

CONSEIL DES MINISTRES DU LUNDI 3 JUIN 2019

3 JUNE 2019 - COMPTE-RENDU

PROJET DE LOI

- Traité entre la France et l'Allemagne sur la coopération et l'intégration franco-allemandes

ORDONNANCE

- Dispositions relatives au groupe SNCF

COMMUNICATION

- La convention citoyenne sur la transition écologique

RÉSULTATS

- Les résultats de la réforme ferroviaire

AUTORISATION D'ENGAGER LA RESPONSABILITÉ DU GOUVERNEMENT SUR UNE DÉCLARATION DE POLITIQUE GÉNÉRALE

PROJET DE LOI

— Traité entre la France et l'Allemagne sur la coopération et l'intégration franco-allemandes

Le ministre de l'Europe et des affaires étrangères a présenté un projet de loi autorisant la ratification du traité entre la République française et la République fédérale d'Allemagne sur la coopération et l'intégration franco-allemandes.

Signé à Aix-la-Chapelle le 22 janvier dernier par le Président de la République et la Chancelière Angela MERKEL, ce traité complète le traité de l'Élysée de 1963 en fixant le cadre d'une stratégie de convergence entre les deux pays, en rappelant leur rôle au cœur de l'Union européenne.

Les deux États entendent dans ce cadre renforcer leur coordination diplomatique et de défense pour répondre aux menaces pesant sur la paix et la stabilité internationales, et relever ensemble, en étroite concertation avec leurs partenaires européens, les défis de la mondialisation, y compris la protection de l'environnement et les migrations. Ils souhaitent également promouvoir le développement de leurs échanges dans tous les domaines (économie, sciences, culture, etc.) et approfondir l'intégration dans les régions frontalières.

La conclusion de ce traité témoigne de la vitalité et de la force de l'amitié entre la France et l'Allemagne. Il réaffirme que l'approfondissement de la coopération bilatérale entre les deux pays s'inscrit dans leur volonté commune de travailler ensemble au renforcement de l'Union européenne.

ORDONNANCE

— Dispositions relatives au groupe SNCF

Le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, le ministre de l'économie et des finances et la ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, ont présenté une ordonnance portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF.

Cette ordonnance est prise sur le fondement des articles 5 et 34 de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, qui vise à rendre le système ferroviaire français plus performant.

La transformation de l'ancien groupe public ferroviaire, composé d'établissements publics à caractère industriel et commercial, en un groupe unifié composé de sociétés, est fixée au 1er janvier 2020. Cette nouvelle organisation vise à rendre le groupe SNCF plus efficace, compétitif et intégré, tout en maintenant son caractère public. La société nationale SNCF, dont le capital sera intégralement détenu par l'État, assurera le pilotage du nouveau groupe.

L'ordonnance fixe les conditions de création du groupe public constitué par la société nationale SNCF et ses filiales, en particulier SNCF Réseau et SNCF Voyageurs, en prévoyant notamment la réunification de la gestion des gares de voyageurs, le régime des biens des futures sociétés, ou encore les conditions dans lesquelles les contrats de travail se poursuivent pour assurer la mise en œuvre du groupe public.

Les conditions de fonctionnement et de gouvernance du groupe public unifié sont également fixées. Plusieurs comités consultatifs des parties prenantes sont créés, avec un comité placé auprès de la tête de groupe SNCF et un comité placé auprès de SNCF Réseau afin d'assurer une représentation adaptée des acteurs du système ferroviaire. Des dispositions transitoires relatives à la gestion des sociétés créées au 1er janvier 2020 sont prévues, notamment jusqu'à l'installation des différents organes prévus par l'ordonnance et leurs statuts.

L'ordonnance sera complétée par des dispositions règlementaires qui permettront d'achever les conditions de création et de fonctionnement du groupe public unifié SNCF.

COMMUNICATION

— La convention citoyenne sur la transition écologique

Le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, a présenté une communication relative à la convention citoyenne sur la transition écologique.

La convention citoyenne sur la transition écologique répond à la double demande de plus de participation et de plus d'écologie exprimée par les Français dans le cadre du grand débat national.

Elle a vocation à impliquer toute la société dans la transition écologique, à travers un échantillon représentatif de citoyens, et à mobiliser l'intelligence collective pour passer du consensus sur le diagnostic au compromis sur les solutions.

En complément du haut conseil pour le climat et du conseil de défense écologique, la convention citoyenne traduit le changement de méthode et de gouvernance souhaité par le Président de la République pour accélérer la transition écologique.

La convention sera composée de 150 citoyens tirés au sort et représentatifs de la diversité de la

La convention sera composée de 150 citoyens tirés au sort et représentants de la diversité de la société. Pour assurer le bon fonctionnement de la convention, le dispositif suivant sera mis en place :

- un comité d'organisation, animé par le Conseil économique, social et environnemental et associant le ministère de la transition écologique et solidaire et des personnalités qualifiées dans le domaine de l'écologie, de la démocratie participative et des sujets économiques et sociaux, sera chargé d'élaborer le programme de travail et de veiller à sa mise en œuvre ; il pourrait associer des citoyens membres de la convention ;
- un comité des garants sera chargé de veiller au respect des règles d'indépendance et de déontologie du processus ;
- un appui technique et juridique sera mis en place pour assurer la transcription juridique des propositions formulées par les citoyens.

Conformément aux annonces du Président de la République, la convention sera chargée de redessiner les mesures concrètes d'aides aux citoyens dans la transition climatique et de définir des mesures complémentaires, incitatives ou contraignantes, ainsi que leur financement. Ces travaux permettront de contribuer à l'atteinte des objectifs de la France dans ce domaine, notamment celui de baisser les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 40 % en 2030 par rapport à 1990.

Les propositions qui émaneront de la convention citoyenne seront soumises soit au vote du Parlement, soit à référendum, ou donneront lieu directement à des mesures réglementaires. À cette fin, les citoyens devront formuler des propositions précises, sous forme de projets de dispositions législatives ou réglementaires.

Le mandat de la convention fera prochainement l'objet d'une lettre de mission du Gouvernement.

RÉSULTATS

— Les résultats de la réforme ferroviaire

Le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire et la ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, ont présenté les résultats de la réforme ferroviaire.

La loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire constitue une réforme complète du système ferroviaire, qui s'est penchée pour la première fois simultanément sur l'ensemble de ses défis : les investissements, le modèle économique, l'ouverture à la concurrence, l'organisation du système et le cadre social. La France a besoin d'un service public ferroviaire qui fonctionne et joue tout son rôle, alors que les Français ont montré leur attachement au train, et que les difficultés du ferroviaire renforcent leur dépendance à la voiture, dans le monde rural comme autour des métropoles.

Le projet de loi d'orientation des mobilités constitue la seconde étape de cette transformation, répondant à une ambition commune : améliorer concrètement les déplacements du quotidien et lutter contre les fractures qui minent notre pays.

À travers le nouveau pacte ferroviaire, le Gouvernement a relevé trois défis :

Premier défi – Remettre le réseau en état de marche.

Cela passe par une réorientation des priorités sur les investissements. Il fallait rompre avec une politique du tout-TGV qui a affaibli la capacité à entretenir et moderniser le réseau classique.

Cela passe d'abord par un effort sans précédent pour la remise en état du réseau ferroviaire existant : ce sont 3,6 milliards d'euros qui sont investis chaque année pendant 10 ans (2017-2026), soit 10 millions d'euros par jour. Cela représente + 50 % de moyens par rapport aux dix dernières années. Ces investissements seront complétés de +200 millions d'euros par an à compter de 2022.

Ce sont aussi des investissements nouveaux pour préparer le réseau de demain. La désaturation des grands nœuds ferroviaires pour augmenter l'offre de trains et doter nos métropoles de véritables RER (à Bordeaux, Toulouse, Marseille, Lyon, etc.), fait partie des priorités de la programmation des infrastructures inscrites dans le projet de loi d'orientation des mobilités (2,6 milliards d'euros y seront consacrés sur 10 ans, dont moitié de l'État). L'État engage aussi un plan de bataille région par région pour les petites lignes : l'État a confirmé son engagement dans le cadre des contrats de plan État/régions actuels (1,5 milliards d'euros sont consacrés aux petites lignes), et une mission a été confiée à M. François PHILIZOT, préfet, pour établir avec chaque région les besoins d'investissements mais aussi les solutions innovantes pour ces lignes (simplifications réglementaires, etc.).

Deuxième défi – Remettre sur pied le modèle économique du secteur ferroviaire.

Un modèle économique soutenable permet d'avoir un service public à la hauteur des attentes.

La refonte de la trajectoire des péages est un pilier de la réforme, afin de la rendre à nouveau soutenable pour permettre d'avoir plus de trains et des trains moins chers. Le Gouvernement met donc en œuvre une remise à plat de l'évolution des péages TGV et fret pour qu'ils évoluent avec l'inflation, en donnant une visibilité à 3 ans (et non plus à 1 an) aux acteurs. En complément de la stabilisation du niveau des péages fret au niveau de l'inflation, le Gouvernement a confirmé son soutien au report modal en maintenant une aide au transport combiné à hauteur de 27 millions d'euros par an sur cinq ans.

Par ailleurs, l'État a pris ses responsabilités pour permettre à SNCF Réseau de trouver un équilibre économique. L'État assume enfin ses responsabilités avec la reprise de 35 milliards d'euros de dette de SNCF Réseau, ce qui représente un effort sans précédent. Cette reprise se fera en deux temps : 25 milliards d'euros en 2020, et 10 milliards d'euros en 2022. En contrepartie de la révision de la trajectoire des péages fret, l'État confortera le dispositif de « compensation fret » permettant de garantir que ces nouvelles règles d'évolution des péages fret soient financièrement neutres pour SNCF Réseau. Pour éviter les dérives passées, la « règle d'or » sera renforcée et permettra désormais de garantir le maintien d'une situation financière viable pour SNCF Réseau, qui ne pourra plus investir sur le développement du réseau tant que sa situation financière ne sera pas totalement assainie.

Troisième défi – Remettre le voyageur au cœur du service public ferroviaire.

La qualité de service est la vocation même d'un service public. Dès 2017 et à la suite d'incidents à répétition, le Gouvernement s'est impliqué pour que la SNCF fasse de la régularité et de l'information des voyageurs sa priorité.

Le nouveau pacte ferroviaire donnera le choix aux voyageurs et aux régions en ouvrant le secteur à la concurrence. Ce sera une chance pour les voyageurs et un stimulant pour la SNCF. L'État a donné le coup d'envoi de cette démarche avec le lancement en janvier 2019 de la mise en concurrence des lignes de trains d'équilibres du territoire (TET) Nantes-Lyon / Nantes-Bordeaux. Deux régions ont d'ores et déjà entamé les procédures de mise en concurrence, une autre s'y prépare.

La réforme permet également de clarifier les rôles de chacun au sein de la SNCF pour un meilleur service. La gestion des gares sera notamment centralisée au sein de l'entité Gares & Connexions, rattachée à SNCF Réseau : ce sera la fin des responsabilités éclatées entre directions responsables des quais, de l'affichage, etc.

La réforme du modèle économique a permis de passer à une nouvelle génération de TGV. Grâce à la refonte de la trajectoire des péages qui lui permet d'atteindre un niveau de rentabilité suffisant, SNCF Mobilités a pu passer la commande ferme de cent rames TGV de nouvelle génération pour près de 3 milliards d'euros. Les premières livraisons sont prévues pour 2023 et s'échelonneront jusqu'en 2033. Ce TGV circulera sur tout le territoire, il sera plus confortable, plus connecté et plus spacieux. Il s'agit du TGV le plus écologique de l'histoire.

Le modèle français d'un TGV accessible et populaire sort renforcé de cette réforme : la refonte à la baisse de la trajectoire des péages permet de pérenniser le développement de l'offre « Ouigo ». « Ouigo », ce sont d'abord de nouveaux voyageurs qui ne prenaient pas le train. L'objectif de 25 millions de passagers « Ouigo » en 2020, soit un quart des passagers du TGV, dont 50 % de nouveaux clients, traduit cette ambition.

Enfin, le Gouvernement mène un plan sans précédent pour les trains Intercités afin de leur donner un nouveau souffle. Ces lignes, dont l'État est autorité organisatrice, sont en effet un maillon de l'aménagement du territoire. Ainsi, tous les trains Intercités font l'objet d'un renouvellement complet sur dix ans, pour un investissement de 3,7 milliards d'euros prévu dans le projet de loi d'orientation des mobilités, y compris pour les lignes Intercités dont la gestion a été transférée aux régions. L'État a également pérennisé son engagement dans les deux lignes de trains de nuit : leur convention en 2020 sera renouvelée, et plus 30 millions d'euros seront investis par l'État pour rénover les trains et améliorer le confort.

Les schémas directeurs des lignes TET structurantes sont aboutis : c'est une vision partagée par les acteurs du territoire et l'élaboration d'un programme d'actions (investissements sur l'infrastructure et renouvellement des trains) afin d'obtenir un gain significatif de qualité sur ces lignes à l'horizon 2025. Le Wifi a été lancé sur la ligne TET Paris-Clermont-Ferrand en janvier 2019 : c'est un succès technique et un bond de la qualité de service (investissement de l'État de 4 millions d'euros) ; son déploiement sur la ligne Paris-Limoges-Toulouse interviendra au premier semestre 2019.

Parallèlement à ces 3 défis relevés, le nouveau pacte ferroviaire repose sur la négociation d'une convention de branche. Le Gouvernement laisse le temps nécessaire aux partenaires sociaux pour aboutir sur toutes les thématiques : classifications / rémunérations / prévoyance / droit syndical. L'État saura prendre ses responsabilités pour que le groupe dispose d'un cadre social au 1er janvier 2020 : la réforme prévoit les dispositions nécessaires en cas d'échec des négociations, même si l'État entend que les partenaires sociaux jouent pleinement leur rôle et parviennent à conclure des accords.

— AUTORISATION D'ENGAGER LA RESPONSABILITÉ DU GOUVERNEMENT SUR UNE DÉCLARATION DE POLITIQUE GÉNÉRALE

Le conseil des ministres a autorisé le Premier ministre à engager, conformément au 1er alinéa de l'article 49 de la Constitution, la responsabilité du Gouvernement sur une déclaration de politique générale.