, depuis le début, que des paroles. Quand on les met en doute, on est accusé de caricaturer la politique du Gouvernement.

Je veux le redire ici : quelle meilleure garantie que d'avoir un service public dont le personnel appartient à ce service public ? C'est une garantie de savoir-faire et de partage de ces savoir-faire, et de desserte de l'ensemble du territoire par un service ferroviaire de grande qualité.

Madame la ministre, depuis le début, vous ne répondez à aucun de ces sujets. Vous affirmez simplement qu'à la place des trois EPIC seront créées trois filiales et que tout ira mieux. Je ne pense pas que ces réponses soient dignes du débat que nous pouvons avoir ensemble pour lever nos doutes.

Quant aux cheminots, s'ils font grève, c'est non pas par plaisir, mais pour défendre un service qui est mis à mal. Voilà la réalité ! Si vous retournez négocier avec eux, en reprenant une à une les propositions qu'ils vous font, le mot d'ordre de grève sera peut-être levé.

M. le président. Il faut conclure, ma chère collègue !

Mme Laurence Cohen. En même temps, ne nous caricaturez pas ! Nous ne sommes pas pour le statu quo, nous avons des propositions, mais, pour l'instant, vous refusez chacun de nos amendements.

Le toilettage des comptes est étroitement lié au changement de nature juridique

Nouveau pacte ferroviaire : article additionnel après l'article 1er A

Par Éliane Assassi / 30 mai 2018

Ce qui est évident dans le débat qui nous intéresse, c'est, bien sûr, que le mouvement des cheminots peut toujours s'essouffler, à en croire les informations officielles, mais qu'il aura eu comme résultat, entre autres, d'amener le Gouvernement à se pencher sur la dette du groupe SNCF et, singulièrement, celle de SNCF Réseau !

Le montant de la dette d'infrastructures est connu : 46,6 milliards d'euros, soit l'équivalent de 2 points de PIB aujourd'hui, que SNCF Réseau a incontestablement porté depuis 1982, en lieu et place de l'État. En effet, la dette des entreprises publiques, qu'il s'agisse de celle d'EDF, de la SNCF ou de toute autre du même type, provient, de manière quasi exclusive, de la clause d'autonomie de gestion qui leur a été imposée, dans un contexte de forte inflation et de dérégulation des marchés financiers, ce qui ne retire rien au fait que la gestion de la dette de SNCF Réseau a été globalement menée avec un professionnalisme certain.

À tel point, mes chers collègues, et c'est peu connu, qu'elle est en partie constituée d'obligations de très longue durée et que sa durée de vie moyenne s'avère plus importante que celle de la dette de l'État.

Le rapport remis en août 2016, en application de l'article 11 de la réforme ferroviaire d'août 2014, montre que SNCF Réseau n'a pas grand bénéfice à tirer d'une simple reprise de sa dette par l'État, qu'il s'agisse de la durée de vie de la dette, mais aussi du taux d'intérêt qui la grève et des outils de refinancement mobilisés pour sa gestion active.

La signature de SNCF Réseau est de bonne qualité sur les marchés financiers, d'autant que les trois quarts de l'encours de la dette sont libellés en euros, ce qui n'expose donc l'établissement public qu'à un risque de charge quand même limité.

Autant dire que la solution choisie par le Gouvernement a tous les défauts de l'exercice obligé. En effet, nul ne l'ignore désormais, le toilettage des comptes, notamment du bilan de la SNCF Réseau, est étroitement lié au changement de nature juridique. De plus, la fameuse règle d'or risquerait de venir s'appliquer, anéantissant toute possibilité d'emprunt sur le court et moyen terme.

Nous proposons une solution avec cet amendement. J'espère qu'il retiendra votre attention, monsieur le rapporteur, madame la ministre. En tout cas, si vous nous demandiez de le retirer, nous le maintiendrions et nous invitons nos collègues à le voter !

L'épargne populaire pourrait participer au financement du rail

Nouveau pacte ferroviaire : articles additionnels après l'article 1er

Par Guillaume Gontard / 30 mai 2018

Je veux préciser notre proposition de « livret vert », notamment sur la base de la directive 2012/34/UE.

En son article 8, cette directive dispose : « Les États membres développent l'infrastructure ferroviaire nationale en tenant compte, le cas échéant, des besoins généraux de l'Union, y compris celui de coopérer avec les pays tiers voisins.

Ils publient, à cette fin, au plus tard le 16 décembre 2014, après consultation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visant à répondre aux futurs besoins de mobilité en termes d'entretien, de renouvellement et de développement de l'infrastructure et reposant sur un financement durable du système ferroviaire. Cette stratégie couvre une période d'au moins cinq ans et est reconductible.

« Dans le respect des articles 93, 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, les États membres peuvent en outre accorder au gestionnaire de l'infrastructure un financement compatible avec ses fonctions visées à l'article 3, point 2, la dimension de l'infrastructure et les besoins financiers, notamment pour couvrir des investissements nouveaux. Les États membres peuvent décider de financer ces investissements par des moyens autres que le financement direct par l'État. En tout état de cause, les États membres se conforment aux exigences visées au paragraphe 4 du présent article. »

Nous tirons du point 1, entre autres conclusions, que la Banque centrale européenne a un rôle particulier à jouer dans le financement des infrastructures ferroviaires de l'ensemble de l'Union européenne, notamment pour la reprise de la dette.

Quant au point 2, il nous montre que notre proposition de livret d'épargne est cohérente et correspond aux possibilités de financement retenues. L'Allemagne, qui est souvent donnée en exemple, n'a-t-elle d'ailleurs pas fait ainsi après la Seconde Guerre mondiale ?

Ne l'oublions jamais, l'épargne populaire est tout de même ce qui a financé le logement social, le développement local, les infrastructures d'intérêt local, le développement touristique, et j'en passe. Elle peut demain, si on le décide, participer au financement de la transition énergétique et écologique, singulièrement par le renouvellement et le développement de notre réseau ferroviaire.

Non, les cheminots ne sont pas responsables de la dette !

Nouveau pacte ferroviaire : article additionnel après l'article 1er A

Par Pascal Savoldelli / 30 mai 2018

Cela a été dit et je le répète, non, les cheminots ne sont pas responsables de la dette ! Voilà ! Si on prend cela comme acquis, on va cesser les sous-entendus ! Entre 2007 et 2017, 25 000 emplois ont été supprimés, le taux d'endettement lié à la stratégie de l'entreprise SNCF et des politiques publiques n'a cessé de croître. L'endettement est donc passé de 32,5 à 52 milliards d'euros. Les chiffres me paraissent parler d'eux-mêmes.

Je ne reviendrai ni sur les volontés politiques qui ont conduit à accroître l'endettement de la SNCF ni sur la stratégie même de la SNCF par rapport aux lignes à grande vitesse. Je m'arrêterai sur la manière de régler le problème. On le dit depuis le début de la discussion, c'est bien que l'État prenne sa part au désendettement de la SNCF.

Je veux examiner le mécanisme vers lequel nous nous dirigeons. Je me suis intéressé aux différentes levées de fonds sur les marchés faites par l'entreprise SNCF à un euro près. Dans la dernière période, la SNCF s'est notamment lancée dans des partenariats public-privé : sur 100 euros levés ou empruntés, 41 euros ont participé directement au financement des investissements de la SNCF, c'est-à-dire à nos lignes, à notre réseau ferré à tous, à tout ce que nous portons. Vous le voyez, madame la ministre, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, il y a un vrai sujet : ce sont les 59 euros qui ont ruisselé dans toute l'intermédiation financière. Comprenez que cela pose problème dans la stratégie même de la SNCF, y compris au moment où l'État va faire un effort sur le désendettement !

Je voulais vous dire que l'amendement défendu par Éliane Assassi est bien « charpenté » par ces éléments dont il faut débattre.

Une dette amortie par le dépeçage du réseau secondaire ?

Nouveau pacte ferroviaire : article additionnel après l'article 1er A

Par Laurence Cohen / 30 mai 2018

Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, nous sommes attentifs à l'amendement du Gouvernement dont l'adoption fera « tomber » le nôtre. Vous avez annoncé une bonne nouvelle, la reprise de la dette de la SNCF par l'État, qui aura lieu en deux temps.

Ce qui ne va pas là-dedans, ce sont, d'une part, les contreparties et, d'autre part, le caractère incomplet de la reprise.

Vous laissez en effet subsister au bilan d'entrée de SNCF Réseau une dette proche de l'amener à des fonds propres nuls et, surtout, vous ne touchez pas à la dette de SNCF Mobilités, dont on sent confusément qu'elle va être amortie par le dépeçage du réseau secondaire – entre autres – et des équipements roulants y afférents que le présent texte de loi organise.

Nous sommes, pour notre part, partisans d'une association précise entre l'expertise du service financier de SNCF Réseau et l'expérience et les références des cadres, techniciens et agents de la Caisse des dépôts et consignations. Vous le voyez, madame la ministre, nous ne sommes pas seulement dans une attitude d'opposition. Nous vous soumettons des propositions alternatives.
À cette association, donc, de faire en sorte que le financement des opérations d'investissement de SNCF Réseau soit bouclé dans les meilleures conditions et que le refinancement de la dette en découlant puisse notamment être mis en œuvre auprès de la Banque centrale européenne.

Celle-ci, ne l'oublions pas, a mis en œuvre, depuis plusieurs années, un dispositif de création monétaire appelé quantitative easing, qui a pourvu les acteurs bancaires et financiers de rien moins que 2 486 milliards d'euros, soit bien plus, pour ne donner qu'un exemple, que la dette publique de notre pays, tous émetteurs confondus ! Cette opération s'est soldée, entre autres, pour la BCE, par l'acquisition, sur le second marché, de titres de créances publiques et privées.

Il n'est même pas interdit de penser que les opérations de la Banque de Francfort n'aient amené à acquérir des titres de dette publique française, de celle d'EDF ou encore de la SNCF, en la rendant de fait plus « soutenable ». Soyons précis !

La BCE se tient aujourd'hui sur un taux directeur fixé à zéro, prend en charge les disponibilités bancaires avec un taux négatif de trente à quarante points de base, et est en situation de pouvoir travailler avec la Caisse des dépôts et consignations. Elle pourrait d'ailleurs, pour le coup, déployer une action plus large sur l'ensemble des opérateurs du secteur ferroviaire en Europe.
Voici exposées un certain nombre de raisons qui font que nous sommes en désaccord, madame la ministre, avec ce que vous proposez dans votre amendement et, en même temps, nous ne sommes pas seulement contre votre réforme, nous sommes pour une autre construction.

Une règle d’or perverse

Nouveau pacte ferroviaire : article additionnel après l’article 1er A

Par Guillaume Gontard / 30 mai 2018

Je rejoins mes collègues sur la péréquation dont il a été question. En effet, cette règle d’or est assez perverse. Pour financer les lignes régionales, il va forcément falloir passer par les plans État-région, comme cela vient d’être dit.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Comme aujourd’hui !

M. Guillaume Gontard. Vous m’expliquerez comment on fera après !

En effet, l’État et la région vont intervenir, mais on sait d’ores et déjà que cela ne suffira pas et que l’application de la règle d’or interdira à SNCF Réseau de venir combler le manque. Le résultat, c’est que des régions sont en train de se tourner soit vers les métropoles soit vers les départements, lesquels n’ont plus la compétence « mobilité ». Comment les choses se passeront-elles par la suite ? Comment financera-t-on les lignes qui restent ? C’est vraiment une question que je pose !

Cet amendement gouvernemental condamne les lignes ferroviaires de proximité

Nouveau pacte ferroviaire : article additionnel après l'article 1er A

Par Éliane Assassi / 30 mai 2018

Vendredi dernier, le Premier ministre s'est engagé, à l'horizon de 2022, à reprendre 35 milliards d'euros de la dette du système ferroviaire de SNCF Réseau. Or la dette, selon la trajectoire financière établie dans le contrat de performance signée avec l'État, sera à un niveau de près de 10 milliards d'euros supplémentaires. Il restera donc à charge pour l'entreprise non pas 15 milliards d'euros, mais près de 25 milliards d'euros. Cela, si j'ose dire, relève d'un autre débat…

Le pendant de cette annonce, c'est cet amendement qui modifie la fameuse règle d'or décidée en 2014 par un décret paru en mars 2017 qui conditionnait les possibilités d'investissement à un ratio entre l'endettement net de SNCF Réseau et sa marge opérationnelle. Ce nouvel amendement prévoit de limiter davantage les capacités d'investissement en se fondant sur la couverture a minima du coût moyen pondéré du capital – en clair, du taux de profitabilité de l'investissement : un euro investi doit rapporter au moins un euro.

C'est la confirmation de la mise à mort des lignes ferroviaires de proximité de nos territoires : on renvoie leur financement aux seules collectivités territoriales, qui sont déjà, vous le savez, mes chers collègues, financièrement exsangues.

On est donc loin des valeurs de service public, d'aménagement, d'égalité de traitement, et de développement économique ; on est loin aussi de la réponse à apporter aux besoins de transport des citoyens et de la Nation. Au-delà de ce point essentiel, l'amendement du Gouvernement est particulièrement flou, puisque son dispositif renvoie à des éléments tels que les futurs statuts de SNCF Réseau, statuts qui, madame la ministre, nous sont inconnus aujourd'hui.

Nous proposons, pour notre part, une autre stratégie pour SNCF Réseau. En effet, son désendettement ne créera pas d'appel d'air pour financer la nécessaire rénovation et régénération des lignes. Comme nous ne faisons pas que nous opposer à votre texte, madame la ministre, mais que nous formulons des propositions, nous vous offrons une autre voie, qui est tout simplement la voie du service public !

Le statut des cheminots donne des droits, mais il confère aussi des devoirs

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er B

Par Guillaume Gontard / 30 mai 2018

Aujourd'hui, le statut des relations collectives entre la SNCF et son personnel régit les conditions d'embauche, de rémunération et de déroulement des carrières, les sanctions et garanties disciplinaires, la mobilité géographique et fonctionnelle inhérente à l'entreprise nationale, les congés, les conditions de cessation de fonction, l'assurance maladie et le droit syndical.

Le statut donne des droits, mais il confère aussi des devoirs : la période d'essai est d'un an, et même de trois ans pour les cadres ; le travail du dimanche et des jours fériés est rémunéré en dessous du code du travail. Ajoutons le travail de nuit et la mobilité induite. Aujourd'hui, la grille de rémunération place environ 3 000 cheminots à un niveau inférieur au SMIC !

Les partisans de la fin du statut ont maintes fois asséné que les cheminots « coûtent » 30 % de plus que les salariés de la concurrence. Cette affirmation n'est absolument pas démontrée.

Le statut s'inscrit dans la garantie de l'adaptabilité et de la continuité du service public. Les rythmes de travail et les horaires auxquels les cheminots sont soumis sont atypiques ; en outre, ils ont l'obligation de faire fonctionner la SNCF toute l'année.

Si la sécurité ferroviaire et la continuité du service sont les fondements du statut des cheminots de la SNCF, il faut y ajouter un principe de neutralité.
En effet, les cheminots ne travaillent pas, en principe, pour répondre à des exigences patronales ou financières ; ils s'engagent pour placer l'entreprise publique au service de la Nation et des citoyens. Cela suppose que l'agent de la SNCF reste en responsabilité et ne soit pas soumis à des aléas relevant de l'arbitraire technocratique ou financier.

Souhaitez-vous vraiment, madame la ministre, mes chers collègues, mettre un terme à cette logique de fonctionnement et d'investissement professionnel ?

Chaque cheminot doit avoir un haut niveau de formation

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er B

Par Cécile Cukierman / 30 mai 2018

Cet article, issu d'un amendement déposé en commission par le Gouvernement, constitue une véritable provocation. Il s'agit en effet, comme annoncé par voie de presse, d'en finir avec le statut de cheminot.

Ainsi aura vécu, si l'on peut dire, ce statut, dont l'extinction au fil du temps est attendue comme une contribution de la SNCF à son « effort de redressement » et une contrepartie à la reprise de la dette ferroviaire annoncée par le Premier ministre lui-même.

L'économie réalisable s'établirait entre 10 et 15 millions d'euros par an : sur la durée moyenne de vie de la dette de SNCF Réseau, cela représenterait tout au plus 200 millions d'euros, soit, en treize ans, 0,5 % seulement de l'actuelle dette d'infrastructure, c'est dire !

Le premier statut des cheminots fut mis en place en 1912 sur le réseau de l'État et fut généralisé en 1920 à l'ensemble des compagnies. Il est donc bien antérieur à la création de la SNCF. Il faut le distinguer du régime spécial des retraites des cheminots, dont l'origine remonte à 1909, qui ne lui est pas directement lié, bien qu'il lui soit souvent assimilé.

Le statut s'apparente davantage, dans sa forme, à une convention collective dont la spécificité est de relever d'un acte réglementaire gouvernemental.
Ces règles ont été maintenues lors de la nationalisation de la SNCF. Par la suite, la loi du 30 décembre 1982, dite LOTI, qui a transformé la SNCF en EPIC, a confirmé ces dispositions.

Les cheminots, qui relevaient alors de différentes compagnies privées, se sont mobilisés afin d'établir une solidarité de droits communs exprimée dans de nombreuses luttes de grande ampleur en 1910 et 1920. Cette impulsion a rendu nécessaire un statut national, qui répondait également au besoin d'établir des règles unifiées dans un secteur essentiel à la marche globale de l'économie du pays et à son aménagement territorial. Cela a conduit l'État à légiférer pour créer un statut unique à l'ensemble des travailleurs du ferroviaire.

Il a ainsi imposé aux différentes compagnies d'employer un nombre d'agents suffisant et de les fidéliser pour permettre la transmission des savoirs et savoir-faire professionnels. Chaque cheminot doit ainsi avoir un haut niveau de formation, au regard des spécificités fortes des différents métiers, et l'organisation du travail doit être encadrée afin de garantir la sécurité des circulations, et donc des passagers, pour une durée de travail équivalente à celle des autres salariés.

La réglementation obéit à des règles spécifiques qui permettent d'assurer la continuité du service public 365 jours par an et 24 heures sur 24.
M. le président. Veuillez conclure, ma chère collègue !

Mme Cécile Cukierman. Madame la ministre, c'est cela que vous remettez en cause aujourd'hui !

Monsieur le président, il me restait cinq secondes. De toute façon, on peut toujours reprendre la parole !

Les cheminots, des privilégiés ?

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er B

Par Fabien Gay / 30 mai 2018

Madame la ministre, on entame notre deuxième débat, et une deuxième question me taraude. (Ah ! sur les travées du groupe Les Républicains.)
Je ne comprends pas pourquoi vous voulez casser le statut des cheminots.

Vous avez défendu pendant un moment l'idée que les cheminots étaient des privilégiés, et que leur statut coûtait cher. On a d'abord parlé de 100 à 150 millions d'euros ; finalement, on retombe à 10 ou 15 millions d'euros.
Pour ma part, je voudrais juste rappeler quelques chiffres concernant le statut de ces « privilégiés ».

Le salaire d'embauche, pour un cheminot, s'élève à 1 456 euros bruts. Je rappelle que le SMIC est à 1498 euros. En fait, c'est une petite prime, d'une trentaine d'euros, qui fait passer leur salaire juste au-dessus du SMIC. La prime de nuit, de 21 heures à une heure du matin et de six heures à neuf heures du matin, est fixée à 20 centimes par heure ; celle de milieu de nuit, entre une heure et six heures du matin, à 2,70 euros par heure. Quant au travail du dimanche – tenez-vous bien ! –, la prime est de 4,50 euros par heure.

Alors, un problème se posera, madame la ministre, si vous cassez le statut des cheminots, et M. Pepy en a fait mention, il n'y a pas longtemps, à la radio : pour une fois, je suis d'accord avec lui. Il a expliqué que casser le statut des cheminots coûterait plus cher que le maintenir. En effet, personne ne voudra travailler le dimanche pour 4,50 euros par heure : ce ne serait de toute façon pas permis ! Pour assurer les services publics, il faudra payer les nuits, les dimanches et les jours fériés au prix du marché, et les contrats de droit privé vous coûteront plus cher qu'aujourd'hui le statut.

Dès lors, madame la ministre, puisque vous savez que l'argument économique ne tient pas la route, je me dis que c'est autre chose. Vous avez une vision dogmatique des choses, je vous l'ai déjà dit : vous voulez le scalp des cheminots. En réalité, derrière tout ça, vous voulez vous attaquer à leurs retraites. En effet, aujourd'hui, le statut va de pair avec la retraite, puisque c'est une caisse de prévoyance. Or vous voulez demain remettre toutes les retraites de ce pays…

M. le président. Il faut conclure, mon cher collègue.

M. Fabien Gay. J'ai encore quatre secondes, monsieur le président !

Vous voulez remettre, madame la ministre, toutes les retraites de ce pays au plus bas niveau !

Casser le statut des cheminots est une aberration économique et sociale

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er B

Par Laurence Cohen / 30 mai 2018

Comme mes collègues ont déjà exprimé le point de vue de notre groupe – nous demandons la suppression de cet article –, je me contenterai de faire quelques remarques.

Pour ma part, je voudrais revenir, madame la ministre, sur la raison qui vous pousse à casser le statut des cheminots. Mon collègue Fabien Gay l'a bien expliqué : économiquement, cela ne tient pas la route ! L'économie ne serait que de 10 à 15 millions d'euros par an : c'est 14 à 21 fois moins que le budget de communication de la SNCF. Vous voyez donc bien, c'est clair et net !

En outre, il n'y a pas que M. Pepy qui ait dit que la suppression du statut risquait d'être beaucoup plus coûteuse que son maintien. Je vous invite à consulter sur ce point un article – nos lectures, vous le savez, sont plurielles – du magazine Capital. (Exclamations amusées sur des travées du groupe Les Républicains.) Oui, mes chers collègues, je suis pour ma part ouverte à des lectures diverses, et j'espère que vous lisez l'Humanité et l'Humanité Dimanche, parce que c'est aussi très instructif !

Le statut représente aussi une protection contre la précarisation et la mise en concurrence des salariés. Je dois dire que tous les droits spécifiques qui ont été conquis par les cheminotes et les cheminots sont financés par les cheminots et les cheminotes eux-mêmes. Il n'y a donc pas, là non plus, matière à casser leur statut.

Enfin, je ne sais pas ce qu'on leur reproche : ne seraient-ils pas suffisamment opérationnels dans toutes les activités qu'ils mènent pour l'entretien des voies et la conduite des trains ? Quand même, leurs conditions de travail se sont considérablement aggravées…

M. Gérard Cornu, rapporteur. Par rapport à ceux qui mettaient du charbon dans les locomotives ?

Mme Laurence Cohen. … puisque, en dix ans, leur productivité a augmenté de 40 %.

Voilà beaucoup de raisons qui justifient de ne pas toucher au statut des cheminotes et des cheminots. C'est pourquoi nous demandons la suppression de cet article.

Votre projet va précariser les salariés

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er B

Par Pierre Ouzoulias / 30 mai 2018

Madame la ministre, vous avez fait un parallèle avec les fonctionnaires. En effet, c’est le cœur du sujet. En aucun cas, le statut de la fonction publique n’est remis en question, mais nous constatons partout, dans tous les ministères, qu’aujourd’hui les agents qui travaillent dans le service public et qui sont embauchés ne le sont plus sous statut de la fonction publique. On en arrive à un niveau de précarisation que même le privé ne connaît pas !

S’agissant de la SNCF, vous l’avez dit, vous ne voulez pas toucher au statut, mais vous voulez pouvoir embaucher demain des agents avec les mêmes libertés que le secteur privé, c’est-à-dire avec une précarisation maximale. Le voilà, votre projet ! Dites-le, ce serait plus honnête.

Aujourd’hui, la fonction publique de la recherche et de l’enseignement supérieur compte 35 % de précaires. Je puis vous assurer qu’avec un taux de précarisation aussi élevé les missions de service public ne sont pas réalisées dans les mêmes conditions.

Soyez franche, madame la ministre, et dites-nous que, pour la SNCF, vous voulez les mêmes libertés, c’est-à-dire introduire une précarisation maximale. Voilà votre projet !

À l’évidence, nous n’avons pas le même projet de société

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er B

Par Laurence Cohen / 30 mai 2018

Plusieurs orateurs ont pris l’exemple de La Poste, notamment vous, madame la ministre.

À l’évidence, on ne vit pas sur la même planète ! Honnêtement, en votre âme et conscience, trouvez-vous vraiment que le service est mieux rendu aujourd’hui…

Mme Élisabeth Borne, ministre. Oui !

Mme Laurence Cohen. … et que le courrier est mieux distribué ? (Oui ! sur les travées du groupe Les Républicains.)

M. Raymond Vall. Il n’y a plus de courrier !

Mme Laurence Cohen. Alors qu’avant, y compris en zone rurale, les factrices et facteurs jouaient un rôle social extrêmement important envers les personnes âgées ou les personnes éloignées, aujourd’hui, ce même service (Exclamations sur les travées du groupe Les Républicains.)…

Mes chers collègues, s’il faut se respecter, il faut le faire sur toutes les travées ! Pour ma part, je ne vous ai pas interrompus. Vous aurez la parole lorsque le président vous la donnera.

M. le président. Veuillez poursuivre, ma chère collègue.

Mme Laurence Cohen. Aujourd’hui, lorsqu’une factrice ou un facteur assure ce rôle social auprès d’une personne âgée ou d’une personne éloignée en milieu rural, c’est facturé !

Si, pour vous, le service public, c’est qu’une lettre mette plus de temps qu’avant, si vous trouvez cette situation très bien au point de vouloir la généraliser à tous les services publics, moi, madame la ministre, ce n’est pas pour cela que je me bats et ce n’est pas de cette société-là que je veux, pour moi, pour mes enfants et pour mes petits-enfants.

À l’évidence, nous n’avons pas le même projet de société, mais, surtout, nous ne vivons pas sur la même planète !

Toutes vos propositions visent systématiquement à tirer les droits sociaux vers le bas

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er B

Par Fabien Gay / 30 mai 2018

Madame la ministre, sur la question du statut, vous parlez d'équité – vous le voyez, je vous écoute et j'entends vos arguments. (Sourires sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.) Selon vous, et sans caricaturer vos propos, puisque le secteur va être ouvert à d'autres sociétés privées et que leurs salariés n'auront pas le statut, il y aurait une distorsion, ce qui serait anormal. C'est pourquoi vous voulez l'équité pour tous.
Moi aussi, je veux l'équité, mais je la veux par le haut ! Pourquoi ne pas imaginer un statut pour l'ensemble de ceux qui travaillent dans le transport ferroviaire,…

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cela s'appelle une convention collective !

M. Fabien Gay. … voire pour l'ensemble des salariés de ce pays ?
Toutes vos propositions visent systématiquement à tirer les droits sociaux vers le bas. Sur ce point, je rejoins l'analyse de ma collègue Laurence Cohen : ce sont deux visions de la société qui s'affrontent.

Vous voyez, madame la ministre, on vous écoute, on vous comprend, mais on ne partage pas. Votre vision de la société, c'est de tout précariser, de tout privatiser.

M. Frédéric Marchand. Il faut arrêter !

M. Fabien Gay. Il faut assumer, ce n'est pas grave !

Pour notre part, nous souhaitons des droits nouveaux pour les salariés.
Il aurait été intéressant que nous ayons un débat sur ce sujet : souhaitons-nous casser le statut pour tout le monde ou – et nous le pouvons – créer un statut pour l'ensemble des salariés qui travailleront dans les transports ?
Monsieur le rapporteur, le temps me manque, mais votre comparaison entre les parlementaires et les cheminots me laisse sans voix.

Mme Éliane Assassi. Ce n'est pas joli !

M. Fabien Gay. Je n'ai pas de mots. Ma mère a travaillé toute sa vie à l'usine, mon père aussi. Honnêtement, j'ai une meilleure vie qu'eux, comme j'ai une meilleure vie que les cheminots qui, aujourd'hui, font vivre le service public. Lorsque j'entends de tels propos, j'ai mal. On ne peut pas prendre cet argument et affirmer que les cheminots ont des privilèges réels ou supposés. Lesquels ? Il n'y en a pas ! Franchement, c'est un mauvais exemple.

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

M. Fabien Gay. Il me reste quatre secondes, monsieur le président ! C'est la deuxième fois que vous me reprenez sans raison.

Quoi qu'il en soit, j'en ai terminé !

L'équité consiste à tirer vers le haut le statut de tous les salariés

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er B

Par Pascal Savoldelli / 30 mai 2018

Avant de revenir sur la question du statut et de l'équité, je parlerai des problèmes de sécurité.

Tout le monde aime la SNCF et connaît ses commandements hiérarchiques. On comprend mieux, dès lors, que le statut est extrêmement important. Nous sommes un certain nombre ici à savoir qu'un jour un train n'est pas parti, parce que des cheminots avaient, à juste titre, pris la décision d'empêcher que celui-ci ne circule, leur expertise technique leur ayant permis de déceler un danger. Si, avec le statut actuel, une telle démarche ne peut pas provoquer un licenciement, ce n'est pas le cas avec un statut privé. Voilà la différence !

Mme Fabienne Keller. Mais non !

M. Pascal Savoldelli. Aujourd'hui, 70 % des Britanniques demandent la renationalisation de leur secteur ferroviaire. Ils ont eu assez d'accidents et de problèmes, sans parler du coût des transports.

Madame la ministre, je rejoins les propos de mon collègue Fabien Gay et vous fais une proposition qui va dans le même sens. Vous parlez d'équité : faites payer aux chauffeurs routiers autant de cotisations sociales qu'aux cheminots.
Dans le secteur du transport, il est très important de tirer l'équité vers le haut. Les camionneurs, qui font aussi face à la pénibilité et à des horaires extrêmement difficiles, doivent avoir un système social qui les protège. Mettez leurs cotisations sociales au même niveau : le suivi médical sera plus régulier, ils seront plus en sécurité et il y aura un peu moins d'accidents.

J'ai regardé les chiffres : les accidents corporels, qui impliquent beaucoup de poids lourds – même si ceux-ci n'en sont pas les seuls responsables – coûtent 37 milliards d'euros chaque année. On le voit bien, l'équité consiste à tirer vers le haut le statut de tous les salariés du transport, et non à les opposer ou à les diviser.

Les cheminots ont une haute idée de leur entreprise

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er B

Par Pierre Laurent / 30 mai 2018

Je formulerai deux remarques.

En premier lieu, maintenir le statut de cheminot pour ceux qui sont aujourd'hui dans l'entreprise, afin de faire en sorte qu'ils acceptent le changement de statut – en vérité, une dégradation – de ceux qui intégreront l'entreprise plus tard, est un argument qui touche à la dignité des cheminots. Les cheminots ne défendent pas individuellement leur seule situation sociale, ils ont une haute idée de leur entreprise : ils tiennent à son unité et à la solidarité du personnel, qui est un facteur de qualité du service. Ils ne veulent pas d'une entreprise où certains auront un statut ancien et d'autres un statut dégradé, car ce sera un facteur de désorganisation de l'entreprise et de désorganisation du secteur.

Lorsque 91 000 cheminots, à l'occasion d'une « vot'action », disent non, c'est bien parce qu'ils refusent cette dégradation. Vous n'attraperez pas les cheminots en utilisant cet argument, qui a d'ailleurs été utilisé dans d'autres entreprises publiques avec les résultats que l'on connaît en matière de précarisation de l'emploi.

En second lieu, dans votre logique, qui n'est pas la nôtre, on est obligé d'ouvrir à la concurrence et de nouvelles entreprises intégreront le secteur. Vous semblez dire que vous ne voulez pas toucher à la condition sociale des salariés du ferroviaire, mais vous pouviez tout à fait procéder autrement, en commençant non par la suppression du statut, mais par la négociation de la convention collective des salariés du ferroviaire.

Mme Fabienne Keller. C'est en cours !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Oui !

M. Gérard Cornu, rapporteur. Cela a déjà commencé !

M. Pierre Laurent. Cela aurait levé toute ambiguïté. Vous auriez pu, avant d'ouvrir à la concurrence, proposer d'aller au bout de cette négociation et décider une fois que celle-ci aurait été menée à son terme. Vous auriez pu dire : dans cette négociation, le Gouvernement souhaite que le statut négocié soit au minimum celui des cheminots actuels pour tirer tout le monde vers le haut. Vous auriez pu agir dans ce sens. Pourquoi ne pas l'avoir fait ?

Vous prétendez que personne n'a jamais dit que les cheminots étaient des privilégiés. Qui a ouvert le débat sur la réforme ferroviaire par la question du statut des cheminots, sinon, pendant plusieurs semaines, le Premier ministre et le Président de la République,…

M. Olivier Jacquin. Tout à fait !

M. Pierre Laurent. … provoquant la colère des cheminots et du pays ?

M. le président. Veuillez conclure, mon cher collègue ! (Protestations sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.)

M. Pierre Laurent. Vous pouvez régler le problème, mais, en vérité, vous ne le voulez pas !

Nous refusons absolument le changement de statut de l'entreprise publique

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er C

Par Michelle Gréaume / 30 mai 2018

J'entends tout ce qui se dit depuis un certain temps, notamment que l'on ne va pas toucher au statut des cheminots, du moins pour les anciens, et que la convention collective est en cours de négociation. J'avoue être un peu perdue et ne pas comprendre du tout le sens de cet article 1er C, introduit en commission au Sénat.

Cet article vise à modifier le champ d'application du décret relatif à la durée du temps de travail dans la branche ferroviaire, alors que, j'y insiste, la convention collective de ladite branche est en cours de négociation, pour tenir compte de la transformation du groupe public ferroviaire prévue à l'article 1er A. Par ailleurs, il étend l'application du décret-socle et de la convention collective aux entreprises dont l'activité principale est la maintenance des matériels roulants, hors réparation, ou l'exercice de fonctions de sécurité ferroviaire.

Quoi qu'il en soit, nous refusons absolument le changement de statut de l'entreprise publique, considérant que ce statut d'EPIC est lié à la nature même de son activité, un service public répondant à l'intérêt général. Plus particulièrement, il s'agit du service public de mobilité, qui est aussi un droit pour nos concitoyens.

Nous proposons donc, en cohérence avec l'ensemble de nos amendements, la suppression de cet article, pour pouvoir attendre l'issue des négociations avec les syndicats.

Faisons d'abord le bilan de l'ouverture à la concurrence

Nouveau pacte ferroviaire : article additionnel après l'article 1er C

Par Fabien Gay / 30 mai 2018

Nous connaissons, mes chers collègues, votre désamour pour les rapports. (Sourires.) Toutefois, il nous semble nécessaire, avant même d'aller plus en avant, d'avoir un point général sur les conséquences d'une ouverture à la concurrence du transport de voyageurs.

Cela se justifie, d'une part, du fait des passifs des différentes privatisations et ouvertures à la concurrence dans le secteur de l'énergie, des communications ou même du fret ferroviaire. Comment oublier, par exemple, la récurrence des suicides sur le lieu de travail constatée dans les années suivant le recul de l'État à France Télécom ? Ces drames humains doivent nous rappeler que, lorsque l'État se retire d'un secteur économique, c'est tout un modèle qui change et des vies qui, parfois, tanguent.

Cela est nécessaire, d'autre part, car les expériences étrangères démontrent une détérioration du service et des conditions de travail.

La doxa libérale liant la concurrence à une meilleure sécurité et des prix plus intéressants, si elle se fonde sur des principes économiques hérités d'Adam Smith, oublie un détail important. Le secteur privé vise le profit et uniquement le profit. Cela implique donc la recherche absolue de la rentabilité, comme l'ont montré les exemples britannique et allemand : hausse des tarifs, investissements moindres sur des lignes jugées peu rentables, problèmes de sécurité, dysfonctionnements répétés. On ne peut nier qu'aujourd'hui 60 % des Britanniques souhaitent une renationalisation du réseau.

L'image d'une SNCF toujours en retard, dépassée, honnie et pratiquant des tarifs prohibitifs est à interroger. Oui, au fil des années, le désengagement de l'État et les choix stratégiques faits par ses cadres, dont un certain nombre sont d'ailleurs au Gouvernement aujourd'hui, ont détérioré le service. Malgré toutes ces difficultés, la SNCF reste un bel outil, comme l'a montré dans un rapport le Boston Consulting Group, qu'on ne saurait qualifier de gauchiste.

En classant le réseau français troisième réseau le plus performant d'Europe derrière ceux de la Suisse et de la Suède, il a rappelé que la qualité et la sécurité de ce réseau étaient dues à l'investissement public et général, et au monopole d'État. Une qualité de service, certes, chancelante, mais supérieure à celle de ses voisins, des exemples peu rassurants de l'étranger, l'enjeu de l'ouverture à la concurrence est central dans nos débats.

Dans ce cadre, nos positions doivent s'appuyer sur des études complètes, que seuls nos partenaires européens peuvent nous fournir. Pour cette raison, nous demandons la réalisation d'un bilan contradictoire de ces politiques de libéralisation.
M. Fabien Gay. Nous ne voulons pas une étude d'impact, madame la ministre, mais un bilan contradictoire sur l'ouverture à la concurrence et la privatisation d'un certain nombre de secteurs publics – je veux bien, malgré tout, que vous me communiquiez les documents que vous avez évoqués.
On a évoqué, hier soir, le fret ferroviaire. Ce serait bien de faire le bilan de son ouverture à la concurrence avant de s'attaquer à la libéralisation du trafic de voyageurs.

En 2003, 18 % des marchandises étaient transportées par le chemin de fer en France, contre seulement 10 % aujourd'hui. Entre-temps, on a ouvert à la concurrence et 22 entreprises privées se sont engouffrées dans le marché. C'est quand même un échec, avec comme conséquence plus de camions sur les routes !

Puisque vous voulez parler d'étude d'impact, madame la ministre, il faut savoir que dans les vingt prochaines années, le transport des marchandises sera multiplié par trois. Si la part du fret ferroviaire reste constante, il y aura trois fois plus de camions sur les routes. Voilà le vrai débat !

Au-delà, je souhaiterais qu'on ouvre un débat public sur toutes les ouvertures à la concurrence. Quand la directrice de l'Autorité de la concurrence a été auditionnée par la commission des affaires économiques, je lui ai demandé dans quels secteurs cette ouverture avait été véritablement profitable pour les consommateurs – ou les usagers – et les salariés. Elle m'a dit qu'elle n'avait pas vraiment le temps de me répondre, mais a reconnu que, à l'exception des télécommunications, les effets étaient très contradictoires ; en tout cas, la question méritait, selon elle, de faire l'objet d'un débat.

Dans les secteurs déjà ouverts à la concurrence, on constate, partout, l'augmentation des tarifs, la dégradation du service pour les usagers et des conditions de travail pour les salariés. Voilà pourquoi nous demandons un débat, tout simplement.

La commission a renforcé le champ des habilitations

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er

Par Pascal Savoldelli / 30 mai 2018

À cette étape du débat, on nous demande d'autoriser le Gouvernement à mettre en œuvre par ordonnances la réforme dont nous débattons depuis hier.
Sur la méthode, tout d'abord, on ne peut oublier que le Gouvernement avait choisi initialement la seule voie des ordonnances.

Quelle a été l'attitude de la commission ? J'ai fait les comptes, monsieur le rapporteur : elle a renforcé le champ des habilitations, en ajoutant pas moins de six items !

Cela pose un problème quant au rôle du Parlement et à la qualité des réponses qui nous sont apportées. On conservera toutefois en mémoire tous les arguments échangés, toutes les questions posées, toutes les réponses apportées – ou l'absence de réponse…

À ce stade du débat, comment peut-on habiliter le Gouvernement, alors qu'il est incapable de nous expliquer quelle a été la consultation des élus des territoires ? Le réseau SNCF constitue pourtant un bel exemple de maillage territorial. A-t-on organisé ensuite un grand débat public avec les usagers ? De quelle nature ?

Réformer, changer, oui, mais à condition d'engager un processus démocratique d'appropriation, qui aurait aussi permis de faire la distinction entre avantages réels et avantages supposés, monsieur le rapporteur.

Des ordonnances qui donnent au gouvernement toute latitude pour agir

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er

Par Pierre Laurent / 30 mai 2018

Cet amendement vise à supprimer cet article, qui donne au Gouvernement toute latitude pour modifier les missions, l'organisation, la forme juridique et la gouvernance de la SNCF.

Nous discutons de toute une série de questions très importantes, mais, au final, on nous demande d'emblée, dans l'article 1er du texte, de donner les clés de la rédaction finale au seul Gouvernement. Et la commission en a même rajouté !

Nous avons à présent deux pleines pages de la loi, 17 alinéas au total, qui décident de régler par ordonnance des sujets essentiels dont nous débattons.
Évidemment, nous ne pouvons accepter la méthode, en particulier l'absence totale de garanties et de transparence qui en découle.

Nous regrettons aussi l'attitude de la commission. Le 26 février dernier, Hervé Maurey lui-même avait dénoncé avec beaucoup de virulence le choix du Gouvernement de recourir aux ordonnances, estimant qu'il témoignait « de toute évidence d'un mépris du Parlement qui laissera des traces ». Il affirmait aussi que le Sénat ne ratifierait pas ces ordonnances si elles n'étaient pas « respectueuses des usagers et des territoires ».

Or la commission a encore étendu dans son texte la liste des sujets soumis à habilitation, alors qu'elle aurait dû être la première à résister à la méthode du Gouvernement pour faire respecter les droits du Parlement.

Un groupe ferroviaire unifié est une nécessité

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er

Par Michelle Gréaume / 30 mai 2018

Lors des débats sur la loi ferroviaire du 4 août 2014, pour ne reprendre que la législation la plus récente, la nécessité d'un groupe ferroviaire unifié a enfin été reconnue. Après dix-sept années d'éclatement de notre système ferroviaire, un constat s'est imposé : le démembrement du service public a entraîné une dégradation sans précédent du réseau, des fermetures de ligne et une baisse certaine de la qualité de service. Le cloisonnement des métiers et des personnels ainsi que le recours massif à la sous-traitance d'activités essentielles ont mis à mal la complémentarité des métiers et des savoirs, ce qui a abouti à des inquiétudes, des souffrances et des dysfonctionnements.

Pour notre part, dans une démarche constante et cohérente, nous n'avons jamais cessé de pointer les lacunes de la réforme de 1997 : poids des intérêts divergents de RFF et de la SNCF, perte d'énergie dans la gestion des relations entre deux entreprises publiques, qui devaient logiquement travailler ensemble, et remise en cause de la légitimité des cheminots. La séparation en trois EPIC, qui annonçait l'éclatement de la SNCF et sa privatisation, loin de l'objectif d'amélioration du système ferroviaire, a seulement multiplié les structures de coordination, d'arbitrage ou de consultation.

Comme cela a été largement souligné, la gestion par activité n'est pas pertinente dans un système ferroviaire mixte, où les trains de toute nature empruntent les mêmes voies, où les locomotives et les conducteurs peuvent tracter tout type de matériel roulant et au sein duquel l'exploitation ferroviaire est assurée par les agents de la même filière, quels que soient les trains.
En bref, il ne s'agissait à l'époque que de préparer la vente à la découpe du rail français. En effet, la privatisation des services publics en réseau a été systématiquement accompagnée du démantèlement de l'opérateur historique en plusieurs entités.

Nous pensons que l'intégration étroite et réelle est la seule voie raisonnable et pragmatique, ni idéologique ni régressive, pour assurer l'efficacité indispensable de ce grand service public qu'est le chemin de fer français. C'est pourquoi une nouvelle réforme de l'entreprise historique ne doit avoir pour seul objectif que de mettre fin à une organisation qui a déjà démontré son inefficacité. Le service public que nous défendons englobe non seulement l'offre de services, la gestion et le déploiement des réseaux, mais aussi la gestion des gares et du patrimoine ferroviaire.

Notre réseau ferroviaire est un atout majeur dans la lutte contre le réchauffement climatique

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er

Par Fabien Gay / 30 mai 2018

Le 28 février dernier, le CESE a rendu un avis alarmant sur l'application de la loi relative à la transition énergétique votée en 2015. Les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 40 % d'ici à 2030 et de 75 % à l'horizon de 2050 seront inatteignables en l'absence d'investissements majeurs, notamment dans les alternatives aux transports routiers individuels.

Le présent projet de loi s'inscrit dans un mouvement inverse, alors que nous savons que notre réseau ferroviaire est un atout majeur dans la lutte contre le réchauffement climatique – nous l'avons dit tout à l'heure – et, plus localement, pour la qualité de l'air dans nos métropoles. C'est également ce qu'expliquent, dans une tribune au Monde, Pascal da Costa et Elwyn Sirieys, respectivement enseignant-chercheur et élève ingénieur à CentraleSupélec – peut-être leur accorderez-vous un crédit légèrement supérieur à celui que vous accordez aux syndicats ou aux parlementaires que nous sommes…

De toutes les critiques adressées au projet de réforme, le respect de l'environnement est celle dont on parle sans doute le moins. Or, comme l'étayent ces deux scientifiques, alors que le réseau ferroviaire représente aujourd'hui près de 10 % du volume de transport sur le territoire métropolitain, il n'est à l'origine que de 0,52 % du CO2 imputable aux transports et de 6 % des émissions de particules fines de type PM10.

Le refus du Gouvernement de reprendre à son compte des objectifs du Grenelle de l'environnement, qui proposait de faire passer la part modale du non-routier et du non-aérien de 14 % à 25 % d'ici à 2022, et la volonté affichée de restreindre le domaine de pertinence du ferroviaire à partir de considérations financières et comptables emportent des conséquences dangereuses sur le plan de la santé publique et de la préservation de l'environnement.

C'est pourquoi nous proposons, avec cet amendement, de favoriser une politique ambitieuse et cohérente de développement du système ferroviaire, qui est un levier majeur de progrès pour notre pays, que ce soit en termes économique, industriel, social et – définitivement ! – environnemental.

L'ouverture à la concurrence n'est pas une obligation européenne, c'est un choix politique !

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er

Par Pascal Savoldelli / 30 mai 2018

Cet amendement concerne la méthode utilisée, celle des ordonnances, en particulier au sujet de l'ouverture à la concurrence et de la transformation de la SNCF en société anonyme.

Je profite de cette occasion, madame la ministre, pour évoquer l'Europe : l'ouverture à la concurrence n'est pas une obligation européenne, c'est un choix politique !

Depuis sa modification du 14 décembre 2016, le règlement relatif à l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer prévoit bien, en ce qui concerne les obligations de service public dans l'Union européenne – ce qu'on appelle les OSP –, que la concurrence doit être la règle, mais avec quelques exceptions notables… Ainsi, le paragraphe 4 bis de l'article 5 de ce règlement prévoit dorénavant que « l'autorité compétente peut décider d'attribuer directement des contrats de service public relatifs à des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer lorsqu'elle considère que l'attribution directe est justifiée par les caractéristiques structurelles et géographiques pertinentes du marché et du réseau concernés, […], et lorsqu'un tel contrat aurait pour effet d'améliorer la qualité des services ou le rapport coût-efficacité, ou les deux ».

Vous voyez donc bien que la mise en concurrence, qui vous conduit à utiliser la méthode des ordonnances et à créer des sociétés anonymes, n'est pas imposée par un texte européen ; c'est un choix ! Certes, ce choix est partagé par des majorités politiques dans d'autres pays, mais cela reste une volonté du Gouvernement.

Vous faites le choix de la « concurrence libre et non faussée », alors qu'il existait d'autres possibilités et que nous n'étions pas dans l'obligation d'ouvrir à la concurrence. D'ailleurs, j'espère que l'Angleterre va décider de renationaliser le secteur ferroviaire !

L'exigence d'un meilleur contrôle citoyen

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er

Par Michelle Gréaume / 30 mai 2018

Avec cet amendement, nous vous proposons de réfléchir à la composition des organes sociaux des futures sociétés anonymes du groupe public ferroviaire.
Nous sommes satisfaits – une fois n'est pas coutume – que le Gouvernement ait proposé un amendement précisant ses intentions en la matière, en prévoyant la présence, au sein des organes de gouvernance du groupe public ferroviaire, des collectivités territoriales, des autorités organisatrices, des associations d'usagers, ainsi que des représentants des personnels.

Nous proposons simplement de préciser que cette représentation doit être significative. Il s'agit d'un enjeu important en termes de démocratisation, qui nous permettrait aussi d'obtenir une meilleure adéquation entre les besoins de mobilité de nos concitoyens et la politique menée par l'entreprise historique.

Je rappelle, à ce titre, que l'article 13 d'une proposition de loi que notre groupe a déposée le 16 mai 2012 prévoyait même que le conseil d'administration de la SNCF soit composé majoritairement de représentants des salariés, des usagers et des élus. Il s'agissait pour nous de prendre en compte la vision décentralisée du service de transport et de permettre aux salariés, comme aux usagers et aux élus, d'avoir une voix prépondérante pour que la politique de transport soit non pas guidée par des impératifs d'austérité budgétaire – cela a trop longtemps été le cas –, mais par les exigences de service public que porte l'ensemble des acteurs du quotidien du ferroviaire : les usagers, les personnels et les organisateurs de transport.

Nous opposons aux politiques de concurrence des politiques de complémentarité, de meilleures réponses aux besoins de mobilité et de limitation des émissions de gaz à effet de serre, mais aussi – tel est l'objet de cet amendement – des objectifs de démocratisation des organes de décision des entreprises effectuant des missions de service public et détenues par la puissance publique.

À nos yeux, tout l'intérêt de la maîtrise publique réside bien dans cette exigence d'un meilleur contrôle citoyen d'une entreprise financée par l'impôt et qui est l'outil de la Nation pour répondre aux besoins de nos concitoyens. Aujourd'hui, trop de décisions ayant un impact direct sur le service public sont prises dans l'opacité par un nombre réduit de personnes, dont les intérêts sont identiques : réduire le coût de l'opérateur public. Nous n'acceptons pas la répétition de ce scénario, encore moins son accentuation, prévue par les réformes en cours.

Ce qu'il manque, c'est une politique volontariste d'investissements publics massifs

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er

Par Fabien Gay / 30 mai 2018

Nous demandons la suppression de l'alinéa 13 adopté par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, qui prévoit que le Gouvernement pourra fixer, par voie d'ordonnance, les règles d'investissement de SNCF Réseau dans le cadre de l'ouverture à la concurrence prévue pour 2020. Nous pensons que ce rôle appartient au Parlement. À cet égard, la loi de 2014 était claire : les investissements de développement du réseau ferré national sont évalués au regard de ratios définis par le Parlement, et non fixés par décret ou ordonnance.

Depuis des années, nous dénonçons le sous-investissement dans le réseau ferré. L'ouverture à la concurrence ne changera pas la donne ! Ce qu'il manque, c'est une politique volontariste d'investissements publics massifs. En effet, par nécessité d'améliorer la qualité du réseau, SNCF Réseau peut être amenée à réaliser des investissements, dont la finalité première ne serait pas la rentabilité – c'est bien la limite de la notion de règle d'or –, et à sélectionner des projets d'investissements selon des règles comptables obscures.

La question n'est pas seulement celle de la trajectoire financière de SNCF Réseau, mais aussi celle des ressources nouvelles. Il est nécessaire d'acter de manière pérenne les priorités d'investissements ferroviaires de manière transparente et sur le long terme. C'est bien ce qui manque aujourd'hui en matière de politique industrielle.

De nouvelles ressources sont envisageables, et nous avions fait de nombreuses propositions : par exemple, solliciter l'épargne populaire dans le cadre d'un « livret vert » dédié au financement des infrastructures de réseaux ou mettre à contribution les sociétés d'autoroute, dont les profits sont particulièrement insolents. La liste n'est pas exhaustive !

La priorité doit être donnée à la régénération du réseau ferroviaire et non à enserrer SNCF Réseau dans des contraintes budgétaires décidées loin des besoins des usagers et de nos territoires. Pis, nous ne pensons pas que le système ferroviaire peut s'autofinancer – c'est le propre de ce service public, structurant pour notre territoire.

Madame la ministre, vous pouvez prendre le problème dans tous les sens, mais avoir un réseau de qualité avec un maillage territorial fin qui répond aux nouvelles exigences de mobilité coûte très cher, et le privé ne fera pas de miracle. C'est bien le désengagement de l'État qui est à l'origine de la dette de SNCF Réseau.

Cette disposition va à l'encontre d'un développement équilibré de notre réseau ferroviaire. C'est pourquoi nous vous invitons à supprimer cet alinéa de l'article 1er.

Un jeu de rôle entre la droite et le gouvernement

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er

Par Pierre Laurent / 30 mai 2018

Depuis le début de nos travaux, le rapporteur fait une distinction entre le texte de loi, le « dur », et les ordonnances, qui seraient le « moins dur »… En vérité, tous les sujets abordés dans l’habilitation donnée au Gouvernement de légiférer par ordonnance sont très lourds !

Je comprends bien l’habileté de la droite, qui affirme qu’elle a préservé l’essentiel, en particulier en ce qui concerne la place du Parlement, mais, dans les faits, il y a un jeu de rôle entre elle et le Gouvernement, car toutes les dispositions, qu’elles soient dans le « dur », comme vous dites, ou dans les ordonnances, vont dans le même sens : la déréglementation. On le voit bien à l’occasion de cet amendement n° 39.

Monsieur le rapporteur, vous émettez un avis favorable sur cet amendement au motif que le Sénat a déjà inscrit la règle d’or dans le texte de loi. Or vous savez pertinemment que nous combattons cette disposition. C’est pourquoi nous retirons l’amendement n° 39.

Il peut y avoir dorénavant des accords d'entreprise qui dérogent aux conventions collectives

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er

Par Pascal Savoldelli / 30 mai 2018

Cet amendement concerne la négociation collective et le statut des cheminots.
Tout à l'heure, le Gouvernement et la commission nous ont dit que, le problème, ce n'était pas le statut, mais d'abord la convention collective. Dont acte !

Mais il y a un petit oubli, madame la ministre : avec votre loi Travail II, vous avez changé le code du travail. À partir de là, il peut y avoir des accords d'entreprise qui dérogent aux conventions collectives. On voit donc bien ce qui va arriver, ce qui est rampant – c'est clair ! – avec la filialisation du secteur ferroviaire. C'est pourquoi, nous, nous défendons le statut tel qu'il est, en le tirant vers le haut, et la négociation collective.

On ne construit pas une économie développée sur les ruines du droit du travail

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er

Par Fabien Gay / 30 mai 2018

Cet amendement nous permet de revenir sur la question du statut. Comme aucune réponse ne nous a encore été apportée sur ce sujet, je vais avancer un autre argument.

Nous pensons que le statut contribue aussi au nombre particulièrement faible des accidents de circulation constatés à la SNCF, nombre bien éloigné – faut-il le souligner ? – de ce qui est observé dans le transport routier soumis aux contraintes du « juste-à-temps » sur des parcours aléatoires et bien plus accidentogènes.

Plutôt que de se demander s'il ne faudrait pas mettre un terme à l'emploi à vie qui découle du statut, il conviendrait de procéder à un renversement dialectique, en se demandant ce que l'expérience du statut des cheminots peut nous apprendre pour le monde du travail en général, notamment sur l'aspiration de plus en plus forte pour une sécurité sociale professionnelle, comme le dit la CGT, ou une sécurité emploi-formation pour utiliser une autre expression.

On ne construit pas une économie développée digne de ce nom sur les ruines du droit du travail et l'extension permanente de la précarité et de la flexibilité, qui imposent au quotidien leur dure loi à des salariés en guerre les uns contre les autres.

Le progrès économique de notre pays réside dans la qualité des statuts et des positions accordés aux salariés ; il découle de leur capacité à échanger, à coopérer et à partager leurs compétences et leurs qualifications pour le bien de la communauté que constitue l'entreprise et, dans le cas du transport ferroviaire, de la collectivité dans son ensemble.

Mettre à mal le statut des cheminots – faut-il le dire ? – ne va rien régler des conditions de travail des chauffeurs routiers, des employés des compagnies d'autocar, ni, j'en suis sûr, des éventuels employés des compagnies ferroviaires qui viendraient concurrencer la SNCF. Le recul des droits des uns ne s'est jamais traduit, depuis la première réforme des retraites version Balladur, par l'avancée des droits des autres, car cette course au moins-disant social se paie toujours en fin de compte. Regardez, par exemple, ce qui s'est passé dans la téléphonie mobile.

Embauchons donc à la SNCF au statut, garantie et gage de qualité pour le service public, autant que pour les intéressés !

Le Parlement doit disposer d'un droit de regard et d'intervention sur la mise en œuvre de la politique ferroviaire

Nouveau pacte ferroviaire : articles additionnels après l'article 1er

Par Laurence Cohen / 30 mai 2018

Cet amendement a un objectif simple : compléter le code des transports afin de donner au Parlement et au Conseil économique, social et environnemental un droit de regard et d'intervention sur la mise en œuvre de la politique ferroviaire, d'une part, en veillant particulièrement au contenu des contrats-cadres signés entre l'État et l'entreprise nationale SNCF et, d'autre part, en leur conférant un pouvoir d'avis sur ces projets de contrat et d'actualisation de ces mêmes contrats.

Nous souhaitons ainsi nous assurer que ces contrats intègrent bien les attentes des pouvoirs publics, permettent le développement du service public et apportent des réponses effectives aux besoins en transport des usagers et des territoires. Qui mieux que la représentation nationale peut garantir cette prise en compte ? Actuellement, le projet de contrat-cadre n'est transmis qu'à l'ARAFER, ce qui nous semble extrêmement limité et insuffisant.

Cette exigence semble rendue d'autant plus impérieuse par le changement de statut des entreprises publiques constituant le groupe public ferroviaire. Il importe que les organes démocratiques que sont le Parlement et le CESE soient associés étroitement à la préparation du futur contrat-cadre et de son actualisation, qui aura lieu en 2020. Celle-ci devra nécessairement prendre en considération les changements de mission du groupe ferroviaire.

C'est un élément de transparence et de démocratie, sur lequel, je l'espère, nous arriverons à nous mettre d'accord.

Nous souhaitons que soit déclaré d'intérêt général le fret ferroviaire

Nouveau pacte ferroviaire : articles additionnels après l'article 1er

Par Guillaume Gontard / 30 mai 2018

Nous en revenons, là encore, à l'une de nos propositions pour un pacte ferroviaire au service de la transition énergétique et écologique.
Nous souhaitons que soit déclaré d'intérêt général le fret ferroviaire, notamment l'activité de wagon isolé, afin de permettre non pas la recapitalisation de Fret SNCF, fusil à un coup dont l'objectif est de faire passer la filialisation-privatisation, mais bien le financement pérenne par l'État.

Les institutions européennes bougent et évoluent en ce sens, comme en témoigne l'exemple italien. Il ne s'agit donc pas d'un simple amendement déclaratoire, mais bien d'un amendement aux conséquences précisées et directes : la possibilité pour l'État français de subventionner cette activité.

Nous ne comprenons pas l'acharnement du Gouvernement et de la majorité sénatoriale à refuser de traiter cette question, reportant les enjeux sur d'autres sujets.
La réalité est simple : la concurrence que vous imposez n'est pas compatible avec les enjeux environnementaux que nous défendons. Nous sommes en train de rater le coche, comme le prouve l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre sur notre territoire. Pourtant, l'enjeu est de taille.

Selon plusieurs rapports, le volume de marchandises à transporter devrait être multiplié par trois au cours des quinze prochaines années. On assistera donc, globalement, à une explosion du transport de marchandises. Or, aujourd'hui, le fret ferroviaire ne représente que 10 % de ce trafic, alors que l'on avait fixé un objectif général de 25 %.

Nous avons un boulevard. Il existe des besoins immenses d'investissement dans cette activité pour provoquer son essor : la remise à niveau des triages, des machines, des trains, des efforts concernant les infrastructures, mais également l'offre pour la développer. Permettre son subventionnement par l'État n'est donc pas une solution à rejeter d'un revers de main.

C’est l’ouverture à la concurrence qui a divisé par deux la part du fret ferroviaire

Nouveau pacte ferroviaire : articles additionnels après l’article 1er

Par Pierre Laurent / 30 mai 2018

Madame la ministre, les cheminots apprécieront sûrement la déclaration que vous venez de faire. Vous les rendez responsables de la situation, alors que c’est l’ouverture à la concurrence qui a divisé par deux la part du fret ferroviaire dans le transport de marchandises.

Depuis quinze ans, 400 gares de triage et points de desserte ont fermé. Ce n’est pas la grève des cheminots qui a conduit à cette situation : c’est la politique d’ouverture à la concurrence ! Puisque vous continuez d’affirmer votre attachement à une relance de la politique du fret, vous serez d’accord avec notre amendement, qui a pour objet d’instaurer un moratoire sur la fermeture de ces gares de triage et points de desserte.

Vous savez très bien que, si la fermeture de ces infrastructures continue, cela coûtera extrêmement cher et rendra plus difficile encore la relance du fret ferroviaire dans notre pays.

Nous enverrions un signal fort en décidant un tel moratoire, ce qui nous donnerait des atouts supplémentaires dans la politique de reconstruction nécessaire du fret ferroviaire. De toute façon, elle sera indispensable, mais nous espérons qu’elle sera mise en œuvre avant que la catastrophe climatique et environnementale causée par l’envahissement des camions n’ait causé trop de ravages sur les routes de France et d’Europe.

Nous assistons depuis quinze ans à une casse du fret

Nouveau pacte ferroviaire : articles additionnels après l’article 1er

Par Laurence Cohen / 30 mai 2018

Mettre en place un moratoire ne veut pas dire geler les outils de production. Vous devriez plutôt prendre notre amendement comme point d’appui pour votre future loi, madame la ministre.

Je me réjouis d’ailleurs de vous avoir entendu dire dans l’hémicycle que vous alliez présenter une loi pour relancer le fret ferroviaire, même si nous serons très attentifs à son contenu, car, comme l’a dit Pierre Laurent, nous assistons depuis quinze ans à une casse du fret et nous entendons depuis des années des promesses, dont aucune n’est tenue. Nous allons finir par arriver à un point de non-retour, ce qui sera grave pour la santé publique.

Monsieur le rapporteur, vous nous dites : vous allez voir, les grévistes vont mettre en péril le fret ferroviaire. Mais enfin, à quoi est due la grève, qui est, rappelons-le, l’exercice d’un droit démocratique ? Elle est causée par une réforme qui heurte de plein fouet le statut des cheminots et le service public. Parmi les voyageurs qui sont effectivement gênés parfois par cette grève, j’en vois qui soutiennent le mouvement, car il y va de l’intérêt public d’avoir des trains qui arrivent à l’heure et de meilleures conditions de transport. Sinon, il n’y aurait pas ce degré d’adhésion du public ! (Exclamations sur des travées du groupe Les Républicains.) Arrêtez d’asséner des contre-vérités !

Nous proposons que la route finance le rail, ce qui demande la renationalisation des autoroutes

Nouveau pacte ferroviaire : articles additionnels après l'article 1er

Par Laurence Cohen / 30 mai 2018

Nous avions déjà proposé cet amendement lors de la discussion de la proposition de loi de M. Maurey voilà deux mois. Son objet est simple : créer de nouvelles ressources afin de pérenniser les financements du système ferroviaire à la fois pour le désendetter et pour renforcer l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

Créée en 2004, l'AFITF a très vite été vidée de sa substance et des moyens qui lui étaient alloués, notamment avec la privatisation des autoroutes – nous en avons déjà parlé dans cet hémicycle –, à tel point que la Cour des comptes estime aujourd'hui qu'il s'agit d'une coquille vide. Autant dire que cette agence n'a pas les moyens de ses ambitions, lesquelles, d'ailleurs, sont réduites à très peu. En effet, il manquerait dans son budget, pour les cinq ans à venir, quelque 10 milliards d'euros.

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

Dans la même logique, nous proposons la mise en œuvre d'une écotaxe poids lourds, qui sera à même de lever 1 milliard d'euros supplémentaires et qui aura également un effet incitatif pour favoriser le fret ferroviaire, que vous appelez de vos vœux, madame la ministre, si j'ai bien compris.

L'adoption de cet amendement pérenniserait les financements du système ferroviaire tout en renforçant l'effort de transition écologique dans le secteur du transport.

En 2006, 40 % du fret réalisé par la SNCF a été livré à la concurrence

Nouveau pacte ferroviaire : articles additionnels après l'article 1er

Par Pascal Savoldelli / 30 mai 2018

Madame la ministre, je voudrais comprendre.

Vous dites que les livrets d'épargne créent de l'endettement.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Oui !

Mme Fabienne Keller. C'est évident !

M. Pascal Savoldelli. Par conséquent, tous les Français qui détiennent un livret A rémunéré et exonéré d'impôts provoquent de l'endettement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Oui !

M. Pascal Savoldelli. Je ne veux pas polémiquer, mais vous savez très bien que, depuis très longtemps, l'épargne populaire a été un élément du financement du logement social – pour ma part, je regrette que ses effets soient de plus en plus limités. Pour produire de l'investissement, et c'est vrai pour le transport ferroviaire comme pour le logement, il faut donc s'endetter.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Non !

M. Pascal Savoldelli. Je ne dis pas qu'il faut s'endetter de manière irresponsable, aveugle. Mais, dites-moi, madame la ministre, vous n'êtes quand même pas pour un endettement zéro pour le secteur ferroviaire ?

Monsieur le rapporteur, je me suis dit que vous aviez peut-être raison à propos des demandes de rapport. Mais pourquoi demande-t-on des rapports ? Parce que ces sujets ne font même pas l'objet de débats. Or, mes chers collègues, c'est l'ouverture à la concurrence, en 2003, du fret international, puis, en 2006, de l'ensemble du fret qui explique le recul de celui-ci. En 2006, 40 % du fret réalisé par la SNCF a été livré à la concurrence. Nos débats sont donc marqués par une histoire.

Par ailleurs, force est de constater, au-delà de l'ambitieux plan ferroviaire, notamment en matière de fret, que, pour le moment, les investissements de la SNCF et l'entretien des infrastructures ferroviaires sont subventionnés à 40 % par l'État, alors que, vous le savez, madame la ministre, le transport routier l'est à 99 %. C'est un choix de société. Ce sont les citoyens, les collectivités qui paient l'entretien et les infrastructures routières.

M. le président. Il faut conclure, cher collègue !

M. Pascal Savoldelli. Par conséquent, quand ma collègue évoque une nationalisation des autoroutes, il faut d'abord regarder s'il existe une recette.

L'abandon du statut d'EPIC risque de se traduire par une remontée des taux d'intérêt grevant la dette

Nouveau pacte ferroviaire : articles additionnels après l'article 1er

Par Guillaume Gontard / 30 mai 2018

La question du financement des investissements nécessaires à la remise en état du réseau ferré comme à son développement à venir est évidemment directement posée par le présent projet de loi.

On aura observé que le changement de statut de la SNCF prévu par le texte présente, de ce point de vue, un risque. En effet, même si elle donne quelques poussées d'urticaire aux instances européennes, l'actuelle forme juridique de la SNCF, à savoir celle d'un EPIC, lui donne un accès de grande qualité aux marchés financiers, par la combinaison du caractère de long terme de l'investissement ferroviaire et du statut d'EPIC. De fait, l'EPIC SNCF bénéficie d'une « garantie implicite et illimitée de l'État », ce qui lui permet à la fois de négocier des emprunts à taux et à conditions privilégiés et d'être prémuni contre tout défaut de paiement.

Pascal Savoldelli en a déjà parlé, mais je préfère rappeler aux adeptes de la transformation de la SNCF en société anonyme à capitaux d'État que l'abandon du statut d'EPIC risque fort de conduire à la « banalisation » des financements accordés à l'entreprise, donc à une remontée des taux d'intérêt grevant sa dette. C'est d'autant plus vrai que, bien qu'activement gérée, la dette de la SNCF a un aspect « boule de neige », qui se traduit par une forme de fuite en avant, les intérêts de la dette amortie devenant le capital de la dette inscrite au bilan. Ajoutons qu'un ajustement comptable à 12 milliards d'euros a ruiné les fonds propres du groupe…

Il est donc temps de se demander s'il n'y aurait pas lieu de créer, comme nous le proposons, un livret d'épargne défiscalisée, sur le modèle du livret A ou du LDD, pour financer les investissements ferroviaires et, de manière plus générale, les investissements nécessaires à l'atteinte de nos objectifs en matière de lutte contre les changements climatiques.

Nous prenons le Gouvernement au mot, madame la ministre ! Au moment où une révision constitutionnelle entend inscrire dans le domaine de la loi la lutte contre les changements climatiques, pourquoi ne pas donner à celle-ci les moyens de devenir réalité en en appelant au sens civique et à l'épargne des Françaises et des Français ?

Tel est le sens de cet amendement, que je vous propose d'adopter, mes chers collègues.

Cette véritable usine à gaz sera extrêmement difficile à gérer

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er bis

Par Pierre Laurent / 30 mai 2018

L'article 1er bis, introduit dans le texte par un amendement du Gouvernement, prévoit la modulation des péages ferroviaires pour tenter de résoudre un problème de péréquation, qui, en vérité, découle de la logique dans laquelle la loi nous entraîne et risque de mettre en très grande difficulté les lignes dites « déficitaires », soit, selon le rapport Spinetta, 70 % de toutes les lignes.

Or, à nos yeux, les dispositions prévues dans le projet de loi ne permettront pas de garantir le financement de ces lignes. Il en résultera même un système extrêmement complexe et pervers, avec, d'un côté, l'introduction de la notion de paiement du coût complet, laquelle entraînera une augmentation très importante des péages, donc des tarifs, et, de l'autre côté, la possibilité de revenir sur cette disposition pour permettre de financer et d'équilibrer toutes les lignes.

Cette véritable usine à gaz sera extrêmement difficile à gérer et, au final, ne résoudra pas les problèmes d'équilibre de l'ensemble des lignes. D'ailleurs, l'ARAFER a alerté à plusieurs reprises sur les risques de ce système, susceptible de déboucher à la fois sur l'explosion des péages et sur un équilibre difficile pour un nombre grandissant de lignes.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Non !

M. Pierre Laurent. Il faudrait retravailler différemment l'unicité et l'efficacité de l'entreprise, alors que le projet de loi conduit à l'inverse, et continuer à débattre des questions de financement.

Madame la ministre, les propos que vous venez de tenir sur l'épargne sont particulièrement inquiétants. Il faut nous expliquer comment vous allez procéder pour résoudre, en France comme en Europe, les immenses problèmes de la transition écologique sans avance de financement, sans crédit, sans épargne, singulièrement dans le domaine du ferroviaire. Résoudre ces difficultés par le seul autofinancement selon des logiques de marchés est totalement impossible. Vous le savez pertinemment.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Et les subventions ?

M. Pierre Laurent. Ces questions devraient être posées.
On nous dit…

M. le président. Il faut conclure, cher collègue !

M. Pierre Laurent. … que le transport ferroviaire ne peut pas bénéficier d'un crédit à taux zéro.

M. le président. Merci !

M. Pierre Laurent. Or les banques privées peuvent emprunter à taux zéro tous les jours !

La modulation des péages devrait favoriser l'intérêt social et environnemental

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er bis

Par Michelle Gréaume / 30 mai 2018

Le présent amendement, déjà présenté par notre groupe lors de la discussion de la loi de 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, vise à prendre en compte dans le calcul des redevances d'infrastructure les missions de service public retenues par la collectivité, mais aussi l'intérêt social et environnemental de leur utilisation.

Alors que le présent article reprend uniquement l'idée d'une modulation en fonction de l'intérêt des lignes en matière d'aménagement du territoire, nous souhaitons élargir les critères de définition du niveau de péage. Selon nous, le calcul de la redevance devrait varier en fonction non seulement de l'utilité des lignes, mais également du caractère plus ou moins énergivore du train. Ainsi, l'utilisation de matériel de traction diesel par certains opérateurs sur des lignes électrifiées pourrait être pénalisée en augmentant les péages, tandis que celle de rames de TGV à deux étages, moins consommatrices de sillons, pourrait être encouragée par une minoration de ces péages.

Je le rappelle, la modulation des péages avait été proposée dans le cadre d'un rapport d'information sur les infrastructures de la commission des affaires économiques remontant à 2007, rapport qui avait été adopté à l'unanimité.
Aujourd'hui, le présent article s'appuie également sur l'idée d'une modulation, mais simplement pour attirer de nouveaux opérateurs. Nous pensons que la possibilité de modulation pour raisons écologiques s'avère indispensable pour optimiser la gestion des flux et l'utilisation des réseaux.

Des pans entiers du territoire seront abandonnés

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er ter

Par Laurence Cohen / 31 mai 2018

Actuellement, pour le transport ferroviaire de voyageurs, les seules dessertes que peuvent proposer sur le territoire français les opérateurs distincts de SNCF Mobilités sont les dessertes de « cabotage » dans le cadre d'un trajet international.

Le présent article, pour acter l'ouverture totale à la concurrence prévue par le projet de loi, pose le principe selon lequel toutes les entreprises ferroviaires, et non plus seulement SNCF Mobilités et les opérateurs de fret ferroviaire, pourront désormais assurer librement des services de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises. Cette ouverture est conditionnée à la possibilité pour l'autorité de régulation de limiter ou d'interdire l'exercice de cette « liberté » au nom de la préservation de l'équilibre économique des contrats de service public, c'est-à-dire de l'offre de TER et de TET.

Il s'agit d'une bien faible limitation dans les faits, puisque le principe est bien celui de la concurrence. Ainsi, demain, n'importe quelle entreprise ferroviaire de n'importe quel pays pourra intervenir sur le réseau de TGV, venant directement concurrencer la SNCF à sa guise sur les trajets de son choix.

Il y a fort à parier que, malgré les systèmes d'encadrement et les variations de péage, des pans entiers du territoire seront laissés à l'abandon faute de rentabilité suffisante et donc de prétendants – nous avons beaucoup échangé sur ce sujet hier soir, madame la ministre. Pour cette raison, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a fait le choix de reprendre le dispositif préconisé par la proposition de loi d'Hervé Maurey. Reste que ces contrats de service public ne seront utilisés que s'il y a volonté de l'autorité organisatrice de s'en saisir.

Il ne faudra plus compter sur la SNCF pour exercer des missions de service public, puisque les outils de péréquation auront été brisés et la SNCF sommée de se comporter comme un opérateur privé. Une telle réforme condamne en réalité le service public ferroviaire et menace gravement le maillage du territoire.

Soyons clairs, ce qui pénalise l'offre « grande vitesse », ce n'est pas l'absence d'opérateurs alternatifs, mais la vétusté du réseau, qui entraîne régulièrement une pagaille monstre et des ralentissements sur des kilomètres et des kilomètres de rail.

Cette réforme est donc avant tout dogmatique, pour reprendre votre vocabulaire, madame la ministre, ou, si vous préférez ce terme, idéologique. Elle offre au privé des sources de profit nouvelles au détriment du droit à la mobilité pour toutes et tous, mais aussi de la transition écologique, en vertu de laquelle il faudrait proposer partout où c'est possible une alternative à la voiture.

L'ouverture à la concurrence n'est ni nécessaire ni utile

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 quater

Par Éliane Assassi / 31 mai 2018

Nous avons expliqué pourquoi nous considérons qu'il n'est pas nécessaire ni opportun d'ouvrir à la concurrence les transports conventionnés, et donc organisés autour de contrats de service public.

Une telle ouverture rime en effet avec complexification des procédures, pour les régions comme pour l'État, alors même que les ressources des collectivités ne suivent pas.

Plus important, nous estimons que cette ouverture à la concurrence, s'appuyant sur les conclusions du rapport Spinetta, risque de mener à l'abandon de 9 000 km de lignes de vie.

Nous craignons en effet que, faute de volonté politique, ces lignes ne fassent pas l'objet de contrats de service public. L'État ne les conventionnera pas, laissant ainsi aux régions le choix de les reprendre ou non. Les régions n'auront alors d'autre option que de reprendre ces lignes ou de les supprimer. Certaines lignes de TER risquent également de faire les frais de ces nouveaux contrats de service public.

En réalité, vous allez étouffer un tiers du réseau en faisant assumer cette responsabilité par les régions, qui auront mission de trouver des opérateurs acceptant 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 ne maintenir que les lignes rentables.

On nous expliquera ensuite que les régions ne pouvaient pas tout financer – ce qui n'est pas faux – et qu'il était nécessaire de faire des choix pour maintenir un service de qualité sur les tronçons les plus fréquentés.

Cet article ouvre donc la voie à une diminution du service public ferroviaire, quelles que soient les modalités d'ouverture à la concurrence retenues. Cette évolution entraînera un changement de nature de l'offre proposée au travers des nouveaux contrats qui seront signés.

Nous craignons que les usagers ne pâtissent une nouvelle fois de ces réorganisations.

Trop d'ambiguïté et de silence coupable

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 quinquies

Par Fabien Gay / 31 mai 2018

Madame la ministre, ce moment est important, même solennel. Notre débat sur cet article sera suivi avec énormément d'attention par les cheminotes et les cheminots. Je pense que nous devons avoir un débat argument contre argument, extrêmement politique.

Nous abordons ici la question du « sac à dos social », qui est censé permettre aux cheminots de continuer à bénéficier de leurs droits, même en cas de changement d'opérateur si la SNCF perd les appels d'offre pour les lignes ouvertes à la concurrence.

Là encore, cet article, inséré par voie d'amendement à l'Assemblée nationale, n'a fait l'objet ni d'une étude d'impact ni d'un avis du Conseil d'État. Nous le regrettons profondément.

Toutes sortes de garanties sociales sont mises en place, la plupart étant renvoyées, il faut le noter, à un accord de branche.

Cependant, malgré les apports des amendements du rapporteur, qui a recherché la voie de l'apaisement, il subsiste deux éléments qui nous semblent particulièrement contestables.

Premièrement, les règles instaurées ne s'appliqueront que pour les salariés dont l'expérience dans l'entreprise est supérieure à six mois. On peut en déduire que, pour les autres, ce pourra être le licenciement en cas de perte du contrat de service public.

Deuxièmement, les conséquences du refus d'un agent de la SNCF de changer d'employeur ont été précisées en commission. Pour autant, ce refus pourra, dans certains cas, constituer un motif de fin de contrat. Nous ne pourrons jamais accepter cela !

Certes, le volontariat est privilégié, mais il faut également permettre aux cheminots qui le souhaitent de conserver leur emploi au sein de la SNCF ou, pour le moins, créer une réelle obligation de reclassement pour l'entreprise historique. Les agents de la SNCF ne souhaitent pas forcément travailler au sein d'une entreprise privée, car ils sont attachés à l'opérateur historique. Si cette possibilité n'est pas expressément prévue, la prétendue « garantie de l'emploi » ne sera qu'un mensonge supplémentaire. Pour cette raison, nous demandons également un réel droit au retour au statut pour les cheminots.

Par ailleurs, grâce à ces processus de transfert, les opérateurs privés vont disposer de salariés dont le coût de la formation aura été assumé par l'opérateur public. C'est un avantage non négligeable.

Que dire également de la situation au sein des opérateurs privés, qui compteront en définitive deux catégories de salariés : ceux qui bénéficient du maintien de leurs garanties sociales et les autres, ceux qui n'auront pas eu la chance d'être passés par la SNCF ?

Plusieurs questions restent en suspens. Que se passera-t-il si la ligne sur laquelle le cheminot travaille est abandonnée à l'échéance du contrat de service public par la région ? Jusqu'à quelle échéance pouvez-vous

réellement garantir la poursuite de la mise en œuvre de ce sac à dos social ?

Il y a trop d'ambiguïté et de silence coupable. Cela nous conduit à nous opposer à cet article.

> Censé protéger les salariés de la #SNCF en cas de transfert vers un opérateur privé, le sac à dos social proposé par le gouvernement est en fait troué de toutes parts. Explications de @fabien_gay et de @GuillaumGontard#JeSoutiensLaGreveDesCheminots pic.twitter.com/0CNIebn2Ne
>
> — Sénateurs CRCE (@senateursCRCE) 31 mai 2018

Ce sac à dos social est inacceptable tant sur le fond que sur la forme

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 quinquies

Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018

Nous demandons purement et simplement la suppression de cet article relatif à ce qu'on appelle le « sac à dos social ». En effet, cet article, inséré à l'Assemblée nationale, définit les règles de transfert des personnels de la SNCF en cas de reprise de l'exploitation du réseau ferroviaire par des opérateurs privés.
Nous contestons tout autant la méthode que le fond.

Ainsi, la méthode utilisée par le Gouvernement est particulièrement discutable. Madame la ministre, vous sortez ce projet de loi d'habilitation pour ensuite négocier avec les partenaires sociaux. C'est l'inverse qu'il aurait fallu faire : prendre le temps de négocier, pour ensuite présenter un projet de loi en bonne et due forme au Parlement.

Nous nous trouvons placés dans une course contre la montre, ce qui ne crée pas les conditions d'un travail parlementaire de qualité. D'ailleurs, on voit bien que tout n'est pas ficelé, puisque des négociations ont encore lieu, comme en témoigne le nombre d'amendements présentés par le rapporteur en commission, amendements qui sont plus acceptables que les dispositions initiales.

Certains points nous semblent particulièrement inacceptables.
Si le projet de loi fonde les transferts sur le volontariat, la problématique du refus du salarié reste posée. Nous considérons, pour notre part, que le refus est un droit du salarié et que son expression ne doit pas avoir d'incidence sur la poursuite du contrat de travail.

Trop d'incertitudes demeurent encore sur les conditions de reprise, sur les garanties sociales.

Enfin, quelle aubaine, disons-le, pour les entreprises privées de pouvoir embaucher un personnel qualifié et compétent sans avoir eu à supporter le coût de sa formation. Encore un cadeau qui est fait aux nouveaux entrants ! Ils récupèrent le matériel roulant, les ateliers de maintenance et les personnels ! C'est tout de même incroyable ! Voilà une belle opération...

Nous entendons que toutes les garanties soient données aux cheminots. Dans l'attente d'un dialogue social fructueux, et prenant acte que, dans leur très grande majorité, les cheminots sont opposés à la présente réforme, nous demandons la suppression de cet article.

> Censé protéger les salariés de la #SNCF en cas de transfert vers un opérateur privé, le sac à dos social proposé par le gouvernement est en fait troué de toutes parts. Explications de @fabien_gay et de @GuillaumGontard#JeSoutiensLaGreveDesCheminots pic.twitter.com/0CNIebn2Ne
>
> — Sénateurs CRCE (@senateursCRCE) 31 mai 2018

La main invisible du marché est incapable d'assurer un aménagement du territoire équilibré

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er ter

Par Pierre Ouzoulias / 31 mai 2018

Géographiquement, dans cet hémicycle, vous êtes à mi-chemin entre nous, la gauche, et nos collègues du groupe Les Républicains ; mais, idéologiquement, vous avez fait le choix de basculer dans le monde du libéralisme. (M. Frédéric Marchand s'exclame.)

Nous, nous restons à gauche, parce que nous sommes persuadés que la main invisible du marché est incapable de régler nos problèmes de cohésion de territoires et d'environnement. Nous tenons au service public, parce que nous pensons qu'il est la seule forme de régulation moderne permettant la prise en compte des enjeux climatiques.

Pour nous, le fondement du transport est le service public, mais, comme nous ne sommes pas des dogmatiques (M. le président de la commission s'esclaffe.), nous proposons, par cet amendement de repli, que, ponctuellement, quand il n'y a pas d'autre solution, une concurrence puisse être mise en œuvre, mais selon une perspective complètement modifiée : la forme naturelle est le service public, auquel on peut de temps en temps déroger.

Au reste, la réglementation européenne le permet, puisque l'article 5 du règlement OSP prévoit : « Sauf interdiction en vertu du droit national, les autorités compétentes peuvent décider d'attribuer directement des contrats de service public de transport par chemin de fer. » Cette possibilité, que le Luxembourg ou l'Irlande du Nord ont mise en œuvre, nous pouvons la mettre en œuvre aussi !

> .@OuzouliasP : la main invisible du marché est incapable d'assurer un aménagement du territoire équilibré et d'assurer la transition écologique. Seul le service public peut le faire. #SNCF #JeSoutiensLaGreveDesCheminots pic.twitter.com/XsPaccrKlY
>
> — Sénateurs CRCE (@senateursCRCE) 31 mai 2018

L'offre de TGV doit être complémentaire de l'offre de TET et de l'offre de TER, et non pas concurrente

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er ter

Par Éliane Assassi / 31 mai 2018

Le présent article précise les conditions d'ouverture à la concurrence, à partir du 12 décembre 2020, des lignes pour les services librement organisés de transport ferroviaire. Conformément à notre vision globale du service public ferroviaire, nous nous opposons à cette première étape calendaire de son démantèlement.

On nous explique que ce pacte ferroviaire va aussi protéger, puisqu'il est question d'introduire un encadrement de ces nouveaux services librement opérés, mais la seule limite posée à la concurrence libre et non faussée entre entreprises ferroviaires est l'atteinte à l'équilibre économique des contrats de service public mis en œuvre soit par les régions, soit par l'État. Pis, cette atteinte devra être constatée par l'ARAFER, à laquelle on donne le rôle d'arbitre, mais qui, comme toute autorité prétendument indépendante, n'a pour fonction que d'accompagner la libéralisation du rail.

Pour notre part, nous pensons que c'est à l'État de prendre ses responsabilités en utilisant toutes les possibilités offertes par le règlement OSP de dérogations à l'ouverture à la concurrence pour l'ensemble de l'offre ferroviaire, qu'il soit conventionné ou dit « libre ». L'offre de TGV doit être complémentaire de l'offre de TET et de l'offre de TER, et non pas concurrente. Nous prônons un système ferroviaire qui privilégie les complémentarités et les interconnexions qui sont favorables aux usagers.

Aujourd'hui, pourront saisir l'ARAFER, les autorités organisatrices, le gestionnaire d'infrastructure ou l'entreprise chargée de l'exécution du contrat. C'est tout de même limité ! Pourquoi ne pas ouvrir ce droit de saisine aux associations d'usagers, aux comités de lignes ?

Nous ne sommes pas convaincus par les expériences étrangères d'ouverture à la concurrence, pas plus que par l'exemple national d'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, qui a accéléré sa décroissance et son recentrage sur les activités les moins déficitaires.

Telles sont les raisons pour lesquelles nous demandons la suppression du présent article.

Partout en Europe, loin d'apporter un plus, la concurrence a accru les risques d'accident et les retards

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er ter

Par Fabien Gay / 31 mai 2018

Madame la ministre, on n'a pas une position dogmatique,…

Mme Élisabeth Borne, ministre. Non ! (Sourires.)

M. Fabien Gay. … on est réaliste.

Hier, on vous a demandé la réalisation d'un bilan contradictoire de l'ouverture à la concurrence du fret. Car, on vous l'a déjà dit, le résultat est catastrophique : en 2003, avant l'ouverture à la concurrence, 18 % des marchandises étaient transportées par le fret ; aujourd'hui, c'est 10 % ! Et vingt-deux entreprises se partagent le gâteau ! On voit bien que ça ne fonctionne pas. Mais, sur ces éléments, vous ne répondez pas.

Partout en Europe, loin d'apporter un plus, la concurrence a accru les risques d'accident et les retards. J'ai déjà cité l'exemple du Munich-Stuttgart : le trajet de 96 minutes, nous ont expliqué les syndicalistes allemands, s'est allongé de plus de 20 minutes, parce que, à cause d'un moindre entretien, les trains doivent rouler moins vite.

Je crois qu'il faut clarifier les choses pour les usagers. À propos notamment des trajets du quotidien, une idée traîne – réelle ou supposée, pour reprendre les mots du rapporteur – : il y aura concurrence, par exemple pour les TER, entre plusieurs compagnies, qu'il s'agisse de la SNCF, d'une filiale de celle-ci la concurrençant elle-même ou d'une entreprise étrangère.

En réalité, ce n'est pas ce qui va se passer ! Vous allez confier un monopole naturel à une entreprise privée, dont la mission ne sera plus le service public, mais la rentabilité. Résultat : sur une ligne de TER où il y a aujourd'hui dix allers-retours remplis à 60 % ou 70 %, l'entreprise n'en fera plus que cinq, pour qu'ils soient rentables. Ainsi, là où un TER partait toutes les demi-heures entre six heures et huit heures et demie pour que les salariés puissent rejoindre leur entreprise et les jeunes leur université, il n'y aura plus que deux départs, pour faire le plein : ce sera sept heures et demie et huit heures et demie, et débrouillez-vous pour le reste !

Voilà ce qu'il faut dire sur la place publique, pour que les usagers sachent ce que vous préparez. Les entreprises ne répondront qu'à une chose : leur appétit financier. Et quand elles auront tout lessivé, elles délaisseront la ligne !

Nous avons besoin de revenir à un modèle unifié, intégré, faisant l'objet d'un monopole permettant une péréquation

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er ter

Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018

Nous demandons par cet amendement un retour en arrière sur toutes les politiques d'ouverture à la concurrence initiées par les gouvernements successifs : ouverture du fret ferroviaire en 2003, puis du transport international en 2010 et, enfin, du transport national de voyageurs aujourd'hui. Nous avons besoin de revenir à un modèle unifié, intégré, faisant l'objet d'un monopole permettant une péréquation entre les différentes activités et qui soit chargé d'une mission de service public claire, dont l'État ne se défausse ni sur les régions ni sur le privé.

La libéralisation et la concurrence n'ont jamais été un succès, contrairement ce qu'on nous affirme. En effet, seul un service public, guidé par l'intérêt général, peut faire face aux problématiques environnementales, sociales, sociétales et économiques. L'ouverture à la concurrence, elle, n'est absolument pas dictée par l'intérêt général.

Parce que se déplacer est une liberté fondamentale dont le droit au transport est un support essentiel, parce que 95 % des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports provenaient l'année dernière du mode routier, parce que le niveau global d'émission de particules fines a encore augmenté cette année, malgré l'accord de Paris, parce que le rail est un transport économique – la pollution de l'air et les accidents corporels issus du mode routier coûtent bien plus à nos sociétés –, parce que les TET, les TER et le fret de proximité sont des facteurs de cohésion et de désenclavement territoriaux et parce que l'industrie ferroviaire est une filière stratégique représentant 4,2 milliards d'euros de chiffre d'affaires annuel, seul l'intérêt général, auquel on ne peut opposer l'exigence de rentabilité financière, doit guider les choix d'orientation, d'investissement et de gestion des services publics !

Un système unifié fonctionne mieux qu'un système éclaté

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er ter

Par Fabien Gay / 31 mai 2018

L'article 1er ter prévoit le principe d'ouverture à la concurrence des services publics ferroviaires de voyageurs et modifie en conséquence l'article L. 2121-12 du code des transports pour permettre l'utilisation par l'ensemble des entreprises ferroviaires du réseau national.

Pour notre part, nous pensons qu'il convient de faire marche arrière, non par nostalgie inutile, mais parce qu'un système unifié fonctionne mieux qu'un système éclaté. Nous proposons donc d'en revenir à la définition inscrite dans la LOTI des missions d'un groupe public unifié chargé d'assurer la cohérence de l'ensemble des services intérieurs sur le réseau ferré national. En effet, nous considérons que l'ouverture à la concurrence est le gage d'une complexité nouvelle et d'un risque accru pour la sécurité, comme le montre notamment l'exemple britannique. Je sais que vous n'aimez pas qu'on le cite, mais les faits sont là : le taux d'accident dans ce pays a très largement progressé depuis l'ouverture à la concurrence.

La nature même du réseau exige une gestion cohérente et coordonnée de l'exploitation au niveau national. Pour cette raison, nous opposons à la mise en concurrence la cohérence permettant des complémentarités entre les offres, dans l'unique but, non de faire des profits, mais de répondre à des besoins et à l'intérêt général.

L'existence d'un monopole confié au groupe public ferroviaire a été justifiée il y a quatre-vingts ans, et la création de la SNCF par la nature même du service, que les créateurs ont voulu extraire des règles de marché pour garantir l'exécution des missions spécifiques en termes d'aménagement du territoire, de droit à la mobilité et de transition écologique. Ces enjeux sont encore plus prégnants aujourd'hui qu'il y a quatre-vingts ans, en particulier l'enjeu écologique. Dès lors, pourquoi laisser à la main invisible du marché le choix du maintien de telle ou telle desserte, sans que la cohérence globale de l'offre soit assurée ? C'est incompréhensible ! La nature spécifique de cette mission d'intérêt général a d'ailleurs justifié pour la SNCF le statut d'EPIC, doté de prérogatives de puissance publique.

Aujourd'hui, derrière la remise en cause du statut de l'entreprise, puis de celui des cheminots, derrière la libéralisation du rail, se dessine le véritable objectif de votre réforme : supprimer toute idée même de service public, en faisant du transport un service purement marchand. Nous pensons, pour notre part, que la maîtrise publique est le meilleur gage d'un service cohérent et performant. C'est pourquoi nous plaidons pour un système d'exploitation unifié et en situation de monopole, un système en mesure de répondre à sa mission d'intérêt général.

L'argument de la baisse des tarifs ne tient pas

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er ter

Par Fabien Gay / 31 mai 2018

Arrêtons-nous un instant sur l'exemple des TER, car il est intéressant.
Les gens croient que, avec la concurrence, ils pourront choisir sur leur ligne du quotidien entre plusieurs compagnies. En réalité, madame la ministre, vous allez transférer un monopole naturel, aujourd'hui confié à la SNCF, à un autre opérateur, qui pourra être une filiale de celle-ci la concurrençant elle-même ou un autre opérateur, étranger, souvent public mais qui viendra faire de la rentabilité.

Je suis désolé de le dire ainsi, mais, comme l'a dit un PDG – non communiste ! –, confier au privé un monopole naturel, comme une ligne de chemin de fer ou un aéroport, revient à lui ouvrir les portes de la Banque de France : il pourra faire du cash ! (M. Frédéric Marchand s'exclame.)

L'argument de la baisse du prix ne tient pas, puisqu'il n'y aura pas concurrence, comme vous l'affirmez, mais monopole confié à un opérateur qui aura un autre but que l'intérêt général.

Ce débat, monsieur Marchand, est presque philosophique : pouvez-vous me citer une entreprise privée qui ne recherche pas la rentabilité ? Une entreprise agit pour son profit, ce qui est normal ; le service public répond à un besoin humain et d'aménagement du territoire, le besoin de mobilité. Il répond aussi à des droits, ce qui n'est pas le cas d'une entreprise privée.

Vous prétendez que les entreprises privées répondront à ce besoin humain. Je vous renouvelle donc ma question : citez-m'en une qui réalise des milliards de profits en répondant à un besoin humain ? J'attends votre réponse !

L’ouverture à la concurrence ne fonctionne pas

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er ter

Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018

Monsieur Marchand, il est un peu désagréable d’avoir l’impression qu’il y a, d’un côté, ceux qui ont tout compris et qui savent tout et, de l’autre, les arriérés. Nous ne pensons pas la même chose, mais nous pouvons nous respecter.

M. Frédéric Marchand. Nous sommes d’accord !

M. Guillaume Gontard. Ce qui m’amuse, c’est que l’ouverture à la concurrence, maintenant, est à peu près assumée : j’ai entendu le rapporteur et Mme la ministre dire qu’il s’agissait bien de cela. Tout au début, pourtant, on nous disait : l’Europe nous oblige à aller vers l’ouverture à la concurrence…

Pourtant, on voit bien que ce n’est pas la solution et que, nulle part en Europe, cela ne fonctionne. Ce qui me paraît du reste assez logique, puisqu’une entreprise privée a évidemment intérêt à faire des profits – c’est la base ! –, ce qui va complètement à l’encontre de l’aménagement du territoire.

Depuis hier, on crée des artifices autour de cette ouverture à la concurrence, parce qu’on s’aperçoit bien qu’elle ne fonctionne pas. Au bout du compte, qui paiera ? Si l’on veut conserver des lignes sur les territoires, ce sera forcément avec de l’argent public… La téléphonie nous en offre un bon exemple : des territoires ne sont pas raccordés, et c’est l’État, avec de l’argent public, qui doit pallier.

Si une ligne n'est pas rentable, quel opérateur privé voudra l'exploiter ?

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er ter

Par Fabien Gay / 31 mai 2018

Monsieur Marchand, nous avons des avis différents, mais je vous respecte. (Exclamations sur des travées du groupe Union Centriste et du groupe Les Républicains.) Mes chers collègues, nous sommes là pour débattre, ou bien quoi ?

M. Antoine Lefèvre. Oui, mais pas entre vous deux !

M. Fabien Gay. Peut-être n'arrivons-nous pas à nous comprendre ; parfois, aussi, on force le trait. J'ai demandé à M. Marchand de me citer une entreprise privée qui répond à un besoin humain, un besoin de service public. Pour que nous nous comprenions mieux, je prendrai les choses à l'envers : on va, donc, ouvrir les TER à la concurrence, ce qui signifie confier un monopole aux opérateurs, puisque, contrairement à l'open access des TGV, chaque ligne sera attribuée à une seule compagnie. Si cette ligne n'est pas rentable, quel opérateur privé se présentera ? On ne répond pas à cette question !

On va donc mettre en difficulté un certain nombre de lignes de TER. Ainsi, en Allemagne, comme M. Savoldelli l'a expliqué hier, il y avait 44 000 kilomètres de ligne avant l'ouverture à la concurrence ; aujourd'hui, il n'y en a plus que 33 000. Voilà la réalité de l'ouverture à la concurrence : 11 000 kilomètres de ligne fermés, soit 25 % du réseau. C'est ce qu'il faut mettre en débat, pour que nous ayons une discussion contradictoire et nuancée !

S'agissant des prix, madame la ministre, ils ont augmenté partout où nous avons regardé. En Allemagne, par exemple, sur la ligne Munich-Stuttgart, où le temps de trajet, comme je l'ai expliqué, s'est allongé, les syndicalistes nous ont dit que le prix avait augmenté de 30 % sans l'inflation, 50 % en tout : c'est une donnée !

On nous vante le modèle allemand, mais, sur cette ligne-type, cela ne fonctionne pas : le service aux usagers s'est dégradé, comme les conditions de travail des salariés, et les prix ont explosé. Mettons ça sur la table et débattons-en : c'est tout ce que nous demandons !

Lorsqu'il s'agit de favoriser la concurrence, la saisine est large

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er ter

Par Laurence Cohen / 31 mai 2018

Par cet amendement, nous souhaitons opérer un parallélisme de formes entre l'article 1er ter et l'article 2 quater, qui fixent les règles de saisine de l'ARAFER.

Dans le cadre de l'article 1er ter, lorsque la saisine est justifiée pour définir, sur un service librement opéré, une atteinte à un contrat de service public, la saisine est, hélas, extrêmement limitative, puisque réservée à l'autorité organisatrice, à l'opérateur ou à l'État. A contrario, à l'article 2 quater, lorsqu'il s'agit de l'application par l'autorité organisatrice des exceptions prévues par le règlement OSP, la formulation est permissive, visant « toute personne à qui la décision est susceptible de faire grief ».

Nous considérons que ce décalage est révélateur : lorsqu'il s'agit de favoriser la concurrence, la saisine est large ; à l'inverse, lorsqu'il s'agit de préserver le service public ou, du moins, la délégation de service public, elle est très encadrée.

Cet amendement est un amendement de repli, puisque, sur le fond, nous contestons la libéralisation des services librement organisés – vous l'avez compris, et nous avons compris que c'est un gros point d'achoppement. En tout cas, nous vous invitons, en l'adoptant, à respecter le parallélisme des formes, pour que toute personne à qui la décision porte grief puisse saisir l'ARAFER en vue de limiter ou d'interdire un nouveau service, si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un ou de plusieurs contrats de service public couvrant le même trajet ou un trajet alternatif.

Si l'on est d'accord sur la préservation du service public, c'est une petite garantie qu'il serait important d'instaurer.

Une région ne peut faire qu'avec les moyens dont elle dispose

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er ter

Par Laurence Cohen / 31 mai 2018

Je vous ai entendu dire, monsieur le rapporteur, que vous ne vouliez pas vous exposer à une éventuelle décision de l'Europe. Sans développer davantage, je tiens à dire que, quand on a des convictions et qu'on défend une politique, il ne faut pas préjuger les résultats. On peut certes perdre une bataille, mais il faut d'abord la mener ! Ces propos montrent le courage de certains de nos collègues… (Exclamations sur les travées du groupe Les Républicains.)

M. Antoine Lefèvre. Pas de mise en cause !

M. Frédéric Marchand. Arrêtez de donner des leçons !

Mme Laurence Cohen. Oui, je donne des leçons, tout comme vous ! Vous voyez, ça ne vous plaît pas. Pourtant, c'est exactement ce qu'on vous reproche depuis le début : vous ne faites que donner des leçons et, tout d'un coup, quand on vous en donne, vous vous effarouchez ! Peut-être que tout ça permettra d'apaiser le débat !

M. Antoine Lefèvre. Drôle de façon de l'apaiser !

Mme Laurence Cohen. Madame la ministre, vous avez développé un certain nombre d'arguments dans votre intervention.

Il est assez regrettable que vous ne soyez pas attentive à ma réponse… (Mme la ministre se tourne vers les travées du groupe CRCE.) Merci ! (Exclamations sur les travées du groupe La République En Marche et du groupe Les Républicains.) Eh oui, mes chers collègues, il faut s'écouter : nous sommes tous à égalité dans cet hémicycle !

Madame la ministre, disais-je, vous nous reprochez de ne pas vouloir comprendre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Oui, c'est ce que je pense !

Mme Laurence Cohen. J'estime que c'est un jugement de valeur…

Mme Élisabeth Borne, ministre. Soit !

M. Jacques Grosperrin. Les valeurs, ça vous connaît !

Mme Laurence Cohen. … qu'il est inutile de porter dans cet hémicycle.
Pourquoi je vous dis ça, madame la ministre ? Parce que je sais très bien ce qu'est une autorité organisatrice. Je le sais d'autant mieux que j'ai été conseillère régionale et présidente d'une commission au STIF. (Exclamations ironiques sur les travées du groupe Les Républicains.)

Mme Fabienne Keller. Félicitations !

Mme Laurence Cohen. Eh oui, chacun fait en fonction du mandat qui lui a été confié ! Je connais donc très bien le

fonctionnement des autorités organisatrices de transport.

En l’occurrence, nous ne demandons pas de passer outre ces autorités, mais d’encadrer davantage la procédure. En effet, une région fait avec les moyens dont elle dispose. Or ces moyens diminuent de plus en plus. Vous n’avez qu’à demander aux régions ! Nous ne voulons pas porter atteinte aux pouvoirs de ces régions ou des autorités organisatrices, mais simplement mettre en place un dispositif qui contribuera à la préservation du service public. Je ne vois pas en quoi cet amendement entre en contradiction avec le droit européen.

Vous donnez un pouvoir discrétionnaire à l'ARAFER

Nouveau pacte ferroviaire : article 1er ter

Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018

Avec cet amendement, nous souhaitons préciser les critères qui seront utilisés par l'ARAFER, afin de définir si une ligne librement exploitée porte atteinte ou non à l'équilibre d'un contrat de service public. Dans la rédaction actuelle de l'article 1er ter, rien n'est précisé sur le sujet, ce qui revient au fond à donner un pouvoir discrétionnaire à une autorité administrative indépendante, ce à quoi nous ne sommes pas favorables.

Nous proposons de retenir comme critères d'un test d'équilibre non seulement des éléments financiers et économiques traditionnels, tels que les dispositions relatives à l'équilibre économique prévues par le contrat de service public, les pertes de recettes et coûts supplémentaires éventuels à court et moyen terme, les bénéfices éventuels à court et moyen terme, l'évolution de la rentabilité des services exploités par le titulaire du contrat de service public, mais également des éléments plus généraux relatifs à l'impact environnemental de ces nouvelles liaisons, l'accessibilité financière pour les usagers, ou la cohérence de la liaison projetée par les politiques locales d'aménagement du territoire.

Il s'agit, vous l'aurez compris, d'encadrer les pouvoirs confiés ici à l'ARAFER, afin de prendre en compte l'ensemble des inconvénients qui peuvent naître d'une exploitation nouvelle et de garantir ainsi le maintien du service public dans des conditions pérennes.

Le Haut Comité du système de transport ferroviaire est une instance nationale extrêmement importante

Nouveau pacte ferroviaire : articles additionnels après l’article 1er ter

Par Pierre Ouzoulias / 31 mai 2018

Cet amendement est quasiment identique à celui que notre collègue vient de soutenir avec brio.

Je confirme à M. le rapporteur que le Sénat a adopté l’amendement n° 209 à l’unanimité. Nous pensons en effet que le Haut Comité du système de transport ferroviaire est une instance nationale extrêmement importante, qu’il faut renforcer et à laquelle il faut donner des moyens supplémentaires.

Suivant l’approche adogmatique et constructive qui caractérise nos prises de position, je vous soumets même, ici et maintenant, une proposition d’ordre du jour pour la première réunion de ce haut comité.

Nous pourrions, comme l’a suggéré notre rapporteur, discuter du problème du nœud lyonnais, avec une question subsidiaire que je vous pose, madame la ministre : quels moyens le Gouvernement compte-t-il engager, dans le cadre de cette régulation nationale, pour résorber ce nœud ?

Il faudra bien que les technocrates européens comprennent que la logique de marché n'a pas sa place dans le secteur ferroviaire

Nouveau pacte ferroviaire : article 2

Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018

Cet amendement tend à supprimer l'article 2, qui, depuis la lecture à l'Assemblée nationale, n'a rien gagné en qualité, bien au contraire !
Cet article vise à faire en sorte, une fois de plus, que le Parlement soit dessaisi de ses prérogatives naturelles et constitutionnelles, en l'occurrence via la transposition de deux directives relatives à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire.

Posons la question comme elle doit l'être : transposer ces directives, produits d'une politique qui est à l'origine de la crise que connaît le secteur depuis une vingtaine d'années, est-ce une fatalité ? Surtout, est-ce une bonne idée, au moment où le gouvernement de Mme Theresa May, pourtant peu enclin à trouver quelque intérêt à la gestion publique, semble de plus en plus favorable à la renationalisation de certaines parties du réseau britannique dont les exploitants sont en grande difficulté financière ? Est-ce vraiment une bonne idée, sachant que c'est précisément la logique d'ouverture à la concurrence qui, voilà vingt ans, a conduit à la création de Réseau ferré de France, première mouture de SNCF Réseau, produit juridique de la séparation entre infrastructures et exploitation, devenu réceptacle d'une dette ferroviaire progressant de manière inexorable ?

Il faudra bien, un jour, que les technocrates européens comprennent que la logique de marché n'a pas véritablement sa place dans un secteur ferroviaire où l'intensité capitalistique et la faiblesse des rendements attendus limitent, par principe, le nombre des tickets d'entrée dans le grand bal de la concurrence libre et non faussée !

D'ailleurs, la SNCF doit être le premier opérateur non britannique sur le marché ferroviaire outre-Manche, suivie à brève distance par Transdev, filiale de la Caisse des dépôts et consignations, et l'on se souviendra que c'est la Deutsche Bahn qui est venue concurrencer, par filiale interposée, la SNCF en France pour le transport du fret.

Cette situation d'oligopole obligé, si l'on peut dire, n'exclut évidemment pas de recourir à l'argent public quand il s'agit d'équilibrer les comptes.

Ni le contribuable ni l'usager des transports n'ont donc grand-chose à attendre de cette ouverture à la concurrence. Quant à ceux qui en attendent des effets bénéfiques pour l'aménagement du territoire, ils seront sans doute quelque peu déçus, puisque le syndrome de réduction des dessertes frappant les Länder de l'ex-République démocratique allemande, par exemple, risque fort de trouver sa traduction hexagonale.

Ensuite, bien entendu, on pourra continuer à faire l'Europe, ou plutôt une certaine Europe, contre la volonté des peuples !

Nous ne sommes pas favorables à cet objectif, que ce soit à l'horizon de 2023 ou à celui de 2039

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 bis

Par Laurence Cohen / 31 mai 2018

L'article 2 bis prévoit des modalités spécifiques d'ouverture à la concurrence en Île-de-France, sur une période large courant de 2023 à 2039. Est-il utile de préciser que nous ne sommes pas favorables à cet objectif, que ce soit à l'horizon de 2023 ou à celui de 2039 ?

Cet article vient aussi confirmer nos craintes d'une ouverture à la concurrence pour l'ensemble du réseau ferroviaire national.

Il est vrai que le réseau francilien est spécifique, très dense, différencié entre les lignes du Transilien, le RER et les autres services, exploité par plusieurs opérateurs, dont la SNCF et la RATP.

Cependant, nous avons un désaccord de fond : une délégation de service public à un opérateur privé, ce n'est pas la même chose qu'une délégation de service public à un opérateur public national, voire à deux opérateurs nationaux aux missions complémentaires, comme la RATP et la SNCF.

Je vais prendre un exemple précis. Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice de transport en Île-de-France, souhaite confier à une filiale privée de la RATP la mise en exploitation de la future ligne du tramway T9, qui reliera la porte de Choisy à Orly et remplacera la ligne de bus 183, la plus chargée de la région parisienne. L'enjeu est d'importance pour les 44 000salariés : une partie d'entre eux se trouveraient hors statut, avec toutes les conséquences négatives que cela implique – nous les avons soulignées hier et je n'y reviendrai pas –, y compris pour les passagers, notamment une baisse de la qualité de service.

Cette ouverture à la concurrence se traduira par l'intervention d'une multitude de sociétés privées, dont le principal souci sera non pas le service rendu à égalité à chacune et à chacun, mais la recherche de la rentabilité maximale. Ce n'est pas la conception que nous nous faisons des transports, en Île-de-France comme sur le plan national. D'ailleurs, en 2011, nous avions mené bataille contre la privatisation du T Zen 3. L'action conjuguée de notre groupe à la région et des syndicalistes avait amené le STIF à renoncer.

Pourquoi ne pas laisser la RATP exploiter le T9 ? C'est le combat que nous continuons à mener à l'échelon du Val-de-Marne. L'article 2 bis visant à élargir la démarche de Mme Pécresse, nous en demandons la suppression.

Mme Laurence Cohen. Il est vrai, monsieur le rapporteur, que je ne suis pas une artiste. Vous n'avez donc pas répondu à ma question, mais je remercie Mme la ministre et M. Karoutchi d'avoir bien voulu dialoguer avec nous sur la proposition que nous avons faite.

Monsieur Karoutchi, j'entends vos arguments. Nous avons tous deux siégé au STIF, et si nous nous sommes opposés…

M. Roger Karoutchi. Pas toujours !

Mme Laurence Cohen. … sur un certain nombre de politiques, mais nous nous sommes aussi parfois rejoints,…

M. Roger Karoutchi. Oui !

Mme Laurence Cohen. … dans l'intérêt des Franciliennes et des Franciliens. Il y a un respect mutuel entre nous.

Je pourrais partager vos propos, la chute exceptée. Il n'existe aucun exemple montrant que déléguer un service public à des filiales privées permet d'améliorer la situation.

M. Roger Karoutchi. On n'a pas essayé !

Mme Laurence Cohen. Le problème que vous dénoncez avec raison tient à un sous-investissement chronique qui dure depuis des années.

M. Roger Karoutchi. Oui ! Depuis vingt ans !

Mme Laurence Cohen. Il est le fait de gouvernements de tous bords...

M. Roger Karoutchi. De gauche et de droite !

M. Antoine Lefèvre. C'est la réalité !

Mme Laurence Cohen. ... qui ont complètement négligé le secteur des transports. La solution réside dans une intervention de l'État, sous-tendue par la volonté de remettre les transports à flot et d'y consacrer des moyens importants. Ce n'est pas seulement l'affaire d'une région ou d'une autre ! Là est notre désaccord.

Cela fait vingt ans que le réseau souffre de sous-investissement

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 bis

Par Pierre Ouzoulias / 31 mai 2018

Monsieur Karoutchi, je partage complètement le bilan que vous avez dressé, mais, encore une fois, je ne vois pas par quel miracle l’ouverture à la concurrence ferait d’un seul coup descendre du ciel 3 milliards d’euros pour régler le problème fondamental du doublement du tunnel du RER entre les stations Châtelet et Gare du Nord.

M. Olivier Jacquin. Eh oui !

M. Pierre Ouzoulias. Comme ma collègue vous l’a dit, cela fait vingt ans que le réseau souffre de sous-investissement. Le problème tient à une rupture entre le moment où l’État a cessé d’investir dans les transports parisiens et celui où la région a repris le flambeau et essayé de rattraper le retard, imputable à l’État.

Aujourd’hui, vous le savez comme moi, tous les moyens vont aux quelques lignes dont la réalisation a été jugée prioritaire pour que les jeux Olympiques ne soient pas un désastre.

M. Philippe Dallier. C’est formidable, les jeux Olympiques !

M. Pierre Ouzoulias. Pour les autres lignes, on attendra la fin des jeux Olympiques pour peut-être investir afin de régler les problèmes. Je viens encore de recevoir un courrier de Mme Pécresse sur ce sujet.

Je suis désolé, monsieur Karoutchi, mais je ne vois pas en quoi l’ouverture à la concurrence améliorera mon quotidien d’usager énervé d’un service public qui ne fonctionne plus...

L'ouverture à la concurrence risque de surcharger des voies déjà saturées

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 bis

Par Fabien Gay / 31 mai 2018

L'ouverture anticipée à la concurrence pour le RER E nous interpelle.
Outre l'opposition de notre groupe à l'ouverture du rail à la concurrence, dont on voit bien que même les Britanniques reviennent, l'idée même d'un échéancier pour les mises en concurrence nous interroge.

Le Gouvernement nous explique que l'enjeu de cette réforme est de réunifier un réseau éclaté, à des fins de meilleure gestion et de meilleure lisibilité. Pourtant, décider une mise en concurrence anticipée pour une ligne du RER va à l'encontre de cette logique.

Un autre écueil tient au choix même de la ligne E. L'argument avancé en commission a été que le matériel y est plus récent – c'est vrai –, ce qui permet des taux de ponctualité et de régularité supérieurs. Cela souligne d'ailleurs la nécessité de réinvestir massivement dans les infrastructures pour améliorer la qualité du service rendu aux usagers. Pour autant, si le taux de ponctualité est supérieur sur la ligne E, tout n'y est pas parfait. Pis, la mise en concurrence risque d'aggraver la situation.

Il est proposé de permettre l'ouverture à la concurrence dès 2025 pour une ligne qui sera probablement en pleins travaux à cette date. De fait, si l'extension vers Nanterre-La Folie et Mantes-la-Jolie est censée être terminée en 2024, il nous semble qu'il faut savoir raison garder, tant les retards de travaux sont devenus une norme dès qu'il s'agit de transports.

Par ailleurs, il faut rappeler que le trafic des trains sur la branche menant à Tournan connaît déjà des difficultés après Nogent-Le Perreux, en raison d'une saturation due au passage de quatre à deux voies et à la circulation des trains Paris-Mulhouse, des trains de la ligne P du Transilien vers Provins et Coulommiers et des TER Champagne-Ardenne. En toute logique, l'ouverture à la concurrence risque de surcharger des voies déjà saturées, au mépris de la qualité du service, mais aussi de la sécurité des passagers.

Dernier problème, et non des moindres : l'extension vers l'Ouest parisien est une nécessité. En effet, la station Haussmann-Saint-Lazare n'a pas la capacité d'être un terminus, ce qui explique son engorgement actuel. Si le retournement à la gare de Magenta est possible, il n'empêche que les limites techniques, en termes de nombre de trains en circulation, sont atteintes.

C'est pour l'ensemble de ces raisons que nous demandons la suppression de cette anticipation de l'ouverture à la concurrence.

Pour finir, un peu de poésie pour faire plaisir à M. le rapporteur : si l'on ne veut rien reconnaître comme inconnu et nouveau, on a une pensée dogmatique, mais si l'on ne veut rien tenir pour connu et acquis, on ne peut avoir qu'une pensée inconsistante.

L'incapacité du privé à faire face à ses obligations de service public

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 ter

Par Éliane Assassi / 31 mai 2018

Monsieur le président de la commission, encore une fois, nous ne sommes pas d'accord...

Réaliser quelques économies d'échelle au prix d'un démantèlement de l'exploitation ferroviaire entre de multiples compagnies concurrentes ne nous convient pas. Au demeurant, notre pays a déjà fait l'expérience de services ferroviaires privés.

En 1837, alors que les chemins de fer commençaient à se développer en France, le grand poète Alphonse de Lamartine, qui n'était pas qu'un romantique échevelé, soulignait la nécessité pour l'État de s'en occuper exclusivement afin d'en écarter « toutes les corporations industrielles et financières », qualifiées par l'auteur du Lac de « tyrannie à mille têtes […], meilleure forme que l'oppression ait jamais pu prendre pour écraser les individus et les intérêts généraux ».

Ne l'oublions pas, le réseau de l'État s'est développé en tant que réponse pertinente à l'incapacité du privé à faire face à ses obligations de service public.

L'article 2 ter vise à définir, à côté des services librement exploités, des services conventionnés dotés d'autorités organisatrices, que ce soit l'État ou les régions. Nous ne croyons pas en un système où se côtoient un service régulé et un service strictement concurrentiel. C'est pourquoi nous demandons la suppression de cet article.

Pourquoi s'entêter à promouvoir le transport routier ?

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 ter

Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018

Aux termes de l'alinéa 3 de l'article 2 ter, « les services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national et les services de transport routier effectués, le cas échéant, en substitution de ces services ferroviaires » sont assurés par les entreprises ayant conclu avec l'État, autorité organisatrice, un contrat de service public.

Peu importe le type de contrat conclu entre l'État et l'autorité organisatrice des services de transport routier : nous sommes opposés à ce que les services de transport ferroviaire d'intérêt national puissent être assurés durablement par des autocars. C'est pourquoi nous demandons, par cet amendement, la suppression d'une telle mention.

Je ne reviendrai pas sur l'argumentaire, déjà bien rodé, démontrant l'intérêt de privilégier le transport ferroviaire plutôt que les autocars, que ce soit pour des raisons environnementales, de diminution des risques d'accident ou encore de confort des usagers, sans parler de l'accessibilité.

Je rappelle simplement que les transports sont le plus gros contributeur – 29 % du total – aux émissions de gaz à effet de serre, le transport routier représentant 95 % de cette contribution.

Dès lors, pourquoi s'entêter à promouvoir le transport routier, en remplacement du transport ferroviaire ou en combinaison avec celui-ci ? Nous ne comprenons toujours pas sur quels arguments le Gouvernement se fonde pour continuer dans cette voie, si ce n'est, une fois encore, celui, purement idéologique, selon lequel il faut toujours plus de concurrence pour alimenter toujours plus le marché !

Nous sommes, je crois, tous d'accord pour dire que les cars ne remplaceront jamais les trains du point de vue de la qualité de service.

Actuellement, plus aucun train ne circule sur la ligne Grenoble-Gap, pour cause de grève. (Mme la ministre s'esclaffe.) C'est aussi le cas entre les périodes de grève, madame la ministre ! Peut-être est-ce le premier pas vers une fermeture ? En tout état de cause, quand des cars ont été affrétés, des personnes en fauteuil roulant et des cyclistes se sont mobilisés, ne pouvant accéder à ce mode de transport. Le car n'offre absolument pas la même qualité de service que le train.

Il est possible d'invoquer les exceptions définies par le règlement OSP

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 quater

Par Fabien Gay / 31 mai 2018

Le présent article définit les conditions d'ouverture à la concurrence des services dits « conventionnés ».

Vous avez indiqué, madame la ministre, que les autorités organisatrices devraient être en capacité d'invoquer toutes les possibilités d'exceptions prévues par le règlement « obligations de service public », ou OSP, permettant la poursuite des contrats de gré à gré.

C'est un minimum qui avait été exclu par la proposition de loi émanant du Sénat et dont les dispositions ont été reprises par la commission, qui a décidé de soumettre l'invocation de ces exceptions à un avis conforme de l'ARAFER.
Tout est ainsi fait pour qu'il ne soit pas recouru aux exceptions prévues par le règlement OSP. On organise par là même une surtransposition des directives européennes.

Nous aurions souhaité, pour notre part, souhaité que le Gouvernement choisisse de ne pas ouvrir à la concurrence les services conventionnés sur l'ensemble du territoire, en invoquant à l'échelon national les exceptions définies par le règlement OSP, dont le paragraphe 4 bis de l'article 5 prévoit que « sauf interdiction en vertu du droit national, l'autorité compétente peut décider d'attribuer directement des contrats de service public relatifs à des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer : soit lorsqu'elle considère que l'attribution directe est justifiée par les caractéristiques structurelles et géographiques pertinentes du marché et du réseau concernés et notamment leur taille, les caractéristiques de la demande, la complexité du réseau, son isolement technique et géographique et les services couverts par le contrat ; soit lorsqu'un tel contrat aurait pour effet d'améliorer la qualité des services ou le rapport coût-efficacité, ou les deux, par rapport au précédent contrat ».

La CGT indique, dans son document « Ensemble pour le fer », qu'en s'appuyant sur ce texte et en exigeant des normes sociales, qualitatives et environnementales de haut niveau, comme prévu au paragraphe 6 de l'article 4, la Nation peut garder le service public ferroviaire. Nous partageons largement cette analyse !

Le rôle de l'ARAFER est de faire de la place aux nouveaux entrants

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 quater

Par Fabien Gay / 31 mai 2018

Au travers de cet amendement, nous demandons a minima le rétablissement de la rédaction initiale de l'article 2 quater.

En effet, en commission, un amendement de Jean-François Longeot a été adopté, qui tend à durcir le recours aux exceptions prévues par le règlement européen OSP, conformément à l'esprit de la proposition de loi Maurey, dont notre collègue avait été le rapporteur et qui allait plus loin encore, en supprimant toute possibilité de recours à ces dérogations.

Alors que le texte initial permettait de soumettre pour avis à l'ARAFER le recours aux exceptions permises par le règlement, l'amendement susmentionné visait à transformer cet avis motivé en avis conforme pour deux exceptions : tout d'abord, la dérogation pour circonstances exceptionnelles, prévue au 3 bis de l'article 5 du règlement européen du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ; ensuite, la dérogation dite « de performances », prévue au 4 bis du même article.

Nous contestons ce pouvoir d'autorisation confié à l'ARAFER. En effet, nous le savons tous, le rôle et la raison d'être de cette autorité indépendante sont de faire de la place aux nouveaux entrants. C'est d'ailleurs cette même autorité qui avait déclaré que, si prise isolément, chacune des dérogations autorisées par le quatrième paquet ferroviaire peut présenter un intérêt opérationnel, leur application cumulée pourrait faire peser un risque de ralentissement du processus d'ouverture à la concurrence, à rebours de l'esprit de ce quatrième paquet ferroviaire. Nous voyons bien quel type de décisions pourra rendre l'ARAFER...

Nous proposons de respecter le droit européen, lequel permet le recours à ces exceptions sans qu'il soit nécessaire d'obtenir un avis conforme de l'ARAFER. Le présent amendement vise donc à rétablir le texte issu des travaux de l'Assemblée nationale.

Nous souhaitons qu'une vigilance s'exerce sur les nouveaux opérateurs

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 quater

Par Pascal Savoldelli / 31 mai 2018

Il s'agit d'un amendement de repli, très simple, qui vise à encadrer les contrats de service public conclus avec des opérateurs privés.

Souhaitant que ces derniers soient soumis à des contraintes de service public, nous proposons que le 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.
Nous n'avons pas inventé cette liste : elle figure à l'article L. 2141-3 du code des transports, relatif au contrat d'objectifs conclu entre SNCF Mobilités et l'État.

Nous souhaitons qu'une vigilance s'exerce sur les nouveaux opérateurs, afin qu'ils soient soumis à des objectifs comparables à ceux qui sont assignés à SNCF Mobilités. Il s'agit d'éviter ainsi une distorsion de concurrence.
Madame la ministre, cette nuit, quand ma collègue Laurence Cohen vous a parlé du livret destiné à financer la transition écologique, vous nous avez répondu que ce livret représentait de l'endettement. Vous aviez raison, il faut le reconnaître,...

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je suis contente de vous avoir convaincus !

M. Pascal Savoldelli. ... mais il y a plusieurs formes d'endettement. Vous savez très bien, madame la ministre, qu'un livret d'épargne populaire est extérieur aux marchés financiers (Mme la ministre s'étonne.) et qu'il n'est alimenté par aucune avance des actionnaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est de la dette !

M. Pascal Savoldelli. Oui, mais un livret vert pour financer la transition écologique relève de l'épargne populaire, laquelle ne passe pas par les marchés financiers. Ce n'est donc pas le même type d'endettement que celui qui est lié à la dette privée.

Qu’adviendra-t-il des cheminotes et des cheminots qui refuseront le transfert à un opérateur privé ?

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 quinquies

Par Fabien Gay / 31 mai 2018

Monsieur le rapporteur, madame la ministre, il est bien que nous puissions échanger longuement sur cet article. Nous suivons l’actualité et connaissons donc les éléments que vous avez rappelés, mais des questions restent en suspens. C’est sur ces points que les cheminotes et les cheminots attendent des réponses.

Qu’adviendra-t-il des cheminotes et des cheminots qui refuseront le transfert à un opérateur privé ? C’est une véritable interrogation. Ils peuvent refuser le transfert à un opérateur privé parce qu’ils sont attachés à la SNCF, au service public. Nous rencontrons de nombreux cheminotes et cheminots, syndiqués ou non, qui sont dans ce cas.

Qu’adviendra-t-il des cheminotes et des cheminots si l’opérateur privé auquel ils ont été transférés perd la délégation de service public qu’il avait obtenue pour cinq ou dix ans ? Quid du droit au retour ? C’est là aussi une véritable question. Vous avez commencé à y répondre, madame la ministre, mais il faut creuser encore.

Enfin, un certain nombre de cheminotes et de cheminots s’interrogent sur le sort des nouveaux entrants, présents dans l’entreprise depuis moins de six mois. Sur ce point, il subsiste un doute.

Il faudra pouvoir avancer sur toutes ces questions au fil de la discussion.

Notre amendement vise à assurer le respect des carrières des cheminots et des cheminotes

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 quinquies

Par Pascal Savoldelli / 31 mai 2018

Il s'agit d'un amendement de repli. Mme la ministre a dit publiquement, avec raison, qu'il faut accélérer la table ronde réunissant le président de Transdev et de l'Union des transports publics et ferroviaires, l'État et les syndicats de salariés.

On nous dit qu'il s'agit d'une grande ambition nouvelle dont la majorité actuelle serait seule à l'origine, mais nous savons tous qu'une convention collective est en discussion depuis la fin de 2013. La négociation n'a pas abouti ; elle a avancé sur six points et bloque sur trois autres. Transdev, l'Union des transports publics et ferroviaires et les syndicats des personnels ont décidé de prolonger leurs discussions sur ces trois points précisément dans l'attente de la réforme, qui prévoit une ouverture à la concurrence, une filialisation et un changement de statut. Dans ce débat, il ne faut pas perdre de vue l'historique des faits.

Si nous avons déposé cet amendement de repli par rapport à notre opposition de principe à l'ouverture à la concurrence, c'est parce que nous nous soucions de l'avenir des salariés qui seront transférés. Il vise à confirmer que le transfert des salariés de la SNCF à des opérateurs privés devra se faire dans le respect des spécificités des métiers et de l'organisation du travail des cheminots et des cheminotes.

Nous pensons, pour notre part, que le respect des spécificités des métiers et les droits fondamentaux des salariés n'ont pas été tout à fait garantis par la loi Travail. Cet amendement vise à assurer le respect des carrières des cheminots et des cheminotes, que nous souhaitons longues et dévouées, ainsi que la reconnaissance de leurs métiers bien particuliers, dont les savoir-faire doivent être conservés.

Quelle que soit notre opinion sur la flexibilité ou la mobilité, la question du retour dans l'entreprise et celle du volontariat sont très importantes. Je ne pense pas que les poser relève d'une approche partisane. Nous avons tous connu des personnes dont l'expérience dans le secteur public a été profitable dans le secteur privé, et inversement.

Nous refusons de confier l'exploitation des gares à un opérateur privé

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 quinquies

Par Fabien Gay / 31 mai 2018

Cet amendement, qui anticipe sur un amendement similaire que nous défendrons tout à l'heure, tend à revenir sur la possibilité ouverte par le texte d'intégrer les gares dans les contrats de service public.

L'avenir de ces infrastructures, qui sont le support du service public ferroviaire, font partie du patrimoine de la nation et constituent un élément du réseau ferroviaire.

Nous estimons, par principe, que ces structures doivent continuer à relever de Gares et Connexions, sous la responsabilité du groupe public ferroviaire intégré, et donc ne pas être filialisées.

Nous sommes, par conséquent, opposés au recours au modèle « transporteur-intégrateur », qui permettrait de confier la gestion des gares au seul opérateur de ces infrastructures, et ce pour plusieurs raisons.

La première est que nous prônons l'unité du réseau. Considérant les gares comme un élément de l'infrastructure, nous souhaitons un gestionnaire unique. Nous estimons même que la démarche de contractualisation est contradictoire avec la volonté affichée d'unifier la gestion et l'exploitation des gares sous la responsabilité de SNCF Réseau, reconnaissance implicite du caractère déterminant d'infrastructure ferroviaire de celles-ci.

La deuxième raison est que cette option n'est envisageable que pour les gares desservies par un unique transporteur. Qu'en sera-t-il pour toutes les autres, celles qui sont utilisées par plusieurs opérateurs ferroviaires ? Rien ne précise ce et n'exclut un recours aux contrats de service public dans ce cadre.
De plus, une telle possibilité d'intégration dans le contrat de service public suppose que les gares soient placées sous la responsabilité des régions, ce qui implique d'intensifier encore une décentralisation qui s'opère déjà aujourd'hui, mais, hélas ! sans les ressources adéquates.

Enfin, ouvrir la possibilité de confier l'exploitation des gares à un opérateur privé, même sous contrat avec une région, ne nous semble pas pertinent. Une gare, élément du réseau et partie intégrante du domaine public, ne peut être confiée à un opérateur privé.

Nous proposons donc la suppression de cette possibilité d'intégration de la gestion des gares dans les contrats de service public.

Il vaudrait mieux éviter d'employer l'expression « sac à dos social »

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 quinquies

Par Pascal Savoldelli / 31 mai 2018

L'article 2 quinquies, élaboré lui aussi au terme d'une grande concertation, puisqu'il a été introduit en commission à l'Assemblée nationale par adoption d'un amendement du Gouvernement... Largement récrit au Sénat, il porte sur le devenir des cheminots en cas de changement d'opérateur.

Je ne reviendrai pas sur notre opposition à l'ouverture à la concurrence. Il vaudrait mieux éviter d'employer l'expression « sac à dos social », diversement appréciée par les cheminots et les cheminotes. Elle a pu choquer certains ; les travailleuses et les travailleurs, même s'ils ne manquent pas d'humour, sont attentifs aux mots.

Pour parler de façon plus technique, il s'agit ici de la portabilité des droits. Nous pensons que cette réforme organise un début de morcellement du statut. Elle permettra un transfert au fil de l'eau des employés de la SNCF vers des entreprises privées, dont beaucoup seront moins soucieuses de garantir de bonnes conditions de travail que de dégager une rentabilité.

Nous voulons la pérennisation du statut des cheminots et un service public ferroviaire de qualité. Nous n'avons pas obtenu la suppression de l'article 2 quinquies. Cet amendement de repli vise au moins à garantir à la branche un rôle prépondérant dans la détermination des modalités du transfert des salariés de la SNCF. Nous ne comprenons pas pourquoi l'article renvoie certaines modalités 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 le maintien des droits sociaux acquis.

Tous les cheminots ne sont pas politisés ou syndiqués. Ce qu'ils veulent, c'est connaître leur futur statut et les modalités de leur éventuel transfert. Il faut le comprendre !

Il ne revient pas aux cheminots de subir les conséquences négatives de l’ouverture à la concurrence

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 quinquies

Par Éliane Assassi / 31 mai 2018

Nous avons bien noté les évolutions du texte et la place donnée au volontariat. Toutefois, nous estimons que ce n’est pas suffisant.

Cet amendement vise donc à prévoir que le refus du salarié de changer d’employeur ne pourra être considéré comme une démission et qu’il n’aura donc aucune conséquence sur le maintien du contrat de travail.

Il appartiendra à SNCF Mobilités de formuler des propositions raisonnables permettant la poursuite de la relation contractuelle au sein du groupe public. Il ne revient pas aux cheminots de subir les conséquences négatives de l’ouverture à la concurrence.

En raison de l’importance que nous attachons à cet amendement, nous avons déposé une demande de scrutin public.

Les cheminots sont profondément attachés à leur entreprise

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 quinquies

Par Fabien Gay / 31 mai 2018

Monsieur le rapporteur, madame la ministre, je vous remercie de ces réponses. Je me félicite du climat respectueux qui prévaut dans ce débat très intéressant. Nous avançons, mais il reste tout de même un grand nombre de points à négocier.

Vous avez dit tout à l'heure que vous réuniriez les partenaires sociaux dans les prochains jours, madame la ministre. Quel rôle l'État jouera-t-il dans ces négociations tripartites ? Se bornera-t-il à organiser la réunion, sans intervenir, ou jouera-t-il un rôle actif, par exemple pour garantir aux salariés et aux représentants de leurs organisations syndicales qu'il n'y aura pas de dumping social ?

Enfin, si les cheminots et cheminotes sont évidemment attachés au service public, ils sont aussi profondément attachés à l'entreprise SNCF. Parfois, leurs parents et leurs grands-parents y ont eux aussi travaillé. Le transfert à un opérateur privé, qui constitue une grande nouveauté, ne se fera pas sans casse, y compris sur le plan psychologique. Un transfert à un opérateur privé est donc loin d'être une petite affaire !

Vous affirmez que les transferts de personnel protègent les salariés, en vous appuyant sur des exemples de transferts d'entreprises privées à d'autres entreprises privées, mais cela n'a rien à voir avec un transfert de personnel d'une entreprise à 100 % publique à une entreprise privée : les situations sont complètement différentes !

Il convient de ne pas restreindre dans le temps ce droit à réintégration

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 quinquies

Par Fabien Gay / 31 mai 2018

Certes, nous reconnaissons que certaines avancées ont été accomplies en commission pour ce qui concerne les garanties apportées au personnel.

Toutefois, au travers de cet amendement, nous souhaitons aller plus loin.
Un amendement de M. le rapporteur, adopté en commission, a ouvert un début de droit à réintégration : sur cette base, les salariés qui, avant d'être transférés, étaient régis par le statut, peuvent demander à retrouver ce dernier s'ils sont réembauchés sur un poste vacant par la SNCF ou ses filiales. Cette possibilité est ouverte pendant une période limitée dans le temps, comprise entre trois et six ans, suivant leur transfert.

Cette disposition, qui est le fruit des différentes auditions menées par M. le rapporteur, est évidemment une avancée pour les cheminotes et cheminots.
Néanmoins, il convient à nos yeux de ne pas restreindre dans le temps ce droit à réintégration. Nous proposons donc que les agents puissent être réembauchés au statut par la SNCF sur un poste vacant, sans mention de délai. Ainsi, nous défendons la création d'un véritable droit au retour. Il s'agit là d'un élément important de sécurisation dans les parcours personnels ; à charge des conventions collectives d'être suffisamment attractives pour que les salariés ne soient pas tentés de revenir au statut.

Ce n'est pas aux salariés de la SNCF de payer les conséquences de la libéralisation. Il convient donc de garantir, pour celles et ceux qui ont d'ores et déjà été embauchés au statut, un véritable droit à réintégration, comme corollaire de la garantie de l'emploi. C'est tout le sens de notre amendement.

Ce n’est absolument pas une avancée sociale

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 quinquies

Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018

Les mots ont un sens ! Il ne s’agit pas du tout, comme je l’ai entendu dire, d’une avancée sociale. Pour encadrer la perte du statut du cheminot, on repousse de six à huit ans le délai pendant lequel les anciens cheminots pourront réintégrer le statut.

Cela constitue une avancée dans la discussion de ce projet de loi – ce sont d’ailleurs les salariés qui, par leur grande mobilisation, l’ont rendue possible, et nous la soutiendrons –, mais ce n’est absolument pas une avancée sociale.

Une petite concession, mais pas une avancée sociale

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 quinquies

Par Fabien Gay / 31 mai 2018

J'ai appris que c'était au Sénat que l'on mettait fin aux grèves… Soyons sérieux : c'est aux organisations syndicales, aux cheminots et aux cheminotes qu'il revient de décider des modes d'action au sein de leur intersyndicale.
Je note qu'il s'agit là d'une concession faite au mouvement social après vingt-quatre jours d'une grève inédite par sa longueur et par sa mobilisation, puisque plus de 50 % des personnels roulants sont toujours en grève au bout de vingt-quatre jours.

Il ne s'agit pas d'une avancée sociale – cette expression a une autre signification dans notre pays, notamment pour le mouvement ouvrier –, mais d'un demi-recul social, d'une petite concession. Nous voterons cet amendement, mais je tenais à préciser qu'il ne faut pas lui accorder plus d'importance qu'il n'en a réellement.

Parler d’avancée sociale relève d’une attitude purement politicienne

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 quinquies

Par Pascal Savoldelli / 31 mai 2018

Je souscris totalement à ce que vient de dire Fabien Gay. Il s’agit non pas de mener un débat sémantique, mais de respecter la mémoire, celle de la République et celle du mouvement ouvrier. Les avancées sociales, ce sont la liberté syndicale, les congés payés… Notre pays a une histoire, et bien que l’on puisse en faire des lectures différentes, nous sommes responsables devant nos concitoyens de la manière dont nous employons l’expression « avancée sociale ». Prenons-y garde.

Nous allons voter cet amendement, mais nous ne pouvons pas laisser passer cette formulation, car nous pensons qu’il fallait associer davantage les cheminots, dans leur diversité syndicale, aux conditions du transfert et, de manière générale, au projet de réforme.

Il s’agit d’un pas social, et nous l’acceptons, mais, compte tenu du contexte de grave conflit social que nous connaissons, parler d’avancée sociale relève d’une attitude purement politicienne, bien que ce ne soit sans doute pas volontaire. C’est donc un pas social, c’est même un recul de la part du Gouvernement, car ce n’était pas prévu.

Comme je l’ai dit tout à l’heure de manière apaisée, monsieur le rapporteur, la commission n’a pas chômé, puisqu’elle a proposé à différents articles environ six nouveaux items d’ordonnance en plus de l’ordonnance demandée par le Gouvernement.

Aussi, je le répète, ne nous demandez pas de dire que cette mesure constitue une avancée sociale et n’utilisez pas cet argument, car ce terme a une histoire pour l’ensemble du monde ouvrier. Cette histoire s’est parfois écrite au détriment du monde patronal, mais c’est une belle histoire, celle des congés payés, de la liberté syndicale, des conventions collectives, et j’en passe.

Quel sera l'avenir de ces cheminots transférés à l'autorité organisatrice ?

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 quinquies

Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018

Cet amendement de repli vise à insérer un alinéa au présent article, afin de garantir aux futurs ex-salariés de la SNCF leur emploi dans tous les cas de figure, comme le prévoit leur statut de cheminot.

En effet, le cas de défaillance du nouvel employeur, qui devra cesser son activité et licencier son personnel, est prévu dans le texte depuis l'adoption d'un amendement en commission tendant à faire supporter la charge aux autorités organisatrices, qui n'en ont pourtant pas les capacités. Cela peut sembler étrange. Quel sera l'avenir de ces cheminots transférés à l'autorité organisatrice ? Quel lien demeurera entre leur cœur de métier et leur nouvel emploi ?

La garantie d'emploi des anciens salariés de la SNCF leur est conférée par leur statut, et le Gouvernement s'est engagé à la préserver. Pour qu'elle demeure une réalité, la loi doit prévoir leur réintégration au sein de la SNCF dans cette éventualité.

Nous proposons donc que les anciens salariés de la SNCF disposent d'un droit à être réintégrés dans le groupe public ferroviaire en cas de défaillance éventuelle du cessionnaire.

Permettez-moi simplement d'apporter une précision. Le problème est bien que le transfert des anciens salariés s'effectue vers les autorités organisatrices, notre crainte étant que celles-ci n'aient pas les moyens d'assumer cette charge.
L'amendement vise donc à inscrire dans la loi que les salariés dont le nouvel employeur est défaillant réintègrent SNCF Mobilité, ce qui est tout de même un peu différent.

Il s'agit bien d'une remise en cause du statut des cheminots

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 quinquies

Par Pascal Savoldelli / 31 mai 2018

Monsieur le président de la commission, je ne voudrais pas mal interpréter vos propos. Vous allez donc me dire si je me trompe : vous venez de dire qu'il y avait une remise en cause du statut des cheminots.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Non !

M. Pascal Savoldelli. Il s'agit donc bien d'une remise en cause du statut ! Il va falloir alors nous démontrer que de cet ancien statut va naître un nouveau statut de plus haut niveau. Pour l'instant, nous ne sommes pas convaincus.

Par ailleurs, vous avez parlé d'un « sac à dos social » important. Il faut voir quel est le point de comparaison… Et vous avez utilisé une expression que je n'avais pas encore entendue : le « parachute social » des cheminots. La dernière fois que j'ai entendu parler de parachute ici, que j'ai lu cette expression dans la presse ou que je l'ai rencontrée dans la bouche de nos concitoyens, de droite comme de gauche, c'était pour désigner des parachutes dorés ! Je n'ai jamais entendu d'autre expression…

Monsieur le président de la commission, j'aime mieux partager mon ressenti avec vous plutôt que de mal interpréter ou manipuler vos propos : parler ainsi de cheminots ayant un prétendu « parachute social » et un « sac à dos social » important, franchement, ce n'est pas terrible…

Les garanties ayant trait à l'emploi ne sont pas suffisantes

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 quinquies

Par Éliane Assassi / 31 mai 2018

Pour notre part, nous ne voterons pas cet article, même si nous constatons avec satisfaction l'évolution intervenue en commission. En effet, pour avoir rencontré l'unité syndicale et être en liaison avec elle, nous estimons que les dispositions de cet article ayant trait à la garantie de l'emploi ne sont pas suffisantes.

Fabien Gay et Pascal Savoldelli ont déjà abondamment parlé de l'amendement n° 269. Je crois qu'il faut respecter l'unité syndicale qui se maintient depuis plusieurs semaines, sans essayer de nous faire croire, même au travers d'un amendement déposé en séance, que l'on ferait une révolution et apporterait de grandes améliorations pour les cheminots.

Cet amendement n'est pas une révolution : c'est une avancée, dont nous prenons acte, mais qui ne modifie pas sur le fond ce que contient ce texte, ni les limites qu'il comporte.

Nous avons déposé un certain nombre d'amendements qui ne relevaient pas de l'utopie, mais qui étaient en prise avec le réel vécu par les cheminots. Aucun n'a eu l'heur de vous convenir. Nous ne sommes donc pas dupes : nous notons des avancées, nous reconnaissons le travail de la commission, mais tout cela ne nous amène pas à voter l'article.

Un risque de dumping social

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 quinquies

Par Fabien Gay / 31 mai 2018

Pour conclure sur les négociations tripartites, nous avons une petite différence : je crois que l’État doit jouer un rôle primordial, notamment sur la question, importante, du dumping social.

Madame la ministre, vous le savez bien : c’est une chose que d’être à la table de négociation pour ouvrir les discussions et permettre aux acteurs de se rencontrer, c’en est une autre que de jouer un rôle majeur dans les négociations.

Je le répète avec force : si l’on veut éviter, en particulier, le dumping social, il faudra que vous soyez extrêmement mobilisée ; bien plus, que vous jouiez un rôle. En effet, je le répète, ce n’est pas anodin, pour l’ensemble des cheminotes et des cheminots.

Les trains d'équilibre du territoire ont été abandonnés par l'État

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 sexies

Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018

Cet article fixe les modalités du calendrier d'ouverture à la concurrence des services conventionnés par l'État pour les trains d'équilibre du territoire, visés par tant d'attaques ces dernières années : ces lignes, initialement au nombre de trente, ne sont plus aujourd'hui que quelques-unes. On peut même parler d'un abandon coupable par l'État, qui s'est défaussé de dix-huit lignes sur les régions et qui, parallèlement, a supprimé six lignes de trains de nuit.

Nous parlons donc déjà d'un service public sinistré. Pourtant, l'État, en faisant le choix de conventionner ces services dès 2010 et d'en devenir l'autorité organisatrice en 2011, avait envoyé un fort signal sur l'intérêt de ces lignes pour l'aménagement du territoire. Le tout en respectant totalement le règlement OSP, sur le fondement duquel l'exploitation des lignes d'équilibre du territoire a pu être qualifiée d' « obligation de service public susceptible de faire l'objet d'une compensation par l'État ».

Cette situation particulière aurait dû conduire, à nos yeux, à continuer de faire bénéficier ces lignes des exceptions au regard de l'ouverture à la concurrence ouvertes par l'article 5 du règlement OSP, qui fait référence à des caractéristiques spécifiques. L'aménagement du territoire et l'intérêt général qu'il recouvre répondent selon nous à une telle caractéristique spécifique.

Ainsi, au lieu de privilégier l'ouverture à la concurrence, l'État pourrait choisir la voie de l'effort public pour ces lignes, en renforçant la convention avec SNCF Mobilités, l'opérateur historique du service public.

Le développement de ces lignes passe non pas par un changement d'opérateur, mais par des investissements en termes de matériels roulants – l'État s'y est engagé –, d'infrastructures et de renforcement de l'offre. Or la contribution de l'État est prévue en baisse constante sur la période 2016-2020…

Selon les modalités fixées par cet article, l'État pourra, entre 2019 et 2023, choisir la concurrence ou la poursuite des contrats avec la SNCF. À partir de 2023, l'obligation de mise en concurrence s'imposera à lui à l'issue de la dernière convention, dont la durée ne peut dépasser dix ans. La dernière convention signée entre l'État et SNCF Mobilités date du 17 février 2017 ; elle arrivera donc à échéance en 2020.

Madame la ministre, pouvez-vous nous éclairer sur la volonté du Gouvernement en la matière ? Renouvellerez-vous, comme la loi vous y autorise, la convention avec SNCF Mobilités pour trois ans ou, comme le permet cet article, pour dix ? Cette décision ne serait pas neutre, puisqu'elle renverrait l'ouverture à la concurrence à 2030 pour les Intercités.

Je vous remercie d'avance de votre réponse, qui concerne l'offre de service public ferroviaire maillant notre territoire et créant les conditions d'un accès de tous à la mobilité.

Toute ligne supprimée a entraîné un report sur des bus ou sur la voiture individuelle

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 sexies

Par Laurence Cohen / 31 mai 2018

Nous demandons, au travers de la suppression de cet article, celle de la libéralisation des trains d'équilibre du territoire. En effet, cette libéralisation nous paraît un contresens par rapport à l'histoire de ces lignes qui sont considérées comme d'intérêt national, car elles participent à l'aménagement du territoire.

Madame la ministre, pensez-vous franchement que leur exploitation par des opérateurs privés sera plus efficace et, surtout, maintenue, compte tenu de leur fréquentation souvent peu rentable ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Oui !

Mme Laurence Cohen. Ce service public a été décimé ces dernières années, je le répète, par une gestion purement comptable ayant conduit à des suppressions de ligne, notamment dans le service de nuit, pour des raisons qui n'ont rien à voir avec l'intérêt social et environnemental de ces lignes.

Pourtant, parlons clair : toute ligne supprimée a entraîné un report sur des bus ou sur la voiture individuelle. À l'heure de la COP24, c'est une aberration, tant on sait que le secteur des transports porte une lourde responsabilité dans l'émission de gaz à effet de serre ! Je réitère très solennellement notre opposition totale à cette vision à courte vue.

Certes, il y a eu des engagements sur le renouvellement du matériel ferroviaire, mais cela n'est pas suffisant. Il faut changer de prisme et conventionner de nouvelles lignes, pour mieux répondre au défi climatique et aux besoins de nos concitoyennes et de nos concitoyens.

La libéralisation du secteur entérine un changement de vision : le transport ferré est considéré non plus comme un outil de puissance publique, mais comme un secteur économique offrant un service avant tout marchand à des clients. D'ailleurs, on ne parle plus de voyageurs, ni même d'usagers. La boucle est bouclée !

Si nous continuons sur ce chemin, la prochaine étape sera bien évidemment la suppression totale des trains d'équilibre du territoire. L'objet de notre amendement est justement de faire en sorte que nous n'en arrivions pas là.

Le privé ira vers les secteurs rentables

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 sexies

Par Fabien Gay / 31 mai 2018

L’État, en tant qu’autorité organisatrice, a déjà lancé un appel à manifestation d’intérêt : pour l’exploitation des trains d’équilibre du territoire et des trains de nuit. Résultat : comme ce n’était pas rentable, personne n’a répondu… Aussi, bus de nuit ! Avec, à la clef, la dégradation des conditions de voyage et l’aggravation de la dette environnementale.

Nous retrouvons là notre débat d’il y a quelques instants sur l’ouverture à la concurrence. Même si les régions lancent des appels à manifestation d’intérêt, le privé ira vers les secteurs rentables. L’exemple des trains d’équilibre du territoire et des trains de nuit le montre. Nos craintes ne sont donc pas sans fondement. Néanmoins, si j’ai tort, madame la ministre, dites-le-moi !

L'effort de financement du réseau n'est pas compatible avec l'arrivée de nouveaux entrants

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 sexies

Par Laurence Cohen / 31 mai 2018

Cet amendement de repli est très simple : nous proposons, à l'instar de ce qui se passe en Île-de-France et au nom des arguments qui ont déjà été avancés au sujet du règlement OSP et de la spécificité du réseau et de l'effort d'investissement, que l'ensemble des transports conventionnés par l'État soient ouverts à la concurrence, non pas en 2023, mais en 2033, afin de laisser à l'opérateur aujourd'hui en situation de monopole le temps de se préparer à cette évolution défavorable.

Je vous rappelle les craintes, formulées par l'ARAFER, d'une multiplication des acteurs dans le secteur. L'effort de financement du réseau n'est pas compatible avec l'arrivée de nouveaux entrants, qui constitue un élément de complexification de la gestion du réseau.

Nous demandons donc le report de cette ouverture à la concurrence en 2033 et le maintien de la situation de monopole de SNCF Mobilités jusqu'à cette date, afin que cette entreprise puisse exercer ses missions de service public. En effet, il n'y a pas de raison que vous n'accordiez pas à une autre partie du territoire ce que vous avez accordé à l'Île-de-France.

Avec ces amendements, nous ne revoyons pas nos exigences à la baisse ; nous essayons, dans le cadre d'une réforme qui, vous l'avez compris, ne nous convient pas, de défendre un projet de société. Celui-ci devrait être partagé par tous, mais, malheureusement, tel n'est pas le cas.

SNCF Mobilités a besoin de stabilité

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 sexies

Par Laurence Cohen / 31 mai 2018

Avec cet amendement de repli, nous demandons que la date de l'ouverture à la concurrence des services conventionnés par l'État, fixée à 2023 en vertu du quatrième paquet ferroviaire, ne puisse pas être anticipée par l'État, comme le prévoit le présent article.

Madame la ministre, vous pouvez au moins vous engager sur ce point, puisque vous êtes concernée au premier chef, l'État étant dans ce cas l'autorité organisatrice. L'échéance n'est pas si lointaine et ne dépasse pas, ou si peu, la mandature. Vous pourriez au moins attendre l'année 2023 et ne pas précipiter les choses, comme nous le craignons, en fixant à 2020 la date de l'ouverture à la concurrence, alors même que la convention avec la SNCF devra être renouvelée.

SNCF Mobilités a besoin de stabilité, tandis que s'annoncent des réformes importantes et structurelles.

Mme Laurence Cohen. Je trouve que les explications fournies sont à géométrie variable ! J'ai bien entendu ce que l'on vient de me répondre, mais nous sommes en train de parler d'un problème très particulier : les TET, qui sont en grande difficulté, les régions ayant fait beaucoup avec les moyens dont elles disposent.

Monsieur le rapporteur, nous ne cherchons pas à vous faire prendre conscience de nos efforts pour minimiser nos exigences – d'ailleurs, ce sont non pas des exigences, mais des ambitions ! Nous constatons simplement que, ce matin, vous avez tenté de nous démontrer qu'il fallait absolument considérer la région Île-de-France comme un cas spécifique en matière d'ouverture à la concurrence, étant donné sa complexité, et que, cet après-midi, quand nous vous demandons d'appliquer le même raisonnement aux TET, vous nous répondez, malgré tous les arguments que nous avons avancés, que c'est impossible et que de telles dispositions ne passeront pas la rampe !

Franchement, cela n'est pas sérieux, d'autant moins que sont primordiaux les enjeux soulevés en matière de transport, dans des territoires où les usagers sont menacés de ne plus pouvoir se déplacer en train, notamment la nuit ! J'attire par ailleurs votre attention sur le fait que l'on déporte le transport de voyageurs du train vers les bus et les cars.

Avec ces amendements, nous ne revoyons pas nos exigences à la baisse ; nous essayons, dans le cadre d'une réforme qui, vous l'avez compris, ne nous convient pas, de défendre un projet de société. Celui-ci devrait être partagé par tous, mais, malheureusement, tel n'est pas le cas.

Le versement transport que nous proposons rapporterait 700 millions d'euros par an

Nouveau pacte ferroviaire : articles additionnels après l'article 2 sexies

Par Pascal Savoldelli / 31 mai 2018

Par cet amendement, nous formulons une nouvelle proposition pour que l'avenir du pacte ferroviaire national ne se cantonne pas à des questions strictement organisationnelles, même si celles-ci sont importantes, et qu'il ne soit pas étudié sans que l'on aborde en même temps les conditions de l'exercice des missions de service public, donc le financement du service public ferroviaire.

Notre groupe dépose cette disposition très régulièrement ; je ne suis pas le plus ancien ici, puisque je n'ai été élu qu'en septembre 2017, mais ceux de nos collègues qui ont de la mémoire doivent s'en souvenir. La dernière fois que mon groupe l'a fait, c'était tout simplement en mars dernier, lors des discussions sur la proposition de loi de nos collègues Maurey et Nègre.

À l'époque, madame la ministre, vous nous aviez répondu que cette question serait débattue lors de l'examen du projet de loi d'orientation sur les mobilités et qu'il était trop tôt pour la poser. C'était au mois de mars dernier. Aussi, on vous la repose aujourd'hui !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Et je vous répondrai la même chose !

M. Pascal Savoldelli. De notre côté, nous pensons qu'il ne faut pas attendre, car le dispositif que nous proposons est déjà opérationnel.

La question est simple : doit-on, oui ou non, prévoir des ressources nouvelles pour les régions, afin qu'elles développent leurs services ferroviaires, notamment dans le cadre de leurs nouvelles compétences, puisqu'elles récupèrent des anciennes lignes et, bientôt, des lignes à faible trafic ? Évidemment, on est conscient qu'il ne s'agit pas d'une « bagatelle » – excusez-moi ce terme un peu trivial – sur le plan financier, puisque le versement transport que nous proposons rapporterait 700 millions d'euros par an.

Madame la ministre, vous avez évoqué à deux reprises l'effort de 3,7 milliards d'euros que l'État va consentir. Eh bien, je vais vous donner un coup de main ! Mes collègues de la commission des finances peuvent en attester : j'ai trouvé 3,4 milliards d'euros, sur ces 3,7 milliards d'euros, dans le futur projet de loi de règlement du budget et d'approbation des comptes de l'année 2017.

Malheureusement, et je m'adresse plus particulièrement à mes collègues siégeant sur les travées de gauche, le budget de la Nation devra verser 3,4 milliards d'euros aux entreprises au titre du CICE. Vous voyez que le raisonnement qui était le nôtre avant ce débat garde toute son actualité : les faits sont là, et ils sont têtus !

Mme la présidente. Monsieur Savoldelli, l'amendement n° 91 est-il maintenu ?

M. Pascal Savoldelli. On ne doit pas anticiper une suite dont on ne connaît pas la teneur, madame la ministre, même si, a priori, j'ai tout lieu de vous croire. D'ailleurs, comme vous serez présente lors des débats, et que nous serons également présents, nous vérifierons !

En outre, comme cet amendement tend à mettre en place un versement transport, qui pourrait rapporter 700 millions d'euros par an, il ne serait pas inutile de laisser l'ensemble de nos collègues arbitrer cette question, me semble-t-il. En effet, nous représentons tous des territoires, et je suis sûr que nous sommes tous attachés à ce que les régions disposent des moyens de leur politique.

Je maintiens donc cet amendement, madame la présidente.

Un taux réduit de TVA pour le transport des voyageurs

Nouveau pacte ferroviaire : articles additionnels après l'article 2 sexies

Par Pascal Savoldelli / 31 mai 2018

Une fois encore, je vais aborder la question du financement des transports et des ressources des autorités organisatrices.

Avec cet amendement, qui a également une histoire, puisqu'il est récurrent, voire résilient, nous voulons appliquer aux transports publics urbains et interurbains de voyageurs, notamment aux transports publics soumis à des obligations de service public, comme les TER et les TET, le taux dévolu aux produits de première nécessité, soit 5,5 %, en considération de leur rôle social essentiel et de leur contribution à la réalisation des objectifs de transition énergétique.

Évidemment, un tel taux allégerait également la facture, non seulement des régions, mais aussi des intercommunalités. Nous reprendrions ainsi le dispositif de l'article 3 de notre proposition de loi permettant de maintenir et de développer sur l'ensemble du territoire national une offre de transport ferroviaire régional de qualité, qui a été débattue au Sénat le 10 décembre 2015. Je rappelle que cet article avait alors été adopté à la majorité du Sénat.

Mme Éliane Assassi. C'est vrai !

M. Pascal Savoldelli. De plus, cet amendement tend à répondre à une sollicitation de l'Association des régions de France.

Madame la ministre, lors de l'examen de la proposition de loi de nos collègues Maurey et Nègre, vous nous avez opposé que cette mesure n'avait pas fait l'objet d'une évaluation. C'est assez amusant, monsieur le rapporteur : tout à l'heure, vous vous plaigniez d'un excès de rapports, alors que, dans l'exemple que je prends, on nous demandait au contraire d'en produire un… (M. le rapporteur sourit.) Vous voyez, j'ai moi aussi la mémoire du débat !

Cette évaluation est simple en réalité : il s'agit de rétablir la situation qui prévalait avant 2012, quand le taux est passé à 7 %, avant d'être fixé à 10 % en 2014.

La majorité des activités exercées par SNCF Mobilités sont menacées

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 septies

Par Fabien Gay / 31 mai 2018

Nous souhaitons supprimer l'article 2 septies, qui ouvre à la concurrence les transports régionaux de voyageurs à l'horizon 2023. En effet, cette mesure fait courir un risque majeur de déstabilisation à très court terme de SNCF Mobilités. La preuve, c'est que le relâchement des liens entre cette filiale et l'État a justifié la baisse de la note de l'opérateur par l'agence de notation Fitch.

La majorité des activités exercées par SNCF Mobilités sont menacées. Je rappelle que, au quotidien, quelque 330 millions de personnes sont transportées par TER et que 1 650 TER roulent sur le réseau ferré.

Cette ouverture se fera à la découpe, contrat de service public par contrat de service public. Une telle démarche pose question au regard de l'unité du réseau et de la cohérence globale de son exploitation.

Madame la ministre, vous nous dites que les régions sont majoritairement favorables à cette réforme. Aujourd'hui, oui, peut-être, mais il y a quelques années, ce n'était pas le cas ! Ainsi, dans un avis de 2011, l'ARF estimait que les multiples réformes menées depuis 1997, afin de rendre la libéralisation possible, avaient suscité une désintégration du système, une multiplication des acteurs et une dilution des responsabilités, qui rendent l'ensemble incompréhensible.

Multiplier les opérateurs sur un réseau en mauvais état et dont la gouvernance est en pleine crise, ne pourrait que créer des difficultés supplémentaires, voire porter atteinte à la sécurité des circulations.

À nos yeux, cette analyse reste juste aujourd'hui. Les problématiques réelles qu'ont soulevées les autorités organisatrices portaient sur la vétusté des réseaux, le niveau des péages payés à SNCF Réseau et l'opacité de la SNCF. La libéralisation ne répond à aucun de ces enjeux de transparence et de financement du réseau ferroviaire.

Au fond, cette ouverture à la concurrence n'a qu'un seul objectif : limiter le nombre de dessertes en faisant supporter le poids de cette décision aux régions.

Les régions, qui sont asphyxiées financièrement par les charges non compensées et la reprise d'un certain nombre de lignes, voient dans cet abandon une solution à une équation insoluble. L'État profiterait également de cette décision, puisque les dépenses de transport au titre des contrats de plan État-région diminueraient aussi.

Il s'agit donc d'un jeu de dupes contre le service public ferroviaire et les usagers des transports. Pour toutes ces raisons, nous demandons la suppression de cet article.

Un problème pour les cheminots qui souhaiteront réintégrer un poste à la SNCF

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 septies

Par Fabien Gay / 31 mai 2018

Il s’agit d’un amendement de repli.

Il faut bien mesurer ce que représente l’« avancée sociale » – elle n’en est pas une, en réalité – consentie tout à l’heure à propos de la réintégration des salariés au statut.

M. Gérard Cornu, rapporteur. Ce n’est pas une avancée, mais un pas ! (Sourires.)

Mme Éliane Assassi. Vous êtes déjà plus raisonnable !

M. Fabien Gay. Disons, la demi-reculade sociale !

Savez-vous que la majorité des conventions TER sont conclues pour une durée de plus huit ans ?

M. Gérard Cornu, rapporteur. Et alors ?

M. Fabien Gay. Cela va poser un problème pour les cheminots et cheminotes qui souhaiteront réintégrer un poste à la SNCF. Voilà qui montre bien que, en définitive, ce n’est pas une avancée sociale.

M. Gérard Cornu, rapporteur. Oh !

M. Fabien Gay. C’est la raison pour laquelle mon groupe proposait une réintégration au statut sans limites dans la durée. Vous le savez, une majorité des conventions TER conclues le sont pour dix ans, ce qui bloquera un certain nombre de cheminots.

Nous sommes opposés à ce transfert qui contribue à dépecer et à vendre à la découpe l'entreprise historique

Nouveau pacte ferroviaire : article 2 nonies

Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018

Cet amendement tend à supprimer l'article 2 nonies, qui reprend des articles de la proposition de loi Maurey-Nègre, dont nous avons débattu en mars dernier. Ces articles visent à organiser un transfert clefs en main aux régions des ateliers de maintenance et du matériel roulant.

Nous sommes opposés à ce transfert, certes volontaire de la part des régions, mais qui contribue à dépecer et à vendre à la découpe l'entreprise historique. Déjà, une telle disposition avait été proposée dans la loi de 2014, mais elle n'a pas été mise en œuvre, faute de volonté des régions. Aujourd'hui, la situation est un peu différente, ce qui explique ces articles.

L'accès au matériel roulant et aux ateliers constitue un enjeu fort dans le contexte de l'ouverture à la concurrence. Les déclarations de l'ARAFER sonnent, à ce titre, comme un aveu : le montant des investissements réalisés pour acquérir une flotte de matériel roulant ferroviaire constitue une importante barrière à l'entrée de concurrents.

Transférer les matériels roulants et les ateliers de maintenance est donc l'une des conditions pour attirer de nouveaux opérateurs. C'est le seul intérêt de cette mesure. Pour autant, celle-ci n'est pas sans poser problème, notamment dans le cas des ateliers de maintenance, qui ne sont pas tous dédiés à la maintenance des trains du réseau de transport express régional, les TER. Ainsi, d'après SNCF Mobilités, le taux d'affectation à l'activité TER varie de 35 % à 93 %.

Dès lors, comment faire le tri entre ce qui est transférable et ce qui ne l'est pas ?

Il convient également de s'interroger sur l'avenir des politiques de maintenance, des processus industriels et de l'ingénierie ferroviaire gérés nationalement par les services de la SNCF, qui ont toujours démontré leur pertinence technique et leur capacité à assurer la sécurité et la qualité du matériel roulant.

Au-delà de la perte de l'efficacité qualitative et économique d'une maintenance unifiée et pilotée de matière centralisée, comment pouvons-nous être assurés que, demain, cette maintenance morcelée, éclatée, ne se transformera pas en maintenance à plusieurs vitesses, mettant en péril la sécurité des usagers ?

De nombreux points sont également à clarifier, notamment sur les conditions de transfert des personnels, la valeur des actifs ou la façon dont le coût de démantèlement des matériels roulants anciens sera pris en charge. En effet, les régions n'ont pas à supporter les conséquences financières de décisions prises antérieurement à la régionalisation du transport ferroviaire.

Parce que cette reprise par les régions des matériels de la SNCF participera à l'affaiblissement de l'opérateur historique, nous proposons donc la suppression de cet article.

L'exemple de la téléphonie mobile

Nouveau pacte ferroviaire : article 3

Par Fabien Gay / 31 mai 2018

Je formulerai quelques observations, madame la ministre, pour marquer notre opposition à l'adoption de cet article 3, et je ferai un détour par la question des opérateurs alternatifs avant un retour d'expérience. Il est tout de même temps, en effet, de se libérer quelque peu des illusions de l'ouverture à la concurrence.

Dans le champ du ferroviaire ouvert à la concurrence, il se passe ce qui a pu se passer dans d'autres services publics ayant subi le même traitement. On pense aux renseignements téléphoniques, à l'oligopole cartellisé de la téléphonie mobile ou au réseau de bus promus par la loi Macron. Nous nous retrouvons très vite avec une situation déjà connue : en lieu et place d'un monopole public animé par les vertus et qualités du service public, nous avons un oligopole d'entreprises.

Cet oligopole de structures, de masse critique évidente, directement en lien avec des opérateurs ferroviaires venus de l'étranger – la SNCF, quant à elle, travaille au Royaume-Uni ou encore en Allemagne –, n'a rien à voir avec une logique de PME. Il s'arrange sur les prix, le partage du marché et les conditions de service offertes à la clientèle.

Examinons, par exemple, le cas de la téléphonie mobile. Nous avons quatre opérateurs : Orange, l'opérateur historique dans notre pays, dont le capital, fruit des efforts de l'ensemble de la Nation, a été dilapidé, Free, SFR et Bouygues Telecom. Ce dernier opérateur est, certes, une société spécialisée, mais ses liens avec un groupe multifonctions en font, en quelque sorte, la poule aux œufs d'or destinée à en permettre la rentabilité.

Les opérateurs de la téléphonie mobile se sont accordés sur un modus vivendi, évidemment dissimulé au grand public, lorsqu'il fallut assurer la montée en puissance du marché du téléphone mobile et équiper à peu près tout habitant de ce pays âgé d'au moins douze ans d'un appareil de cette nature.

Maintenant que nous sommes parvenus à la quasi-saturation du marché en termes de nombre d'abonnés, la concurrence se détermine sur les variables sociales et la dégradation continue des conditions de travail des salariés du secteur. Le téléphone mobile, quand il est low cost, va de pair avec le low cost en matière de critères sociaux.

Pour autant, cette concurrence organisée et structurée n'a pas répondu aux attentes de ceux qui ont ouvert le secteur à la concurrence en 1996, à savoir garantir une égalité d'accès aux services de téléphonie mobile, avec tout ce que cela implique pour la vie quotidienne.

Une dilapidation des actifs du groupe public

Nouveau pacte ferroviaire : article 3

Par Fabien Gay / 31 mai 2018

Je sais qu'il est tard et que cela fait trois jours que nous débattons, mais je pense que nous devons aller au bout de cette discussion. (M. Roger Karoutchi s'exclame.)

Je le redis, nous avançons des arguments. Nous sommes d'ailleurs un peu seuls à le faire dans cet hémicycle, mis à part certains collègues qui nous accompagnent. Nous sommes très actifs, mais nous irons jusqu'au bout, non pas par volonté de faire de l'obstruction, mais parce que la question du patrimoine de la SNCF, estimons-nous, ne peut pas se régler à la petite serpe.

Cette fois, l'affaire est diablement sérieuse. Il s'agit de créer les conditions de transfert intégral des équipements, des femmes et des hommes du rail au bénéfice des sociétés parcellisant les activités actuelles de la SNCF. L'objectif est de créer les conditions d'une large ouverture à la concurrence, y compris en procédant à la cession au privé des matériels et personnels de l'actuelle SNCF.

Cette logique est en ligne avec une partie de l'organisation interne de la société nationale, dans laquelle les cheminots se trouvent de plus en plus cantonnés sur un réseau donné, par exemple le réseau sud-est ou le réseau nord, sans parler de la spécialisation des trains de banlieue. Ce mouvement vers la spécialisation est nuisible à la cohérence du métier lui-même.

Cet article 3 concerne donc la cession, avec armes et bagages, des personnels de la SNCF et de ses équipements, au profit des nouveaux opérateurs, moyennant la liquidation des atouts et garanties.

Le règlement européen, comme l'article, n'exclut nullement que l'on procède à une sorte de vente par appartement, permettant d'ailleurs, du point de vue de l'État – je pense notamment aux comptes publics –, qu'une partie de la dette d'investissement portant sur les matériels puisse être gagée sur l'indemnisation de leur cession.

Cette dilapidation des actifs du groupe public est une mauvaise manière faite aux usagers, et ce d'autant plus qu'elle risque fort de conduire à l'extrême usure, après l'extrême usage des matériels ainsi transférés. En outre, elle s'appuie sur un évident moins-disant social, ouvrant la possibilité, dans le cadre des sociétés ferroviaires banalisées, d'un recrutement de personnels précaires, aux fins de limiter les coûts.

M. Roger Karoutchi. Il ne manque plus que la canonnade de L'Aurora…

M. Fabien Gay. Pendant ce temps, il faudra également solder les comptes du gestionnaire d'infrastructures et atteindre progressivement, pour ce qui le concerne, l'équilibre économique... De tels objectifs nous semblent si peu cohérents et tellement contradictoires que nous ne pouvons que proposer cette suppression.

Ce sujet mérite d'être traité autrement que par une ordonnance

Nouveau pacte ferroviaire : article 3

Par Pascal Savoldelli / 31 mai 2018

Cet amendement est simple ; tout le monde ici, du moins ceux qui sont fidèles à nos débats, peut en comprendre le sens. Il s'agit de supprimer le renvoi par cet article à une énième ordonnance des conséquences du refus par un salarié de son transfert vers un opérateur concurrent.

Nous estimons qu'il s'agit d'un élément central de la réforme ferroviaire, qui mérite d'être traité. Comme nos débats vont encore durer quelques heures, je prends un peu d'avance, madame la ministre : hier, tard dans la nuit, je vous ai parlé de SNCF RE, domiciliée au Luxembourg, qui compte un seul salarié et recycle 11 millions d'euros par an pour la SNCF.

Il n'est pas tard – il est seulement vingt et une heures quarante-cinq. J'y reviendrai dans la soirée.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je m'en réjouis !

M. Pascal Savoldelli. Nous verrons si l'unique salarié de cette filiale peut, lui, être transféré, s'il veut retourner à la SNCF.

Des éléments que nous jugeons essentiels restent soustraits aux parlementaires

Nouveau pacte ferroviaire : article 3

Par Éliane Assassi / 31 mai 2018

Cet article permet le recours à des ordonnances pour transposer le règlement sur les obligations de service public, dit « règlement OSP », et réformer les services conventionnés.

À la suite de l'adoption de nombreux amendements gouvernementaux par l'Assemblée nationale, le champ de l'habilitation prévue s'est largement réduit. Des éléments que nous jugeons essentiels restent pourtant soustraits aux parlementaires. Il en est ainsi de l'alinéa 6, qui permet le recours aux ordonnances pour déterminer le devenir des biens reçus, créés ou acquis par la SNCF pour l'exécution d'un contrat de service public ferroviaire attribué avant 2023. Il s'agit notamment du matériel roulant et des ateliers de maintenance.

Que l'on parle du matériel reçu, c'est une chose, mais évoquer le matériel créé ou acquis par la SNCF semble bien trop large. Cette question est trop importante pour être renvoyée à plus tard, d'autant qu'elle est déjà traitée dans le nouvel article 2 nonies. Nous ne pouvons accepter le recours à une ordonnance sur un sujet aussi structurant pour l'avenir de SNCF Mobilités, qui se verrait ainsi dépouillée de ses biens en même temps que de ses contrats.

Certes, les régions ont largement participé au financement des matériels roulants, mais est-ce une raison suffisante ? Pourquoi ne pas laisser les nouveaux entrants réaliser des investissements ? Pourquoi leur permettre de récupérer les matériels, les agents, les ateliers ? Quelle sera donc la différence si tout change dans une stricte continuité ?

Par ailleurs, une telle disposition n'est pas sans poser des problèmes pratiques. En effet, les ateliers de maintenance servent souvent à de multiples tâches, et pas exclusivement aux transports régionaux. Il semble dès lors qu'il soit compliqué de prévoir leur reprise par les régions sans créer de difficultés pour l'organisation de SNCF Mobilités.

Reste enfin une question essentielle, celle du matériel amianté. J'attire sur ce sujet l'attention de l'ensemble du Sénat. Les régions risquent d'hériter de charges qui vont se révéler des cadeaux empoisonnés, si je puis me permettre cette expression, à l'image du matériel lorsque celui-ci est obsolète.

Quoi qu'il en soit, nous ne pouvons légiférer à l'aveugle sur ces questions, même si le champ de l'habilitation a été précisé en commission. Pour cette raison, nous proposons la suppression de cette habilitation. C'est un sujet très sérieux !

Mme Éliane Assassi. Voici une vraie explication de vote. (Exclamations amusées.)

M. Roger Karoutchi. Il est vrai que, d'habitude…

M. Martin Lévrier. Il en existe de fausses ?...

Mme Éliane Assassi. N'essayez pas de me troubler, chers collègues : cela ne marche pas avec moi !

J'ai posé tout à l'heure une question sérieuse, relative à l'amiante. C'est pourquoi j'ai annoncé une « vraie »

explication de vote : n’y voyez aucune malice, madame la ministre, mais je n’ai vraiment pas bien saisi le sens de votre réponse.

Vous savez que nombre d’élus, mais aussi de salariés, de syndicats, etc., sont préoccupés par la question de l’amiante. Beaucoup de rapports, ici, au Sénat, quoi qu’on dise des rapports, ont été produits sur ce sujet, qui est un sujet grave.

De ce point de vue, les régions risquent de se retrouver avec des charges qui seront autant de cadeaux empoisonnés, sans mauvais jeu de mots. Et j’avoue humblement que je n’ai pas bien compris le sens des réponses que vous nous avez données.

Si j’interviens, c’est donc simplement pour demander des précisions sur ce sujet de l’amiante.

Ces comités de suivi des dessertes devraient, selon nous, exercer un contrôle citoyen

Nouveau pacte ferroviaire : article 3 bis A

Par Pascal Savoldelli / 31 mai 2018

Cet amendement a pour objet l'utilité des comités de ligne, dont je rappelle qu'ils ont été supprimés en 2010. À l'Assemblée nationale, nos collègues du groupe de la GDR, la gauche démocrate et républicaine, ont proposé de les rétablir.

Pour notre part, nous nous appuyons sur les comités de suivi des dessertes créés par le présent article pour proposer que ces structures offrent une représentation analogue à celle prévue pour les anciens comités de ligne, gage de démocratie et de contrôle des citoyens sur l'utilisation de leurs impôts.

Par ailleurs, il faut bien dire que personne n'est mieux placé que les usagers d'une ligne pour faire remonter les difficultés de circulation, mais aussi des pistes d'amélioration et d'aménagement des horaires ou des quais d'arrivée par exemple – nous avons tous été confrontés à ce genre de problèmes.

Personne, par ailleurs, ne peut mieux expliciter les limites techniques, financières et managériales que les autorités organisatrices de transport.

Enfin, il nous semble important et nécessaire d'évaluer l'accessibilité, donc de permettre une représentation des associations de personnes handicapées.

Évidemment, il ne s'agit pas pour nous, législateurs, de définir qui doit être membre de ces comités. Notre volonté est que puissent être créés des comités de ligne composés d'usagers aussi divers que possible, dotés d'un rôle d'expertise sur l'organisation et la qualité des services publics.

L'impératif écologique lié au développement du ferroviaire ne peut être négligé

Nouveau pacte ferroviaire : article 3 bis A

Par Fabien Gay / 31 mai 2018

Mes chers collègues, nous allons sans doute vivre un beau moment, car je pense que cet amendement aussi peut être adopté à l'unanimité ! (Exclamations amusées.)

Cet article est issu de l'adoption – vous allez voir que, en plus, nous sommes constructifs ! – d'un amendement de députés UDI à l'Assemblée nationale.

M. Philippe Dallier. Cela arrive !

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. L'amendement était certainement remarquable !

M. Fabien Gay. Vous voyez que nous sommes ouverts.

L'idée n'est pas mauvaise. Il s'agit d'assurer la participation des représentants des associations d'usagers à la gouvernance des services de transports publics réguliers, en créant des comités de suivi des dessertes.

Cependant, l'article ne nous paraît pas complet. Il recense tous les motifs de consultation des comités, mais oublie de porter une attention particulière aux performances énergétiques et écologiques en matière de dessertes. En effet, l'impératif écologique lié au développement du ferroviaire ne peut être négligé. Il doit au contraire apparaître comme une priorité politique. C'est ce que nous avons ajouté hier.

Nous proposons donc d'amender cet article en permettant aux comités de suivi des dessertes de disposer d'un bilan sur l'efficacité énergétique et écologique des choix réalisés en matière de dessertes et de service public des transports.

En adoptant cet amendement à l'unanimité, nous serions en cohérence avec ce que nous avons voté hier.

Nous ne pouvons permettre que des villes ne soient plus desservies au motif de la rentabilité

Nouveau pacte ferroviaire : article 3 bis B

Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018

Cet amendement important vise à mieux associer les territoires.

Nous comptons conférer aux régions, départements, communes et EPCI un droit de regard essentiel sur la gestion des dessertes ferroviaires ou des lignes, en allant plus loin que la simple information ou consultation qui sont actuellement proposées.

Les collectivités locales, en particulier les régions et les communes, ainsi que les EPCI, ont la charge de l'aménagement du territoire et des transports. Il est impensable de passer outre leur avis avant de prendre des décisions aussi graves et difficilement réversibles que la fermeture de lignes ou de dessertes ferroviaires.

Les usagers sont les destinataires du service d'intérêt national qu'est le transport ferroviaire. Ils en sont dépendants pour leur vie professionnelle et personnelle. Il est donc indispensable qu'une négociation s'effectue sur la question des lignes et des dessertes ferroviaires avec les élus locaux. Nous ne pouvons permettre que des villes ne soient plus desservies au motif de la rentabilité.

Cela entraînerait un isolement des populations, un accroissement de la fracture territoriale, avec les conséquences politiques délétères que l'on connaît. Inévitablement, pour compenser cela, il sera mis en place, au mieux, un service de cars, nécessairement plus polluant, pour pallier l'absence de trains. Or nous ne pouvons pas nous permettre d'aller à rebours des efforts écologiques que nous devons effectuer et auxquels la France s'est engagée.

Il nous semble donc nécessaire d'accorder plus de poids aux territoires s'agissant de la gestion des dessertes ferroviaires, tant pour notre responsabilité écologique que pour le respect des citoyens.

Nous souhaitons préserver les réseaux du quotidien

Nouveau pacte ferroviaire : articles additionnels après l'article 3 bis B

Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018

Dans la même perspective que pour l'amendement n° 110, cet amendement vise à prévenir des fermetures de lignes, de dessertes ou la suppression d'un service régional, comme un guichet, de nature à affecter la qualité des services rendus aux usagers.

Encore une fois, le service ferroviaire est essentiel pour la mobilité de tous nos concitoyens. Avec cet amendement, nous souhaitons préserver les réseaux du quotidien, dont les régions ont la charge. Ces derniers sont les plus utilisés pour des raisons professionnelles.

Ainsi, si les régions ont la compétence transports, elles ne peuvent pas s'affranchir de l'avis des départements et des EPCI dans la définition d'un réseau de dessertes et de services efficaces. Cela nous semble d'autant plus indispensable depuis la fusion des régions en 2015, leur grande taille ne leur permettant pas toujours d'assurer un service au plus proche des besoins des citoyens.

Je prends l'exemple de ma région, Auvergne-Rhône-Alpes, où la suppression de la ligne Grenoble-Veynes-Gap en zone rurale entraînerait une augmentation importante du temps de transport pour aller à l'université ou au travail. Quand bien même des cars remplaceraient des trains, cela créerait des difficultés pour les personnes à mobilité réduite, les cyclistes – cela a été évoqué tout à l'heure – et les poussettes, c'est-à-dire une dégradation certaine de l'offre de transport.

Il nous semble donc indispensable que les acteurs communaux et départementaux, ainsi que les EPCI puissent peser dans la gestion des dessertes, des lignes et des services ferroviaires régionaux.

Une région pourra décider de la fermeture d’une desserte ou d’une gare

Nouveau pacte ferroviaire : articles additionnels après l’article 3 bis B

Par Pascal Savoldelli / 31 mai 2018

Si je comprends bien, madame la ministre, la région a le monopole pour décider de la fermeture d’une desserte ou d’une gare.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Oui, c’est sa compétence !

M. Pascal Savoldelli. Vous parlez de dialogue. Mais ce n’est pas suffisant ! Si l’on part de ce principe, il ne faut plus demander aux départements de participer au financement des gares !

Laurent Lafon, qui n’a pas les mêmes opinions politiques que moi, connaît aussi bien que moi le Val-de-Marne. Dans le périmètre de Villiers-sur-Marne, de Bry-sur-Marne et de Champigny-sur-Marne, communes avec des étiquettes politiques très différentes, que dit le préfet ? Que le département doit participer financièrement si nous voulons une gare SNCF pour Bry-Villiers-Champigny !

Les départements, quelle que soit leur couleur politique, sont mis à contribution s’ils veulent une nouvelle desserte ; mais quand il s’agit de donner un avis, car un avis conforme est certes un acte plus administratif, mais c’est tout de même un avis… (Protestations sur les travées du groupe Les Républicains.)

M. Philippe Dallier. Pas du tout !

M. Pascal Savoldelli. C’est un avis. Nous savons tous ici ce qu’est un avis conforme !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Justement, nous le savons tous !

M. Roger Karoutchi. C’est infranchissable !

M. Pascal Savoldelli. Le législateur considère ici que le dialogue est purement formel. Si tout le monde est d’accord, tant pis : votez contre cet amendement : dans vos départements, vous serez contributaires financièrement quand on ouvrira une desserte – je ne sais pas si vous en avez tous les moyens, tous les départements n’étant pas dans la situation des Hauts-de-Seine ! –,…

M. Roger Karoutchi. Allez !

M. Pascal Savoldelli. … mais, ensuite, quand on la fermera, on vous répondra que vous n’avez pas d’avis à donner.

Nous sommes face à un numéro de duettistes

Nouveau pacte ferroviaire : article 3 quater

Par Fabien Gay / 31 mai 2018

Cet article a été introduit par le rapporteur à l'Assemblée nationale et positivement repris par la commission au Sénat. Il tend à prévoir un rapport – cela arrive, monsieur le rapporteur ! (Sourires.) – sur les lignes les moins circulées, les fameuses lignes pointées du doigt par le rapport Spinetta, qui a préconisé leur abandon.

Ne soyons pas dupes ! Nous sommes face à un numéro de duettistes : d'un côté le rapport Spinetta qui demande l'abandon ; de l'autre le rapporteur M. Djebbari qui souhaite, au travers d'un autre rapport, donner du temps au temps et examiner plus précisément l'état de ces lignes.

Au milieu de tout cela, le Gouvernement indique qu'il n'est pas question d'abandonner ces lignes par une décision qui s'imposerait de Paris, mais – je dis bien « mais », car toute la nuance est là – que tout cela sera décidé dans le cadre de discussions avec les régions. Autrement dit, le Gouvernement se déchargera sur les régions de l'avenir de ces petites lignes dans le cadre des contrats de plan État-région... Belle perspective !

Nous considérons, pour notre part, que toute cette agitation autour des petites lignes témoigne de l'absurdité des réformes que vous préconisez et des lettres de missions des différents rapports qui ont été publiés en début d'année.

L'intérêt du service ferroviaire n'est traité que sous l'angle économique et financier. En partant de ce point de vue, il est clair qu'il faut au plus vite se débarrasser de tout ce qui n'est pas rentable et que nous n'avons pas besoin, pour le reste, d'un opérateur public ni d'agents publics. Nous assistons au désengagement total de l'État, qui prétend investir 10 millions d'euros par jour pendant dix ans, soit 3,6 milliards d'euros.

Là encore, vous nous demandez de vous croire sur parole. Mais nous avons été échaudés par trop de plans de relance qui n'ont jamais été financés et par les décisions qui allaient à l'encontre des intérêts de l'État : abandon de l'écotaxe, poursuite des concessions autoroutières, etc.

Toute la réforme repose en réalité sur des efforts de productivité demandés à la SNCF, appelés à compenser le sous-financement de l'État pendant quarante ans. C'est impossible, d'autant que vous placez l'entreprise publique en situation de perdre des marchés.

Exploiter des lignes non rentables, cela demande des investissements publics, donc un engagement public en faveur du transport ferroviaire. En prônant l'ouverture à la concurrence, au contraire, vous laissez la main au privé sur la satisfaction de besoins d'intérêt général. Nous sommes donc extrêmement inquiets sur l'avenir de ces lignes, qui participent au maillage et au désenclavement des territoires, donc au dynamisme économique des régions.

Nous attendons, madame la ministre, des engagements extrêmement forts de votre part sur cette question.

Un rapport pour justifier la fermeture de certaines lignes peu fréquentées ?

Nouveau pacte ferroviaire : article 3 quater

Par Fabien Gay / 31 mai 2018

Il est tout à fait pertinent qu'un rapport soit présenté pour analyser l'état du réseau et des circulations sur les lignes les moins fréquentées.

Néanmoins, le rapport ne doit pas se limiter à cela, selon nous. Il devrait intégrer un volet portant sur le coût d'une remise à niveau des infrastructures et des préconisations pour permettre l'utilisation prolongée de ces lignes. Sans cela, le rapport risque de ne nous inviter qu'à la fermeture de certaines lignes peu fréquentées.

Or il n'existe pas de « petites lignes » ; les lignes du réseau secondaire sont des lignes du quotidien. La problématique du ferroviaire est celle non pas de la quantité, mais de la qualité de l'offre de transports et de la nécessité écologique. Tous nos citoyens sont dépendants du rail. Il faut par conséquent travailler à préserver toutes les lignes et à assurer un service de qualité. Il est d'ailleurs évident qu'une remise à niveau de ces lignes entraînerait une augmentation de leur fréquentation.

En ne s'interrogeant pas sur ces deux points, le rapport demandé risque d'occulter la problématique du droit à la mobilité pour tous. Il nous semble donc indispensable qu'il aborde la question de la mise à niveau des infrastructures et formule des propositions pour une exploitation prolongée des lignes du réseau secondaire, afin d'améliorer leur fréquentation.

De manière discrète et progressive, la SNCF a retiré de la circulation la quasi-totalité des trains de nuit

Nouveau pacte ferroviaire : articles additionnels après l'article 3 quater

Par Fabien Gay / 31 mai 2018

Madame la ministre, je vais vous parler des trains de nuit, sujet sur lequel vous ne m'aviez pas répondu précédemment.

De manière discrète et progressive, la SNCF a retiré de la circulation la quasi-totalité des trains de nuit. Bien entendu, les critères de rentabilité et l'efficacité économique ont été mis en avant pour justifier le démantèlement de ce service public qui apportait, pourtant, beaucoup de satisfaction à ses usagers.

Nous estimons qu'avant toute décision d'arrêt d'un tel service, particulièrement préjudiciable en période de congés, une mission parlementaire aurait pu se pencher sur la question.

La SNCF a argué que les trains de nuit représentaient un véritable gouffre financier. Cette étude aurait donc été bienvenue car nous avons appris, il y a peu, que la Deutsche Bahn, la compagnie ferroviaire allemande, avait falsifié des données afin de justifier la fin de ses trains de nuit.

Nous proposons, à l'instar de nombre d'associations et d'usagers qui se mobilisent pour la sauvegarde de ces trains, de promouvoir les Intercités de nuit comme transports très longue distance au sein de la stratégie pour le développement de la mobilité propre lancée par le ministère de l'environnement.

Nous estimons qu'il faut redéployer les Intercités de nuit en desserte quotidienne pour recréer des liaisons ferroviaires qui ne passent pas par Paris, entre les régions périphériques. Cela permettrait, en outre, de désenclaver les zones de montagne ou encore les territoires excentrés.

Selon nous, une telle politique permettait d'encourager le report modal de l'avion sur le rail à l'échelle européenne, car les trains de nuit permettent de développer les liaisons ferroviaires internationales.

Vous avez mis en avant la vétusté du matériel roulant. C'est malheureusement vrai. La SNCF a anticipé de longue date l'arrêt de ces trains, en ne réinvestissant pas. Mais nous touchons là à une question fondamentale des priorités données en matière de transports.

Nous n'évoquons pas, par exemple, les investissements gigantesques en faveur de la route, qui sont contraires à une politique écologique cohérente et crédible. Ils sont d'autant moins évoqués qu'ils se font au profit du secteur privé, soit directement par la privatisation des autoroutes, soit indirectement en permettant aux transporteurs routiers de circuler avec une politique d'investissements minimum en infrastructures.

Ce sont des choix économiques et des choix de société qui sont faits, en particulier en matière d'environnement.

Je conclurai mon propos en évoquant les congés payés, car le train de nuit y est souvent associé dans la mémoire collective.

La suppression de ces trains pénalise les salariés qui, grâce aux trains de nuit, pouvaient préserver deux journées pleines de vacances.

Nous souhaitons aussi avoir des débats politiques sur la question des trains de nuit

Nouveau pacte ferroviaire : articles additionnels après l'article 3 quater

Par Fabien Gay / 31 mai 2018

Vous aurez compris, madame la ministre, qu'il s'agissait d'un amendement d'appel. (M. Roger Karoutchi rit.)

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ah bon ?

M. Fabien Gay. Ne dites pas : encore un rapport ! Nous n'avons que ce moyen, sinon nos amendements tombent sous le coup de l'irrecevabilité prévue à l'article 40 de la Constitution. Nous souhaitons aussi avoir des débats politiques sur la question des trains de nuit. C'est la troisième fois que j'interpelle Mme la ministre !

Nous avons là un vrai débat, et j'ai entendu votre volonté de maintenir ces trains.

On ne peut pas opposer ces trains aux TGV. J'ai écouté vos propos, mais je veux parler du coût que représentent les voyages en train pour de nombreuses familles. On aurait pu organiser la complémentarité entre les deux. Certains veulent prendre le TGV – je le prends aussi – parce qu'il est rapide ; d'autres veulent partir à moindre coût et ont le temps, notamment pour les vacances et les congés que j'ai évoqués.

Monsieur le rapporteur, j'insiste, ne me dites pas qu'il s'agit encore d'une demande de rapport. Cet amendement soulève une réelle question politique. Nous ne le retirons donc pas. (M. le rapporteur s'étonne.)

Mme Éliane Assassi. Il a du sens !

M. Fabien Gay. Il a effectivement du sens !

Toutes ces questions essentielles ne seront donc pas discutées au Parlement

Nouveau pacte ferroviaire : articles 4

Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018

Cet article prévoit la définition par ordonnance des modalités de l'ouverture à la concurrence en matière de tarifs, de conditions de vente et de gestion des gares.

Il s'agit au fond de questions essentielles qui concernent la qualité du service aux usagers – vous le voyez, nous nous préoccupons également de ces derniers ! – et l'égalité d'accès au service public, dont la gestion des gares est un élément central.

Toutes ces questions ne seront donc pas discutées au Parlement.

Concernant les tarifs, et malgré la volonté de disposer de billetteries communes, de définir des tarifs maximums et de préserver les tarifs sociaux, nous craignons, au fond, comme cela s'est passé dans la majorité des situations d'ouverture à la concurrence de services publics, notamment dans le cadre de la téléphonie ou de l'énergie, que la multiplication des entreprises ferroviaires sur le réseau n'achève de déréguler les tarifs, qui, disons-le, sont déjà élevés et incompréhensibles. Nous avons d'ailleurs proposé des amendements à ce sujet.

Nous notons avec inquiétude aussi le fait que les gares pourront demain être non seulement filialisées au sein d'une société anonyme, mais également gérées par des entreprises privées dans le cadre des contrats de service public passés avec les régions. C'est une privatisation de lieux qui sont parfois, notamment dans des petites villes, de véritables centres de vie. Nous avons déjà largement parlé de cette question hier soir.

Nous considérons que les gares font partie du patrimoine, des infrastructures, que leur gestion doit donc rester dans le giron de la SNCF et non pas être confiée à des opérateurs privés, qui n'ont aucune idée des contraintes d'exploitation de structures support du service public.

Nous voterons donc contre cet article qui enterre définitivement toute idée de service public dans le transport ferroviaire et qui, en organisant une nouvelle fois le passage par voie d'ordonnance, prive les parlementaires de leur pouvoir législatif. Vous comprendrez que cet exercice autoritaire du pouvoir, concernant l'avenir du service ferroviaire, nous semble inacceptable.

Cet article est particulièrement dangereux pour l'avenir des gares

Nouveau pacte ferroviaire : articles 4

Par Éliane Assassi / 31 mai 2018

Je serai assez brève puisque Guillaume Gontard a largement explicité les raisons pour lesquelles nous souhaitons la suppression de cet article.

Je veux revenir sur deux raisons fondamentales qui nous conduisent à demander cette suppression.

Premièrement, sous le prétexte de définir et d'harmoniser les contraintes d'exploitation des services de transport ferroviaire ainsi que les règles générales applicables à toutes les entreprises ferroviaires fixant des obligations de service public, notamment les tarifs sociaux, les règles en matière d'assistance ou d'indemnisation des voyageurs, le présent article met en relief les risques potentiels de dégradation de la qualité de service qui s'attachent à l'ouverture à la concurrence.

Deuxièmement, cet article est également particulièrement dangereux sur la question des gares, en permettant aux autorités organisatrices d'intégrer la gestion des gares dans les contrats de service public.

Nous ne souhaitons pas que les gares, outils d'aménagement du territoire et supports du service public, puissent être gérées ou exploitées par une entreprise privée, soumise à des impératifs de rentabilité financière.

Nous proposons la relance par l'État d'une politique nationale de tarification sociale

Nouveau pacte ferroviaire : articles 4

Par Pascal Savoldelli / 31 mai 2018

Je ne relancerai pas le débat sur qui est pour ou contre l'ouverture à la concurrence…

M. Philippe Dallier. On a bien compris !

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est pourtant intéressant !

M. Pascal Savoldelli. Je ne le ferai pas !

Je présente un amendement sur la relance par l'État d'une politique nationale de tarification sociale. Nous proposons une rédaction très claire de l'alinéa 2 de l'article qui interprète a minima un règlement européen de 2007 portant notamment sur les tarifs maximaux pour les voyageurs.

Malgré les évolutions négatives de la tarification, l'État joue encore un rôle prépondérant en la matière au travers d'un encadrement des tarifs TGV et de l'obligation faite à la SNCF de pratiquer certaines tarifications sociales – nous les connaissons : famille nombreuse, congés annuels.

Le rapport Spinetta préconise de mettre un terme à ces régulations administratives, tout comme il recommande d'augmenter la contribution de l'usager dans le coût du transport, un passage que tout le monde a bien lu…

Le rapport Duron est plus précis et fixe à 50 % la part que devrait payer l'usager, ce qui représenterait par exemple une augmentation de 50 % à 100 % du prix du billet TER-Transilien. C'est tout de même une affaire sérieuse…

Dans un contexte de diminution drastique de la compensation de l'État à la SNCF pour les dépenses liées à la mise en place d'une tarification sociale sur les liaisons nationales, prévue dans le budget de l'État – la compensation est passée de 115 millions d'euros en 2004 à 25,7 millions d'euros en 2016, une période qui couvre un certain nombre de gouvernements, avec des majorités différentes –, il y a fort à craindre qu'à l'occasion de l'ouverture à la concurrence les prescriptions tarifaires applicables à toutes les entreprises de transport ferroviaire ne manquent d'ambition.

L'amendement que nous vous soumettons permettrait : le passage à deux enfants pour pouvoir bénéficier de la carte famille nombreuse qui permettrait 50 % de réduction ; la création d'une véritable carte jeunes et étudiants ; la revalorisation de la carte senior ; et d'autres mesures.

Une telle évolution contribuerait à relancer les trafics ferroviaires, particulièrement ceux des Intercités mais aussi – il est vrai – ceux des TGV.

La gestion des gares, nous l'affirmons, doit rester dans le périmètre de SNCF Réseau

Nouveau pacte ferroviaire : articles 4

Par Éliane Assassi / 31 mai 2018

Il ne nous paraît absolument pas opportun d'inclure la gestion des gares dans le périmètre de futurs contrats de service public signés avec des opérateurs privés.

Une gare est un lieu de vie, un élément de l'aménagement du territoire, un socle de l'infrastructure ferroviaire, qui doit rester sous maîtrise publique, ce qui n'est pas garanti si un opérateur privé devient titulaire du contrat de service public.

La gestion des gares, nous l'affirmons, doit rester dans le périmètre de SNCF Réseau. Aussi, nous demandons que cette disposition soit exclue du champ d'habilitation de cette ordonnance.

Un prélude à la privatisation de Gares & Connexions

Nouveau pacte ferroviaire : articles 4

Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018

Le Gouvernement traite, au travers de cet article, de l'avenir des gares dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, en prévoyant une refonte de leurs modalités de gestion et d'exploitation sans autre sorte d'explication.

De prime abord, cette habilitation peut sembler contradictoire avec l'article 1er A qui traite également de la gestion des gares. Ainsi, l'article 1er A permet de rassembler toutes les infrastructures, la voirie comme les gares, sous une unique responsabilité, celle de la société nationale SNCF. C'est une bonne chose.

En revanche, le pendant de cette réunification, c'est la filialisation de Gares & Connexions à laquelle nous sommes fermement opposés car nous considérons qu'elle constitue un prélude à sa privatisation.

Mais l'habilitation laisse entendre que cette gestion publique pourrait évoluer. Cette habilitation ouvre-t-elle la voie à la possibilité que d'autres exploitants puissent également gérer des gares ? Nous souhaiterions à ce sujet une réponse claire, notamment dans le cadre des contrats de service public, puisqu'ils sont évoqués.

Au travers de cet amendement que l'on pourrait qualifier de précision, nous souhaitons donc apporter une garantie du maintien d'une gestion et d'une exploitation publiques des gares, ce qui semble somme toute assez logique si celles-ci sont exploitées par une filiale de SNCF Réseau à 100 % publique et qui le restera. L'adoption de cet amendement ne devrait par conséquent pas poser de difficulté.

On ne doit pas laisser une seule gare sans présence humaine

Nouveau pacte ferroviaire : articles 4

Par Pascal Savoldelli / 31 mai 2018

Il s'agit d'un amendement d'appel, qui pose la question de la présence humaine dans les gares.

J'attire l'attention sur la fracture numérique sociale, que nous allons essayer de rattraper, mais qui existe – liée à la question des billets. Rappelons que certains trains sont dédiés au transport scolaire – ces trajets ne se font pas tous en car – ou au tourisme.

Cet amendement n'est pas directif, il lance une alerte : on ne doit pas laisser une seule gare sans présence humaine. J'en connais une, à Cloyes-sur-le-Loir, là où habitent mes parents, qui ont 91 et 88 ans. Une génération ne prend plus le train, car il n'y a aucun agent dans cette gare. Or certaines personnes âgées ont peur de prendre leur billet avec leur carte bleue. Il faut comprendre cela !

Si on raisonne en termes de quantité ou de rentabilité, c'est insignifiant. Passez, il n'y a rien à voir ! Mais il faut y prêter attention. Je le redis, c'est une alerte. Quand on rend un service, il ne faut pas avoir peur des nouvelles technologies et du progrès – loin de moi de penser le contraire –, mais nous devons toujours veiller à ce qu'il y ait une présence humaine, même si elle n'est pas assurée de A à Z de l'ouverture à la fermeture de la gare. On sait qu'il y a des temps forts lors desquels il faut une présence.

La SNCF, ce sont des gares mais aussi des ruptures d'isolement. Soyons vigilants sur cette question !

Il nous semble impératif d'abandonner la tarification de marché pour revenir à une tarification au kilomètre

Nouveau pacte ferroviaire : articles additionnels après l'article 4

Par Éliane Assassi / 31 mai 2018

Cet amendement tend à insérer un nouvel article après l'article 4 afin d'interdire la pratique commerciale de variation des tarifs, notamment dans le commerce en ligne de transport, en fonction des heures de réservation.

Depuis 1993, l'État a autorisé la SNCF à appliquer d'autres tarifications que celles qui sont liées à la distance kilométrique.

C'est ainsi que les réservations TGV ont vu leur tarif modulé selon les créneaux horaires, pour aboutir, en 2007, au concept, issu du transport aérien, de yield management, amenant les prix à varier en fonction de la demande, pour optimiser remplissage et chiffre d'affaires.

Dans son rapport intitulé Ensemble pour le fer, la CGT relève que ce procédé est peu utilisé chez les autres opérateurs européens et que l'on peut avoir jusqu'à cinquante tarifs différents à bord d'un même TGV pour le même trajet, amenant usagers et associations de consommateurs à dénoncer régulièrement, à juste titre, l'opacité de ce système.

Les savants calculs des quatre-vingt-dix personnes – pour l'essentiel des ingénieurs – qui travaillent à faire fluctuer les prix n'ont qu'un seul objectif : mettre à profit le nombre de places à disposition.

La fin justifiant les moyens, il n'existe aucune règle susceptible d'orienter les usagers en la matière.

Alors que, autrefois, les billets « Loisirs », modifiables sous conditions, étaient quasiment tous au même prix à une semaine du départ, aujourd'hui, on constate de fortes variabilités selon les trains au fil de la journée, comme le révèle Le Figaro, qui a enquêté sur le sujet en février dernier.

Avec la privatisation rampante, l'usage de ces méthodes se multipliera, toujours au détriment du porte-monnaie des usagers et toujours dans l'optique d'engranger un maximum de bénéfices dans un contexte de concurrence accélérée, alors que les incidences de la concurrence par les transports routiers, avec les fameux « cars Macron », se sont déjà exprimées.

Dans ce contexte, il nous semble impératif d'abandonner la tarification de marché, pour revenir à une tarification au kilomètre.

Mme Éliane Assassi. L'article L. 121–4 du code de consommation énonce les pratiques commerciales trompeuses.

Nous pensons qu'il est nécessaire de le compléter par une référence à la collecte de données personnelles en vue d'augmenter artificiellement les prix d'un service ou d'une prestation en ligne à l'occasion d'une connexion ultérieure.

Cette méthode de marketing, communément appelée « IP tracking », même s'il s'agit en fait de collecte de données plus larges que la seule adresse IP, a pour fonction de fournir des données sur le comportement d'un internaute sur une page web lors de sa visite sur un site internet : pages vues, origine de la visite, taux de rebond…

Ces nouvelles techniques, toujours plus fines, permettent de disposer d'informations sur le parcours du visiteur et de l'orienter vers des pages de tarifs lorsqu'il semble mûr pour la décision d'achat.

Jusque-là, il n'y a, selon l'étude réalisée en 2004 par la Commission nationale de l'informatique et des libertés, la CNIL, et la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, la DGCCRF, rien de répréhensible… sauf que cette méthode permet aussi de gonfler artificiellement les tarifs, afin d'inciter le visiteur à conclure son achat le plus rapidement possible.

Il nous est arrivé à toutes et à tous de repousser notre achat d'un billet sur internet et de nous rendre compte, en retournant sur le site, que, dans l'intervalle, le billet était passé de soixante-dix à quatre-vingts euros. Or si la simulation est réalisée depuis un autre terminal, le coût du billet est toujours de soixante-dix euros. (Mme Fabienne Keller opine.)

Ainsi, ce qui justifie le tarif, ce n'est ni le taux de remplissage d'un train ou d'un avion ni la rencontre entre l'offre et la demande, mais l'incitation à effectuer un achat le plus rapidement possible, au risque de voir les prix continuer à s'envoler artificiellement.

Nous considérons cette pratique comme susceptible d'être qualifiée de « pratique commerciale trompeuse ». D'où cet amendement.

Cette méthode permet de gonfler artificiellement les tarifs

Nouveau pacte ferroviaire : articles additionnels après l'article 4

Par Éliane Assassi / 31 mai 2018

L'article L. 121–4 du code de consommation énonce les pratiques commerciales trompeuses.

Nous pensons qu'il est nécessaire de le compléter par une référence à la collecte de données personnelles en vue d'augmenter artificiellement les prix d'un service ou d'une prestation en ligne à l'occasion d'une connexion ultérieure.

Cette méthode de marketing, communément appelée « IP tracking », même s'il s'agit en fait de collecte de données plus larges que la seule adresse IP, a pour fonction de fournir des données sur le comportement d'un internaute sur une page web lors de sa visite sur un site internet : pages vues, origine de la visite, taux de rebond…

Ces nouvelles techniques, toujours plus fines, permettent de disposer d'informations sur le parcours du visiteur et de l'orienter vers des pages de tarifs lorsqu'il semble mûr pour la décision d'achat.

Jusque-là, il n'y a, selon l'étude réalisée en 2004 par la Commission nationale de l'informatique et des libertés, la CNIL, et la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, la DGCCRF, rien de répréhensible… sauf que cette méthode permet aussi de gonfler artificiellement les tarifs, afin d'inciter le visiteur à conclure son achat le plus rapidement possible.

Il nous est arrivé à toutes et à tous de repousser notre achat d'un billet sur internet et de nous rendre compte, en retournant sur le site, que, dans l'intervalle, le billet était passé de soixante-dix à quatre-vingts euros. Or si la simulation est réalisée depuis un autre terminal, le coût du billet est toujours de soixante-dix euros. (Mme Fabienne Keller opine.)

Ainsi, ce qui justifie le tarif, ce n'est ni le taux de remplissage d'un train ou d'un avion ni la rencontre entre l'offre et la demande, mais l'incitation à effectuer un achat le plus rapidement possible, au risque de voir les prix continuer à s'envoler artificiellement.

Nous considérons cette pratique comme susceptible d'être qualifiée de « pratique commerciale trompeuse ». D'où cet amendement.

Créer un ou plusieurs GIP, c'est reconnaître que l'ouverture à la concurrence pose problème

Nouveau pacte ferroviaire : article 5 bis A

Par Fabien Gay / 31 mai 2018

Cet article, introduit en commission, est issu d'un amendement de M. le rapporteur. Il reprend les missions précédemment dévolues à l'EPIC SNCF lors de la réforme de 2014 et tente de répondre à la problématique de la gestion de la sécurité liée à la multitude d'acteurs appelés à opérer sur le réseau ferré national.

Créer un GIP ou plusieurs GIP pour coordonner l'action de ces acteurs en matière de sécurité, c'est reconnaître que l'ouverture à la concurrence pose problème.

Si le statut d'un GIP est public, les acteurs privés peuvent en être partie prenante, voire y être majoritaires. En effet, les sociétés anonymes SNCF Mobilités et SNCF Réseau ne sont pas des acteurs publics, quand bien même elles seraient détenues à 100 % par l'État, et, à ce jour, les autorités organisatrices de transport n'ont aucune expertise connue en matière de sécurité ferroviaire.

Voilà pourquoi ces dispositions posent, à nos yeux, beaucoup de questions. Nous voterons donc contre le présent article.

L'intensité de la mobilisation aura fait prendre conscience de l'importance de ces enjeux

Nouveau pacte ferroviaire : article 5 bis

Par Fabien Gay / 31 mai 2018

Cet article est issu d'un amendement déposé par le Gouvernement en séance à l'Assemblée nationale, à la suite des réunions de concertation consacrées à l'ouverture à la concurrence. Ces dernières ont confirmé la nécessité d'une clarification du cadre social, non seulement pour les salariés qui pourraient être appelés à être transférés, mais également pour l'ensemble des salariés de la branche.

Comme l'a très justement dit Mme la ministre en séance : « C'est un impératif non seulement d'équité, mais aussi de transparence, dans la perspective d'un arrêt du recrutement au statut. Dans ce contexte, la négociation collective entre les partenaires sociaux doit permettre de doter le secteur d'une convention collective qui garantisse un cadre social de très haut niveau pour l'ensemble des salariés. Cette négociation relève bien sûr de la responsabilité des partenaires sociaux. »

Cet amendement vise à prévoir les mesures propres à favoriser la négociation collective au sein de la branche. Ces dispositions témoignent de l'importance des mobilisations, auxquelles votre gouvernement ne peut pas rester hermétique. En effet, il répond a minima aux préoccupations que les organisations syndicales, les cheminots et les cheminotes ont pu exprimer au cours des négociations.

L'intensité de la mobilisation aura fait prendre conscience de l'importance de ces enjeux. Espérons que l'on aboutisse, dans la suite des débats, à d'autres points d'amélioration. Cela étant, il faut rester attentif à l'intégralité de ces revendications.

L'État doit être représenté à la table des négociations

Nouveau pacte ferroviaire : article 5 bis

Par Fabien Gay / 31 mai 2018

Je serai très rapide, puisque, selon M. le rapporteur, ce débat a déjà eu lieu…

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ce sont les dispositions que vous avez demandées !

M. Fabien Gay. Madame la ministre, je vous ai écoutée, à présent, permettez-moi de vous répondre ; nous avons eu, aujourd'hui, un débat plutôt constructif.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Un débat de qualité !

M. Fabien Gay. Nous avançons ensemble. Cela étant, si nous avons déposé cet amendement, c'est parce que nous sommes contre le recours aux ordonnances pour ce qui concerne la négociation collective. Là est le fond du débat.

Par ailleurs, j'ai entendu les explications que vous avez apportées. Nous avons toujours un point de désaccord…

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je le crois, en effet…

M. Fabien Gay. Je ne parle pas de la réforme dans sa totalité, madame la ministre, mais, en l'occurrence, de la négociation finale. Je vous le redis avec force : l'État doit être représenté à la table des négociations, et il doit être très présent, car il lui faut intervenir. Il ne doit pas se contenter de faciliter les négociations : il doit en être partie prenante. C'est ce qu'attendent les organisations syndicales dans leur diversité.

N'essayons pas d'opposer les uns aux autres : nous n'avons jamais joué à ce jeu pendant nos trois jours de débats. Aujourd'hui, l'intersyndicale est forte, et elle continuera de l'être après nos débats – d'ailleurs, cela ne dépend pas de nous.

Les syndicats reviendront vous voir en défendant cette exigence commune au sein de la réunion tripartite où vous êtes partie prenante des négociations.

Je note l'avancée accomplie : vous avez parlé d'un délai de quelques jours. Je vous le répète avec force, il faudra être très présente !

La hausse des péages résulte directement du poids de la dette et du désengagement de l'État

Nouveau pacte ferroviaire : article 6

Par Guillaume Gontard / 31 mai 2018

La définition du niveau des péages pratiqués par SNCF Réseau est une question importante. En effet, l'ARAFER s'est vu confier un rôle particulier à ce titre : elle doit homologuer ces tarifs. Or elle est particulièrement inquiète de la trajectoire de hausse continue observée en la matière, laquelle est peu soutenable pour le système ferroviaire. En conséquence, cette autorité a émis un avis défavorable sur l'horaire de service 2018.

Nous le savons, la hausse des péages résulte directement du poids de la dette et du désengagement de l'État, qui conduit SNCF Réseau à rechercher par tous les moyens une hausse de ses recettes.

Comme le souligne l'ARAFER, « la tarification des services conventionnés de voyageurs – TET, TER et Transilien –, qui relève d'une approche économique différente de celle des services non conventionnés, nécessite également d'être justifiée, pour des raisons qui ne sauraient exclusivement reposer sur l'objectif de conserver un même niveau de recettes à SNCF Réseau. »

Le total des péages acquittés s'élève à 5,6 milliards d'euros par an : ce n'est pas une bagatelle ! Pour notre part, nous proposons que le rôle d'homologation relève non pas de l'autorité indépendante, qui, si elle peut émettre un avis pertinent, ne dispose pas de la légitimité politique pour prendre une décision d'une telle importance, mais de l'État.

En vertu du droit actuel, l'ARAFER peut exercer un contrôle en amont sur le budget de SNCF Réseau. Elle peut également recommander des mesures correctives. En revanche, le pouvoir d'homologation étant une mission politique, il doit revenir à l'État.

En tout état de cause, cette question ne peut se résoudre par ordonnance : le rôle de l'ARAFER doit être défini et encadré par le Parlement.

Les PPP représentent entre 10 et 20 % de surcoût à la charge des contribuables

Nouveau pacte ferroviaire : article 9

Par Fabien Gay / 31 mai 2018

Il s’agit de notre dernier amendement, madame la présidente, et je vais essayer d’être très bref. Il a pour objet de rétablir la remise d’un rapport au Parlement sur les partenariats public-privé, les PPP.

Permettez-moi de citer l’exemple très connu de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, qui est à notre avis effarant. Pendant quarante-quatre ans, la filiale de Vinci coûtera 250 millions d’euros par an à la SNCF, alors même que ladite entreprise a rompu son engagement de prendre à sa charge les 7,6 milliards d’euros de frais.

Au final, c’est tout bénéfice pour cette filiale, qui n’a déboursé que 2,4 milliards d’euros et touchera encore 11 milliards d’euros sur l’ensemble de la concession.

Chacun sait que les PPP représentent entre 10 et 20 % de surcoût à la charge des contribuables. Dans un rapport remis en 2014, le Sénat avait qualifié cette procédure de « bombe à retardement ». Il serait donc utile qu’un rapport sur ce sujet soit remis au Parlement. En économie, ce que l’on appelle la mutualisation des risques, c’est, en vérité, la privatisation des profits.

Vous livrez clef en main les moyens et les savoir-faire de la SNCF aux intérêts privés

Nouveau pacte ferroviaire (explication de vote)

Par Éliane Assassi / 5 juin 2018

Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, les masques sont finalement tombés. Malgré un semblant de rébellion avec la proposition de loi Maurey-Nègre, la majorité sénatoriale et le Gouvernement sont en fait au diapason.

Vous êtes d'accord pour changer le statut de la SNCF, pour casser le statut des cheminots et pour ouvrir à la concurrence les transports ferroviaires sans aucune étude d'impact.

Mon groupe a été le seul à voter un amendement de suppression de l'article 1er A, qui transforme la SNCF en une myriade de sociétés anonymes soumises au code du commerce.

Ainsi, il n'aura fallu que trois jours à la Haute Assemblée pour mettre fin à quatre-vingts ans de service public ferroviaire, livrant aux appétits privés un secteur d'intérêt général.

Pourtant, ni le Président de la République ni le Gouvernement n'ont reçu de mandat populaire pour cela.

Le président Macron nous apporte la preuve que, loin d'emmener le pays vers la modernité, il en revient, en réalité, aux très vieilles sirènes libérales.

Votre légitimité est extrêmement fragile. Elle est même d'autant plus fragile que le résultat du « vot'action » démontre qu'une majorité de cheminots refuse cette réforme, alors qu'ils sont les premiers acteurs du système ferroviaire.

M. Jacques Grosperrin. Mais ce ne sont pas eux qui font les lois !

Mme Éliane Assassi. Malgré votre volonté de faire de cet examen une simple formalité, nous avons voulu débattre sur le fond, combattant pied à pied vos arguments et en étant aussi force de proposition.

Nous sommes fiers d'avoir bousculé le scénario par la force de nos interventions et par nos amendements.

Nous sommes fiers d'avoir porté au Sénat la voix des cheminots, mais aussi celle des usagers, des citoyens et de tous ceux qui refusent une société dans laquelle l'accès au droit à la mobilité sera différent selon que l'on réside en ville ou à la campagne. Un droit dont l'exercice sera lié, demain, au niveau de rentabilité qui en résultera pour les entreprises auxquelles on confiera sa réalisation.

Sur la forme, l'adoption de ce texte va témoigner d'un double mépris : un mépris politique, à l'égard des parlementaires, avec le recours aux ordonnances, et un mépris social dont fait preuve l'absence de négociation avec les organisations syndicales. Concertation n'est pas négociation.

Aujourd'hui, c'est bien le Gouvernement qui porte la responsabilité morale et politique d'un conflit social majeur.

Sur le fond, ce projet de loi est dogmatique et technocratique. Il est déconnecté du quotidien de nos concitoyens et ne traduit qu'une obsession pour un libéralisme exacerbé.

Ce texte organise l'arrivée de nouveaux entrants en livrant clef en main les moyens et les savoir-faire de l'opérateur public et des cheminots aux intérêts privés : transfert de salariés formés, transfert des matériels roulants et des ateliers de maintenance, filialisation des gares… Autant de « facilités » permettant aux nouveaux entrants de bénéficier de l'investissement conjoint de la SNCF et des autorités organisatrices. C'est une véritable distorsion de concurrence !

Vous vous entêtez, alors que les expériences européennes sont édifiantes : dégradation du service et du coût pour les usagers et dégradation des conditions de travail en Allemagne, en Italie, en Angleterre, en Suède…

Au final, nous ne savons toujours pas pourquoi il est nécessaire de changer le statut de la SNCF. Pourquoi, au lieu des trois établissements publics, est-il urgent de créer quatre ou cinq sociétés anonymes ? L'Europe ne le demandait pas.

Pis, ce changement va entraîner une augmentation des taux d'intérêt du fait de la dégradation des notes des agences de notation liée à la suppression de la garantie illimitée de l'État…

Pour aller au bout de son projet de libéralisation, le Gouvernement est même prêt à reprendre une partie de la dette à hauteur de 35 milliards d'euros. Vous vous gardez bien, toutefois, d'expliciter à la représentation nationale le scénario envisagé et la structure de la dette reprise, et ce malgré nos multiples interventions.

Finalement, il s'agit d'une stricte obligation comptable liée aux règles sur l'endettement des sociétés anonymes. Et c'est cela que vous érigez en symbole de l'engagement de l'État.

Soyons clairs : il ne s'agit en aucune manière de donner plus de marges de manœuvre à SNCF Réseau, puisque, dans le même temps, vous avez fait adopter une nouvelle règle d'or qui contraint drastiquement les investissements, notamment dans le réseau secondaire.

Le président Macron est en quelque sorte entré dans cette réforme, au nom de l'équité, par la dénonciation du statut des cheminots, jetant ceux-ci à la vindicte populaire, organisant le « tous contre tous ». Pour cela, il n'a pas hésité à déclarer que le coût de ce statut s'élevait à 700 millions d'euros, alors qu'il est de 15 millions, soit un montant vingt fois inférieur au budget de communication du groupe.

Au final, le changement de statut risque de coûter plus cher puisque les conditions de travail des cheminots sont moins favorables que les dispositions du code du travail, notamment en ce qui concerne le travail de nuit ou du dimanche. En agitant ce chiffon rouge, le Président de la République a détourné l'attention des véritables maux du ferroviaire : désengagement de l'État et sous-financement.

La presse du week-end ne tarit pas sur les concessions faites au Sénat. Franchement, nous ne voyons pas de quoi il s'agit puisque tous les principes directeurs ont été confirmés. L'incessibilité a été inscrite dans le texte, mais cela n'engage que ceux qui croient aux promesses d'un gouvernement aux ordres de la finance. Les conditions de transfert ont été légèrement assouplies, le volontariat étant favorisé et la réintégration étant exceptionnellement permise.

Il faut tout de même avoir à l'esprit que nous assistons à une grande première : le transfert de salariés statutaires d'une entreprise publique vers une entreprise privée.

Au-delà du profond désaccord sur l'ouverture à la concurrence et le changement de statut de la SNCF, vous avez refusé toutes les assurances que nous proposions en repli : un transfert fondé exclusivement sur le volontariat et un véritable droit de réintégration au statut sans limitation dans le temps.

Enfin, moins de trains, puisque c'est à cela que va conduire la concurrence, c'est plus de cars, plus de camions, plus d'avions pour un coût environnemental que nous n'avons pas le luxe de nous payer.

C'est notamment pour cette raison, madame la ministre, que nous aurions souhaité que le Gouvernement se saisisse du règlement sur les obligations de service public, ou règlement OSP, pour préserver le modèle français – intégré et permettant une péréquation à l'échelon national et entre les différentes activités –, son haut niveau de sécurité et la compétence des agents. Autrement dit, une maîtrise publique qui garantisse l'égalité des territoires et une réelle priorité au rail.

Nous le répétons, cette réforme est avant tout idéologique. Elle montre combien le président des riches et son gouvernement ont décidé de s'attaquer aux citoyens et aux salariés.

Après les APL cet hiver et les pseudo-privilèges des cheminots aujourd'hui, viendront demain des aides sociales et les retraites. C'est cela votre projet de société : détruire les acquis sociaux et les garanties collectives en laissant les individus démunis devant la mondialisation capitaliste.

La réforme de la SNCF est un symbole, madame la ministre ; c'est un repère social que le Gouvernement et le Président de la République veulent faire sauter.

Nous voterons contre ce projet de loi dont nous continuons à demander le retrait. Il va à l'opposé d'une réforme ambitieuse pour construire le service public ferroviaire du XXIe siècle, écologiquement responsable et répondant aux besoins de la Nation. Avec ce texte, vous ne préparez pas l'avenir, madame la ministre, vous nous engagez dans une voie de garage.

Avec le soutien de la droite et des centristes, le Président des riches livre le service public ferroviaire à la logique marchande

Nouveau pacte ferroviaire

Par Le groupe CRCE-K / 5 juin 2018

Aujourd'hui, la droite sénatoriale et les partisans de la majorité présidentielle ont adopté le projet de loi pour un « nouveau pacte ferroviaire ».

Les sénatrices et sénateurs du groupe CRCE ont voté contre ce projet de loi qui livre au privé ce secteur d'intérêt général, structurant pour l'aménagement du territoire et ouvre la voie à la privatisation future de l'opérateur historique.

Ce texte porte le risque de la création de nouveaux déserts ferroviaires en subordonnant le droit à la mobilité à la rentabilité financière pour les opérateurs.

Éliane Assassi, au nom du groupe CRCE, dans son intervention a dénoncé l'accord entre le gouvernement, la majorité d'En Marche et la majorité du sénat pour transformer la SNCF en une myriade de sociétés anonymes, opérer la casse du statut de cheminot et procéder à l'ouverture à la concurrence.

Elle a regretté que ce gouvernement agisse par dogmatisme alors que toutes les expériences de libéralisation du rail, au sein de l'Union européenne, ont été un fiasco aboutissant à une dégradation du service et des conditions de travail, à une hausse de tarifs.

Elle a dénoncé un projet technocratique, déconnecté du quotidien de nos concitoyens pour qui la galère des transports n'est pas liée à la structure du marché, mais bien plus aux désengagements de l'État et au sous-investissement dans les réseaux.

Elle a rappelé que le gouvernement aurait pu faire autrement et se saisir du règlement OSP pour préserver le modèle français qui permet une péréquation au niveau national et entre les différentes activités au sein de l'opérateur public, ainsi qu'un haut niveau de sécurité notamment du fait de la compétence des agents.

Au final, les sénatrices et sénateurs du groupe CRCE ont estimé que cette réforme était avant tout idéologique. Le « Président des riches » et son gouvernement ont décidé de s'attaquer aux citoyens, et notamment les plus fragiles, et aux salariés ! Après les APL cet hiver, les « pseudo privilèges » des cheminots aujourd'hui, viendront demain les aides sociales et les retraites. La réforme de la SNCF est un symbole, un repère social que le gouvernement et le Président veulent faire sauter.

Les sénatrices et sénateurs du groupe continuent donc de demander le retrait de ce texte. Ils ont réitéré leur volonté d'une réforme ambitieuse pour construire le service public ferroviaire du XXIe siècle, écologiquement responsable et répondant aux besoins de la nation. Ils ont appelé le gouvernement à faire cesser le conflit en engageant une véritable négociation avec tous les partenaires sociaux.

Ces tenants de l'ultralibéralisme qui veulent danser sur la dépouille de la SNCF

Nouveau pacte ferroviaire : conclusions de la CMP

Par Éliane Assassi / 14 juin 2018

Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, en préambule, je tiens à dire quelques mots de la manière dont s'est déroulé le vote solennel de la semaine dernière.

Nous avons trouvé particulièrement honteux les propos d'un sénateur qui, pendant quatre des sept minutes de temps de parole qui lui étaient imparties, a vomi dans cet hémicycle sa haine des cheminots, des syndicalistes et des communistes.

> @ElianeAssassi : à l'occasion du vote des conclusions de la CMP, nous rejetons une fois de plus ce pacte ferroviaire agité comme un trophée par tous les tenants de l'ultralibéralisme qui veulent danser sur la dépouille de la #SNCF. pic.twitter.com/CGN9Q8XEi7
>
> — Sénateurs CRCE (@senateursCRCE) 14 juin 2018

Si nous pouvons avoir des divergences d'opinions, nous devons respecter le cadre démocratique de nos débats et accepter la confrontation d'idées, sans qu'elle donne lieu à des insultes. Ces paroles et ces actes n'honorent pas ceux qui s'y prêtent dans cette enceinte républicaine.

Cette mise au point étant faite, revenons-en à ce qui nous occupe ce matin : la clôture des débats parlementaires sur le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire.

Cette clôture est toute provisoire, puisqu'il nous faudra ratifier l'ensemble des nombreuses ordonnances prévues par le présent texte lors de la prochaine session parlementaire. À cette occasion, je vous le dis, vous trouverez encore dans les membres de notre groupe des opposants déterminés à tout recul du service public et des garanties collectives. Notre cap –l'intérêt général et la défense des droits de nos concitoyens – ne varie pas.

Si le processus parlementaire s'achève, c'est que la commission mixte paritaire s'est entendue sur un texte de compromis. Ce n'est pas une surprise : tout au long des débats, nous avons constaté une volonté commune à la majorité présidentielle et à la majorité sénatoriale d'en finir avec la culture publique du rail dans notre pays en changeant le statut de l'opérateur national, la SNCF, et en libéralisant la quasi-totalité des transports de voyageurs.

Nous le regrettons, pour les territoires comme pour les usagers du rail, car, au-delà des discours, la libéralisation s'accompagne toujours d'une dégradation du service, de l'abandon des activités non rentables, d'un changement de logique.
Je n'en prendrai qu'un exemple, celui du gaz, particulièrement éclairant, si je puis dire... (Sourires.) Par une succession de lois, ce service public a été livré au privé. Aujourd'hui, chez Engie, société anonyme dont, à l'origine, les capitaux étaient totalement publics, le taux de redistribution aux actionnaires s'établit au niveau extraordinaire de 333 % pour les années 2009 à 2016. Cela fait beaucoup de pognon, comme dirait l'autre… (Rires.) Dans le même temps, le taux de participation des salariés était de 1 %. Quant aux tarifs, ils ont augmenté de 80 %. Nous ne voulons

pas de cette voie pour la SNCF, qui doit rester la cheville ouvrière du droit à la mobilité pour tous.

Madame la ministre, que dire de plus sur cette réforme ? Peu de choses.
Le Gouvernement a misé sur une division syndicale, à la suite de l'examen du texte au Sénat : il n'en est rien. Les cheminots restent, avec lucidité et dans l'unité de leurs forces syndicales, extrêmement mobilisés pour refuser ce nouveau pacte ferroviaire. Les pseudo-garanties apportées, notamment en cas de transfert, n'auront donc pas suffi à rassurer les agents du service public.

Les amendements « très sociaux », comme les qualifiait le rapporteur, n'auront pas pu cacher le sombre dessein qui sous-tend ce projet de loi : la fin programmée du statut et le renvoi à une nouvelle convention collective, dont il n'est absolument pas évident qu'elle soit aussi favorable aux salariés.
Il s'agit là d'un mépris inacceptable quant aux conditions sociales faites aux acteurs du quotidien du service public ferroviaire ; un mépris que nous avons senti s'exprimer tout au long des débats, comme si l'enjeu de ce texte était d'en finir avec le statut des cheminots, afin d'ouvrir la voie à des régressions toujours plus fortes pour les salariés.

Nous prenons acte aujourd'hui des conclusions de la commission mixte paritaire et nous continuons de demander le retrait de ce projet de loi,...

Mme Françoise Férat. C'est un peu tard !

Mme Éliane Assassi. ... qui ne répond pas aux enjeux d'un service public ferroviaire moderne et efficace.

Vous savez, madame Férat, la résistance, on connaît, chez les communistes. (Murmures sur les travées du groupe Les Républicains et du groupe Union Centriste.)

M. Bruno Sido. Il n'y a pas que chez vous !

Mme Éliane Assassi. Nous aurons l'occasion, lors de l'examen du projet de loi sur les mobilités intérieures, de revenir sur notre vision d'une mobilité du XXIe siècle. Pour nous, l'avenir du rail, c'est bien le service public et la maîtrise publique ; les chantiers sont nombreux.

Au rebours de la transformation en société anonyme, nous entendons promouvoir la démocratisation de l'entreprise publique pour mieux prendre en compte les besoins des territoires et des usagers.

L'avenir, c'est la relance du fret ferroviaire comme outil de transition écologique, c'est le rééquilibrage modal grâce à des leviers fiscaux et sociaux, pour en finir avec l'avantage concurrentiel de la route, c'est la fin des cars Macron.

En contradiction avec ses engagements européens et internationaux, la France n'a pas respecté la trajectoire fixée pour ses émissions de gaz à effet de serre, notamment pour ce qui concerne les transports. C'est incompréhensible.
L'avenir, ce sont des trains plus nombreux, notamment des trains d'équilibre du territoire, pour lutter contre l'enclavement et la désertification rurale.
L'avenir, ce sont des trains plus sûrs et plus ponctuels. En effet, mes chers collègues, il ne faut pas imaginer une seule seconde que cette réforme va changer quoi que ce soit à la galère quotidienne des usagers. Moderniser le service, c'est moderniser le réseau et les installations, aujourd'hui vétustes et obsolètes,...

M. Gérard Cornu, rapporteur. Là, nous sommes d'accord !

Mme Éliane Assassi. ... comme en témoignent les accidents, les chutes de caténaire, les pannes, à l'instar de celle qui,

hier encore, est survenue à Saint-Lazare. À cela, la concurrence ne changera rien.

Ce qu'il faut, ce sont donc des financements. À cet égard, les sommes annoncées par le Gouvernement ne sont que de simples promesses, notamment pour ce qui concerne l'avenir des lignes de vie dans le cadre des contrats de plan.

Madame la ministre, nous vous proposions d'autres outils : l'instauration d'une taxe poids lourds, pour que les infrastructures routières soient financées par les usagers de la route ; l'institution d'un versement transport régional ; la baisse du taux de TVA sur les services de transports ; la renationalisation des autoroutes, dont la privatisation prive, chaque année, l'État de près de 2 milliards d'euros de ressources, qui vont dans la poche des actionnaires. Vous n'avez pas voulu vous saisir de ces outils, préférant renvoyer ces questions à plus tard. Alors, nous prenons date, et nous reformulerons toutes ces propositions d'avenir lors de l'examen du projet de loi d'orientation sur les mobilités.

Aujourd'hui, dans la continuité de l'ensemble de nos interventions, nous voterons contre les conclusions de la commission mixte paritaire, contre ce pacte ferroviaire agité comme un trophée par tous les tenants de l'ultralibéralisme…

M. Frédéric Marchand. Oh là là…

Mme Éliane Assassi. … qui veulent danser sur la dépouille de la SNCF.





Évelyne Corbière Naminzo

Jean-Pierre Corbisez

Silvana Silvani

Pierre Barros
sénateur du Val-d'Oise



Ian Brossat



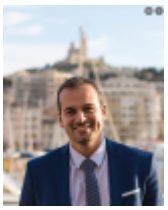
Marianne Margaté
Sénatrice de Seine-et-Marne



Robert Xowie
Sénateur de Nouvelle-Calédonie



Cathy Apourceau-Poly
Sénatrice du Pas-de-Calais
c.apourceau-poly@senat.fr



Jérémy Bacchi
Sénateur des Bouches-du-Rhône
j.bacchi@senat.fr



Eric Bocquet
Sénateur du Nord
e.bocquet@senat.fr



Céline Brulin
Sénatrice de Seine-Maritime
c.brulin@senat.fr



Cécile Cukierman
Sénatrice de la Loire
c.cukierman@senat.fr



Fabien Gay
Sénateur de Seine-Saint-Denis
f.gay@senat.fr



Michelle Gréaume
Sénatrice du Nord
m.greaume@senat.fr



Gérard Lahellec
Sénateur des Côtes-d'Armor
g.lahellec@senat.fr



Pierre Ouzoulias
Sénateur des Hauts-de-Seine
p.ouzoulias@senat.fr



Pascal Savoldelli
Sénateur du Val-de-Marne
p.savoldelli@senat.fr



Marie-Claude Varaillas
Sénatrice de Dordogne
mc.varaillas@senat.fr