

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. PHILIPPE SÉGUIN

1. Questions au Gouvernement (p. 3).

EMPLOI DES JEUNES (p. 3)

M. Philippe Briand, Mme Anne-Marie Couderc, ministre délégué pour l'emploi.

PROFESSIONS LIBÉRALES (p. 3)

MM. Claude Barate, Jean-Pierre Raffarin, ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat.

PME (p. 4)

MM. Jean de Lipkowski, Jean-Pierre Raffarin, ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat.

FRANCOPHONIE (p. 5)

M. Bruno Bourg-Broc, Mme Margie Sudre, secrétaire d'Etat chargé de la francophonie.

INDUSTRIE DE DÉFENSE (p. 5)

MM. Pierre Forgues, Charles Millon, ministre de la défense.

SYSTÈME DE RETRAITE (p. 6)

MM. Augustin Bonrepaux, Jean Arthuis, ministre de l'économie et des finances.

COMPTES DU GAN (p. 7)

MM. Didier Boulaud, Jean Arthuis, ministre de l'économie et des finances.

ÉLECTIONS EUROPÉENNES (p. 7)

MM. Pierre Lequiller, Michel Barnier, ministre délégué aux affaires européennes.

PROTECTION SOCIALE (p. 8)

MM. Jean-Marie Morisset, Jacques Barrot, ministre du travail et des affaires sociales.

DÉLOCALISATION DES SERVICES PUBLICS (p. 8)

MM. Jean-Jacques Delmas, Jean-Claude Gaudin, ministre de l'aménagement du territoire, de la ville et de l'intégration.

PETITE HÔTELLERIE (p. 9)

MM. Pierre Hellier, Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.

CONSEIL RÉGIONAL DE LA RÉUNION (p. 10)

MM. Claude Hoarau, Jean-Jacques de Peretti, ministre délégué à l'outre-mer.

TRAITEMENT DES FONCTIONNAIRES (p. 10)

Mme Muguette Jacquaint, M. Dominique Perben, ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation.

PRIVATISATION DE THOMSON (p. 11)

Mme Janine Jambu, M. Jean Arthuis, ministre de l'économie et des finances.

RÉFÉRENDUM SUR LA MONNAIE UNIQUE (p. 12)

MM. Maxime Gremetz, Jean Arthuis, ministre de l'économie et des finances.

PRÊT À TAUX ZÉRO (p. 12)

MM. Patrick Delnatte, Pierre-André Périssol, ministre délégué au logement.

Suspension et reprise de la séance

(p. 13)

PRÉSIDENTE DE M. DIDIER BARIANI

2. Réseau ferré de France. – Suite de la discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat après déclaration d'urgence (p. 13).

Passage à la discussion des articles.

Rappels au règlement (p. 13)

MM. Jean-Jacques Filleul, François-Michel Gonnot, président de la commission de la production ; Jean-Louis Idiart, le président.

Suspension et reprise de la séance (p. 14)

Avant l'article 1^{er} (p. 14)

Amendements n^{os} 206 de M. Filleul et 2 de M. Gayssot : MM. Jean-Yves Le Déaut, Michel Grandpierre, Alain Marleix, rapporteur de la commission de la production ; Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme ; Henri-Jean Arnaud, le président. – Rejets.

Amendement n^o 208 de M. Filleul, avec le sous-amendement n^o 391 de M. Gayssot : Mme Ségolène Royal, MM. le rapporteur, le ministre, Jean-Claude Gayssot, Jean-Yves Le Déaut. – Rejet du sous-amendement et de l'amendement.

Amendement n^o 209 de M. Filleul, avec le sous-amendement n^o 392 de M. Gayssot : MM. Jean-Yves Le Déaut, le rapporteur, le ministre, Rémy Auchédé, Mme Ségolène Royal, M. Arsène Lux. – Rejet du sous-amendement et de l'amendement.

Rappel au règlement (p. 20)

M. Jean-Jacques Filleul.

Reprise de la discussion (p. 20)

Amendement n^o 210 de M. Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 207 de M. Filleul, avec le sous-amendement n^o 393 de M. Gayssot : MM. Christian Bataille, le rapporteur, le ministre, Michel Bouvard, Rémy Auchédé, Michel Grandpierre, Jean-Jacques Filleul. – Rejet du sous-amendement et de l'amendement.

Amendement n^o 213 de M. Filleul, avec le sous-amendement n^o 394 de M. Gayssot : Mme Ségolène Royal, MM. le rapporteur, le ministre, Jean-Claude Gayssot. – Rejet du sous-amendement et de l'amendement.

Amendement n^o 211 de M. Filleul, avec le sous-amendement n^o 395 de M. Gayssot : Mme Ségolène Royal, MM. le rapporteur, le ministre, Rémy Auchédé, Christian Bataille. – Rejet du sous-amendement et de l'amendement.

Amendement n° 212 de M. Filleul, avec le sous-amendement n° 396 de M. Gayssot : MM. Maurice Depaix, le rapporteur, le ministre, Michel Grandpierre. – Rejet du sous-amendement et de l'amendement.

Amendement n° 239 de M. Filleul : MM. Julien Dray, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 240 de M. Filleul, avec le sous-amendement n° 397 de M. Gayssot : MM. Julien Dray, le rapporteur, le ministre, Jean-Claude Gayssot, Jean-Pierre Balligand. – Rejet du sous-amendement et de l'amendement.

Amendement n° 241 de M. Filleul, avec le sous-amendement n° 398 de M. Gayssot : MM. Christian Bataille, le rapporteur, le ministre, Rémy Auchédé. – Rejet du sous-amendement et de l'amendement.

Amendement n° 244 de M. Filleul : MM. Maurice Depaix, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 217 de M. Filleul, avec le sous-amendement n° 399 de M. Gayssot : Mme Ségolène Royal, MM. le rapporteur, le ministre, Michel Grandpierre. – Rejet du sous-amendement et de l'amendement.

Amendement n° 218 de M. Filleul, avec le sous-amendement n° 400 de M. Gayssot : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre, Jean-Claude Gayssot. – Rejet du sous-amendement et de l'amendement.

Amendement n° 219 de M. Filleul, avec le sous-amendement n° 401 de M. Gayssot : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre, Rémy Auchédé. – Rejet du sous-amendement et de l'amendement.

Amendement n° 220 de M. Filleul : MM. Jean-Yves Le Déaut, le président, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 222 de M. Filleul, avec le sous-amendement n° 402 de M. Gayssot : MM. Christian Bataille, le rapporteur, le ministre, Jean-Claude Gayssot. – Rejet du sous-amendement et de l'amendement.

Amendement n° 223 de M. Filleul, avec le sous-amendement n° 403 de M. Gayssot : MM. Jean-Yves Le Déaut, le rapporteur, le ministre, Jean-Claude Gayssot. – Rejet du sous-amendement et de l'amendement.

Amendement n° 224 de M. Filleul : MM. Maurice Depaix, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 225 de M. Filleul, avec le sous-amendement n° 404 de M. Gayssot : MM. Serge Janquin, le rapporteur, le ministre, Rémy Auchédé, Jean-Louis Idiart, Charles Fèvre. – Rejet du sous-amendement et de l'amendement.

Amendement n° 221 de M. Filleul : MM. Christian Bataille, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 228 de M. Filleul : Mme Ségolène Royal, MM. le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 229 de M. Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 230 de M. Filleul : MM. Jean-Louis Idiart, le président, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

MM. Jean-Jacques Filleul, le président.

Suspension et reprise de la séance (p. 41)

Les amendements n°s 214, 215 et 216 de M. Filleul ont été retirés.

Amendement n° 231 de M. Filleul : Mme Ségolène Royal, MM. le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 232 de M. Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 233 de M. Filleul : MM. Jean-Yves Le Déaut, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 234 de M. Filleul : MM. Maurice Depaix, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 235 de M. Filleul : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 236 de M. Filleul : Mme Ségolène Royal, MM. le rapporteur, le ministre, Jean-Jacques Filleul. – Rejet.

Amendement n° 237 de M. Filleul : MM. Christian Bataille, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 238 de M. Filleul : MM. Jean-Yves Le Déaut, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 242 de M. Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 226 de M. Filleul : MM. Maurice Depaix, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 227 de M. Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 243 de M. Filleul : MM. Julien Dray, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 5 de M. Grandpierre : MM. Michel Grandpierre, le rapporteur, le ministre. – Retrait.

Amendement n° 204 de M. Filleul : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 205 de M. Filleul : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

M. le président.

Renvoi de la suite de la discussion à la prochaine séance.

3. Dépôt de rapports (p. 51).

4. Dépôt d'un rapport en application d'une loi (p. 51).

5. Ordre du jour (p. 51).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTIE DE M. PHILIPPE SÉGUIN

M. le président. La séance est ouverte.
(*La séance est ouverte à quinze heures.*)

1

QUESTIONS AU GOUVERNEMENT

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

Nous commençons par les questions du groupe du Rassemblement pour la République.

EMPLOI DES JEUNES

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

M. Philippe Briand. Monsieur le président, ma question s'adresse à Mme le ministre délégué pour l'emploi.

Madame le ministre, l'emploi est le grand défi de cette fin de siècle, le grand défi de notre gouvernement, comme le prouve l'affirmation du rôle de votre ministère.

En décembre dernier, le chômage a diminué de 0,9 %. Certes, il ne s'agit pas encore d'une victoire définitive, mais il nous faut tous saluer l'action déterminée du Gouvernement qui a permis d'avancer dans cette voie.

En ce début d'année, pouvez-vous nous dire quel bilan vous tirez de l'action de votre ministère pour 1996, notamment au niveau des programmes régionaux pour l'emploi des jeunes, des comités de liaison ?

Enfin, vous le savez, le groupe gaulliste a longuement réfléchi sur l'emploi, notamment l'emploi des jeunes. A la veille d'une très importante consultation nationale, pouvez-vous nous indiquer, madame le ministre, les directions dans lesquelles vous comptez œuvrer ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. La parole est à Mme le ministre délégué pour l'emploi.

Mme Anne-Marie Couderc, ministre délégué pour l'emploi. Monsieur le député, je sais que vous animez un groupe de parlementaires sur le thème de l'emploi des jeunes. Vous avez cité les chiffres du chômage pour le mois de décembre 1996. Il faut, c'est vrai, rester prudent au vu des résultats d'un seul mois ; constatons simplement qu'ils vont dans le bon sens. Et cela est d'autant plus intéressant que cette baisse du chômage touche finalement toutes les catégories et particulièrement les jeunes chômeurs, pour lesquels les chiffres de décembre font apparaître une baisse de 2,4 %.

Plus intéressant encore, on constate que le chômage des jeunes est resté stable sur l'ensemble de l'année 1996 en dépit de la dégradation du marché de l'emploi que nous avons connue. Ce point est à mettre en rapport avec la mobilisation lancée en faveur de l'emploi des jeunes.

Mais une deuxième observation doit être faite : des programmes régionaux pour l'emploi des jeunes ont été signés avant l'été, avec le concours des acteurs locaux et des partenaires sociaux sur le plan national ; des campagnes ont notamment été lancées par le patronat – CNPF ou Confédération générale des PME. Or, sur les quatre derniers mois de l'année 1996 – septembre, octobre, novembre, décembre – il faut relever que, par rapport aux mois correspondant de 1995, 10 000 jeunes de plus sont entrés chaque mois dans la vie active. Voilà qui, à mes yeux, démontre que la mobilisation a bien fonctionné. Et parmi ces 10 000 jeunes supplémentaires qui, chaque mois, ont trouvé un emploi, la part de ceux issus de l'apprentissage et des formations en alternance s'est accrue globalement de 12 %. C'était un de nos objectifs : relancer l'apprentissage et l'alternance.

Qu'est-ce que cela signifie ? Que la mobilisation fonctionne et qu'il nous appartient d'aller plus avant encore. Et c'est bien ce que nous entendons faire au cours de l'année 1997 : poursuivre cette mobilisation, tant sur le plan national que sur le plan local, car il faut faire confiance aux acteurs de terrain, à travers une politique ambitieuse de déconcentration des politiques d'aide à l'emploi, comme le souhaite le Premier ministre. C'est également le but de la mobilisation nationale qui sera lancée par la conférence nationale sur l'emploi des jeunes ; celle-ci, qui se tiendra le 10 février, permettra de mieux structurer la mobilisation pour l'emploi, sur le plan national comme sur le plan local.

Tels sont, monsieur le député, les éléments que je peux vous fournir aujourd'hui. Ces premiers résultats sont à mes yeux un signe très encourageant et augurent de ce que nous pourrions obtenir grâce à la mobilisation de tous (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste*), n'en déplaise à certains. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.* – *Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

PROFESSIONS LIBÉRALES

M. le président. La parole est à M. Claude Barate.

M. Claude Barate. Ma question s'adresse à M. le ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat, plus précisément au ministre chargé des professions libérales.

Monsieur le ministre, nous sommes entrés dans la société du tertiaire. Tout le monde sait que, désormais, c'est la qualité et la quantité des services rendus qui garantissent tant le développement économique que la cohésion sociale.

Notre pays compte 500 000 professionnels libéraux qui génèrent environ 1,5 million d'emplois dans des secteurs aussi variés que la santé, les questions juridiques et comptables ou les domaines techniques. Pendant longtemps, on a ignoré les spécificités de ces professionnels ; mais, depuis quelque temps, sous l'impulsion du Président de la République et du Premier ministre, le Gouvernement a décidé de rattraper le temps perdu, notamment par la réunion d'un conseil ministériel, au mois de juillet.

A cette occasion, des décisions ont été prises, sur le plan social, comme sur le plan juridique, qui visent à faciliter l'installation des professions libérales, à assurer leur développement et à mieux prendre en compte certaines de leurs préoccupations d'ordre fiscal ou social – s'agissant du conjoint, par exemple.

Ma question sera relativement simple, monsieur le ministre : quel bilan pouvez-vous dresser des mesures que vous avez été appelé à prendre depuis juillet dernier ? Et surtout, quelles perspectives entendez-vous développer en 1997 afin de répondre aux légitimes attentes de ces professionnels ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et sur divers bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat.

M. Jean-Pierre Raffarin, ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat. Monsieur le député, vous avez parfaitement raison d'appeler l'attention sur la situation des professions libérales, confrontées à de profondes mutations – et cela vaut pour les professions de santé, pour les professions techniques, pour les professions juridiques.

Dans cet esprit, le Premier ministre a réuni au mois de juillet le comité interministériel des professions libérales. Créée en 1983, cette instance n'avait encore jamais siégé. (« Oh ! » sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.) Nous avons donc tenu ce comité et mis au point un programme de vingt mesures. A pu ainsi être réglée la question de la participation des professions libérales à la commission nationale des conventions collectives, afin que les professions libérales, elles aussi, siègent à la table et participent aux décisions qui les concernent. Des mesures d'ordre social ont été décidées, notamment l'égalité en matière de pension de réversion pour le conjoint...

M. Michel Meylan. Très bien !

M. le ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat. ... et d'autres dispositions très importantes encore pour aider les professions libérales en ce qu'elles sont également, c'est-à-dire des petites et moyennes entreprises.

M. le Premier ministre a souhaité que, à côté des ministres de tutelle, un ministre médiateur puisse travailler auprès d'elles et valoriser la logique entrepreneuriale. M. le Président de la République lui-même a assisté vendredi au congrès national pour les vingt ans de l'UNAPL où il a été accueilli très chaleureusement par tous les professionnels et par leur président, M. Bédossa.

M. Jean-Paul Charié. Très bien !

M. le ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat. Enfin, monsieur Barate, je voudrais souligner l'expérience menée dans votre départe-

ment, les Pyrénées-Orientales. Vous avez engagé une action importante pour la simplification et montré le rôle particulier de conseil que jouent les professions libérales – les avocats, les notaires – auprès des autres entreprises, afin de les aider à assumer les mutations. En cela, les professions libérales, dans leur ensemble, se voient aujourd'hui placées au cœur de la nouvelle dynamique de ce pays. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

PME

M. le président. La parole est à M. Jean de Lipkowski.

M. Jean de Lipkowski. Monsieur le ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat, M. Alain Juppé annonçait il y a maintenant un an à Bordeaux une série d'excellentes mesures élaborées en faveur des PME. Celles-ci sont d'ailleurs, chacun le sait, à l'origine de la majorité des créations d'emplois dans ce pays.

Vous avez, entre autres, engagé une réforme de la fiscalité des entreprises, mis en œuvre des simplifications administratives et, surtout, mis en place une banque de développement des PME destinée à répondre à leurs besoins de financement. Pouvez-vous d'ores et déjà dresser un premier bilan de l'application de ces différentes mesures et plus particulièrement nous indiquer quels avantages peut apporter cette banque par rapport aux établissements traditionnels qui, par leur frilosité, pénalisent et découragent trop souvent les entrepreneurs ?

Enfin, à la lumière des orientations fixées hier par M. le Premier ministre à Lyon, pouvez-vous informer la représentation nationale des mesures que le Gouvernement entend prendre en 1997 pour continuer à favoriser ces entreprises essentielles à la vie économique de notre pays ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat.

M. Jean-Pierre Raffarin, ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat. Monsieur le ministre, la banque de développement des PME, avec ses délégations régionales, est désormais opérationnelle sur l'ensemble du territoire. Elle ne résoudra certes pas tous les problèmes, mais elle offrira aux entreprises qui connaissent des difficultés de financement un deuxième regard, une deuxième instruction de leurs dossiers, et elle aura les moyens de convaincre les autres banques grâce à des garanties et des cofinancements.

Parmi les nouveaux produits de la banque de développement des PME, deux sont particulièrement intéressants. Le premier concerne la création d'entreprises : 70 % de garantie bancaire assortis d'une interdiction pour la banque de prendre une hypothèque ou une garantie sur l'habitation principale du créateur d'entreprise. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Deuxième produit intéressant : le contrat de développement. Il est destiné à soutenir une entreprise qui se voit conduite à franchir, à un moment ou un autre de son histoire, une étape importante en matière d'innovation ou d'exportation, domaines à risque. Il s'agit de quasi-fonds

propres, et c'est un moyen très astucieux de soutien grâce à des taux d'intérêt très faibles au départ et, si l'opération réussit, un remboursement et un partage des fruits du succès.

Voilà deux produits à la mesure des ambitions des PME, et nous veillerons attentivement à ce qu'ils se traduisent positivement sur le terrain.

S'agissant des perspectives 1997, la conférence annuelle s'est tenue, voici peu, sous l'autorité de M. le Premier ministre. Elle a défini tout un programme de travail, notamment sur la simplification administrative, avec une division par deux du nombre de lignes sur la fiche de paie, et par trente du volume des études statistiques trop souvent demandées aux entreprises envahies par les papiers et les formulaires. D'autres objectifs ont été fixés, notamment un texte sur les marchés publics qui devrait venir très prochainement.

Un mot cependant sur un sujet d'actualité. Les délais de paiement, particulièrement entre les entreprises, connaissent parfois, vous l'aurez relevé, une dégradation. Je tiens à appeler l'attention des organisations professionnelles. Si elles ne comprennent pas qu'il y va de leur intérêt de réduire les délais de paiement excessifs qui fragilisent les petites et moyennes entreprises...

M. Martin Malvy. Et l'Etat ?

M. le ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat. ... il faudra bien qu'un jour le législateur se saisisse de ce dossier, tant cette dérive devient pénalisante pour les petites et moyennes entreprises et donc pour l'emploi. (*Vifs applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

FRANCOPHONIE

M. le président. La parole est à M. Bruno Bourg-Broc.

M. Bruno Bourg-Broc. Monsieur le président, ma question s'adresse à Mme le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires étrangères, chargé de la francophonie.

Lors du sommet de Cotonou de 1995, les chefs d'Etat et de gouvernement avaient décidé de doter la francophonie d'une véritable structure et de lui donner une réelle dimension politique. Au mois de décembre 1995, lors de la conférence ministérielle de Marrakech, les nouvelles institutions adoptées ont prévu la création d'un poste de secrétaire général de la francophonie. Pouvez-vous nous indiquer, madame le secrétaire d'Etat, le rôle et la place que vous entendez donner au premier secrétaire général ? Le nom de Boutros Boutros-Ghali circule déjà sur toutes les lèvres. Qu'en est-il réellement ? Pourriez-vous enfin nous préciser l'enjeu du prochain sommet qui se tiendra au Vietnam en novembre prochain ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. La parole est à M le secrétaire d'Etat chargé de la francophonie.

Mme Margie Sudre, secrétaire d'Etat chargée de la francophonie. Monsieur le député, la francophonie vient de connaître, comme vous le soulignez, une évolution très importante.

A Marrakech, il y a quelques semaines, les ministres des Etats et gouvernements membres de la communauté francophone ont adopté la charte de la francophonie, qui consacre l'ambition politique de notre communauté sur la scène internationale.

La coopération éducative, technique et culturelle francophone s'était depuis un peu plus de vingt-cinq ans développée et structurée. Désormais, les francophones éprouvent le besoin d'une concertation particulière sur toutes les questions qui intéressent la paix et l'équilibre du monde. Sur le développement de l'Etat de droit et de la démocratie, sur la nécessaire solidarité entre les nations, sur le respect de la diversité culturelle dans la nouvelle société de l'information, les francophones ont un message original et fort à faire passer.

La francophonie deviendra donc bientôt un acteur à part entière de la vie internationale. N'oublions pas que nous représentons quarante-neuf pays et plus de 400 millions de personnes.

Le secrétaire général de la francophonie, qui sera pour la première fois désigné par les chefs d'Etat et de gouvernement lors du sommet de Hanoi, au mois de novembre prochain, sera, comme l'a dit le Président de la République, « la voix, le visage et l'autorité de la francophonie ». Il disposera d'une véritable capacité d'initiative en matière politique. Il lui reviendra également d'être le pilote de la coopération multilatérale et d'en coordonner tous les acteurs.

Le choix du premier secrétaire général sera naturellement décisif. Vous avez évoqué, monsieur le président, un nom prestigieux et particulièrement marquant de la francophonie. Permettez-moi d'y voir la marque de l'excellence qu'auront les chefs d'Etat et de gouvernement au moment du choix. C'est à eux, à eux seuls, que ce choix appartiendra le moment venu.

Je souhaite terminer sur les enjeux du sommet de Hanoi. Vous le savez, la France n'est pas assez présente en Asie du Sud-Est et le Président de la République a fait de ce continent une priorité de notre diplomatie. A cet égard, nous devons utiliser tous nos atouts. Notre culture et notre langue sont des avantages que nous devons savoir mieux exploiter. L'organisation à Hanoi du VII^e sommet de la francophonie est pour la France l'occasion de développer encore davantage ses liens culturels, économiques et politiques avec le Vietnam, au moment où ce pays amorce avec succès son décollage économique. Simultanément, la tenue pour la première fois en Asie du Sud-Est d'un sommet francophone illustrera la dimension universelle de notre langue. Il nous appartient, à nous autres Français, dans cette conjoncture éminemment favorable et enthousiasmante, de n'être pas les moins ardents des militants francophones. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. Jean-Claude Lefort. Et que devient Boutros Boutros-Ghali ?

M. le président. Nous en venons aux questions du groupe socialiste.

INDUSTRIES DE DÉFENSE

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

M. Pierre Forgues. Monsieur le ministre de la défense, vous avez, voilà quelques mois, engagé la restructuration de nos industries de défense. A GIAT Industries, elle se

traduisait, pour l'essentiel, par la suppression de 2 600 emplois – un quart des effectifs – et la recapitalisation du groupe.

M. Yves Nicolin. Pas vous !

M. Pierre Forgues. La restructuration du GIAT est en cours de réalisation et plonge les salariés et les régions concernées dans la désespérance, faute d'une stratégie lisible et d'un véritable plan industriel.

Mais aujourd'hui, monsieur le ministre, tout semble s'éclaircir. Votre plan de restructuration de ces industries de défense n'était qu'un plan de préparation à la privatisation générale...

M. Jean-Claude Lefort. A l'accord franco-allemand !

M. Yves Nicolin. C'est faux !

M. Pierre Forgues. ... voire à la liquidation de ces industries, (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

En effet, le Gouvernement s'apprêterait à faire voter avant la fin de la présente session un nouvelle liste d'entreprises privatisables, dont GIAT Industries et la Société nationale des poudres et explosifs.

Ma question est simple, monsieur le ministre (« Ah ! » sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.) : oui ou non est-il dans les intentions du Gouvernement de privatiser GIAT Industries et la SNPE ? Si oui, pour quel objectif stratégique ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de la défense.

M. Charles Millon, ministre de la défense. Non, monsieur le député, ni la société GIAT ni la SNPE ne sont inscrites sur la liste des sociétés privatisables dans l'état actuel des choses. Non, elles ne seront pas inscrites dans le DDOF, comme l'ont prétendu certains organes de presse.

Il est vrai que ces deux sociétés, pour assurer leur pérennité et leur développement, devront conclure des alliances françaises et européennes sous l'angle industriel.

M. Christian Bataille. Vous voulez privatiser la France !

M. le ministre de la défense. C'est pourquoi nous recherchons des moyens réglementaires de mettre en œuvre de telles alliances. Mais il n'est pas question, aujourd'hui, d'inscrire GIAT Industries et la SNPE sur la liste des sociétés privatisables. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.* – *Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

SYSTÈME DE RETRAITES

M. le président. La parole est à M. Augustin Bonrepaux.

M. Augustin Bonrepaux. Monsieur le Premier ministre, l'INSEE nous annonce que nos régimes de retraite sont menacés d'effondrement avant dix ans. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Vous prétendez que les fonds de pension vont les consolider. C'est faux !

Votre projet est profondément injuste, car il exclut plus de la moitié des Français : tous les plus modestes.

Votre projet est dangereux, car il met en péril le régime par répartition et les régimes complémentaires, dont les ressources vont chuter de près de dix milliards. C'est la voie ouverte à la privatisation de la sécurité sociale ! (*Approbatons sur les bancs du groupe socialiste.* – « C'est faux ! » sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)

C'est la première étape vers la protection minimale préconisée par M. Barre.

Monsieur le Premier ministre, que devient la solidarité dans notre pays ? Comment comptez-vous assurer une retraite convenable aux plus modestes ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'économie et des finances. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Jean Arthuis, ministre de l'économie et des finances. Monsieur Bonrepaux, il est bien clair que nous devons prendre en charge la retraite de nos aînés. Mais pour assumer nos responsabilités, il faut autre chose que des livres blancs !

M. Christian Bataille. Allez à Longchamp !

M. le président. Monsieur Bataille !

M. le ministre de l'économie et des finances. La proposition de loi qui vient d'être discutée par deux fois à l'Assemblée nationale et au Sénat, et qui a fait l'objet ce matin même d'une commission mixte paritaire, a précisément pour objet de permettre, demain, le financement de la retraite. (« C'est faux ! » sur les bancs du groupe socialiste.)

Vous avez tort, monsieur Bonrepaux, je vous l'ai déjà dit, d'opposer la retraite par répartition et l'épargne retraite.

Nous sommes fondamentalement attachés à la retraite par répartition. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*) Mais, pour assurer, demain, le versement des retraites, il faudra qu'il y ait suffisamment d'emplois dans ce pays. Et pour ce faire, il faut mobiliser une épargne et l'orienter vers les entreprises, vers l'économie productive. C'est ainsi qu'on créera des emplois. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Augustin Bonrepaux. Et la solidarité ?

M. le ministre de l'économie et des finances. Alors, de grâce, monsieur Bonrepaux, cessez de proférer de telles contrevérités ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Le Gouvernement assume ses responsabilités. Il a le sens de la durée, tandis que vous avez tendance à privilégier l'immédiat. Ainsi, le gouvernement socialiste n'avait fait qu'un livre blanc sur les retraites, sans en tirer les conséquences. (« Hou » ! sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.) Et c'est le Gouvernement de M. Balladur qui, en 1993, a pris des dispositions responsables pour assurer le financement de la retraite. Le Gouvernement a pris le chemin de la responsabilité et entend bien assurer demain des retraites décentes à nos aînés. Tel est l'enjeu. L'épargne retraite constituera un instrument complémentaire. Il ne remet pas en cause la retraite par répartition. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*) Au contraire, il vient appuyer son financement pour demain et au-delà. (*Applaudissements sur les*

bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République. – Protestations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.)

COMPTES DU GAN

M. le président. La parole est à M. Didier Boulaud. *(Exclamations sur les bancs du groupement du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)*

M. Didier Boulaud. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'économie et des finances qui semble oublier que la majorité qui soutient le Gouvernement est en place depuis quatre ans ! *(Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)*

M. le président. Je vous en prie, chers collègues, un peu de calme !

M. Didier Boulaud. Ne vous faites aucun souci, monsieur le président, au moins on m'entend à la télévision ! *(Huées sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)*

M. le président. Poursuivez, monsieur Boulaud.

M. Didier Boulaud. Monsieur le ministre, un quotidien du soir, en date du 4 février indique que les besoins de financement du GAN pour l'année 1997 s'élèveraient à 15 ou 20 milliards de francs. Cette information n'a pas été démentie par les pouvoirs publics, ni par les principaux actionnaires du GAN. Elle suscite plusieurs interrogations.

C'est d'abord toute la crédibilité des informations financières des grands groupes français aux yeux de l'étranger qui est en cause s'il suffit de changer un président pour que les pertes potentielles d'un exercice donné soient multipliées par deux, par trois, voire plus ! Après Alcatel, c'est le cas du GAN. *(Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)*

Plusieurs députés du groupe du Rassemblement pour la République. Et le Crédit lyonnais ?

M. Didier Boulaud. Ces chiffres, qui n'ont pas été avoués par le conseil d'administration de l'entreprise mais qui résulteraient d'audits internes, deviennent, alors qu'ils n'ont aucune valeur juridique, une référence pour les marchés financiers. Les modifier demain à la baisse reviendrait à avouer aux analystes financiers que l'État ne peut pas ou ne veut pas payer. Les confirmer serait admettre qu'un président se substitue aux actionnaires. En l'occurrence, il met en demeure l'État de payer avant toute procédure formelle de décision.

Plusieurs députés du groupe RPR et du groupe UDF ! La question ! La question !

M. le président. Un peu de calme, s'il vous plaît !

M. Didier Boulaud. Une telle confusion relève de la responsabilité pénale. Que le ministère de l'économie et des finances se promène d'un dossier bancaire à l'autre est une chose, mais l'annonce d'un déficit, inacceptable avant la réunion des organes légaux, constitue une infraction au droit des sociétés.

Monsieur le ministre, comment comptez-vous réagir et mettre fin à ces pratiques qui ont tendance, ces derniers mois, à devenir monnaie courante ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'économie et des finances.

M. Jean Arthuis, ministre de l'économie et des finances. Monsieur le député, lors de l'arrêté des comptes du GAN pour le premier semestre 1996, un communiqué a été diffusé. Il indiquait que, sur le souhait pressant de l'actionnaire majoritaire qu'est l'État, le conseil d'administration avait engagé un audit pour qu'enfin on fasse justice de la situation patrimoniale du GAN.

M. Henri Emmanuelli. Et le commissaire aux comptes ?

M. le ministre de l'économie et des finances. Le groupe du GAN comporte un pôle immobilier substantiel, il y a l'UIC, et des structures de défaisance ont été mises en place. Le temps est venu d'y voir clair.

M. Jean-Claude Lefort. On a soif d'idéal ?

M. Christian Bataille. Ce n'est pas un ministre, c'est un notaire !

M. le président. Monsieur Bataille !

M. le ministre de l'économie et des finances. Je déplore, comme vous, monsieur Boulaud, la diffusion de ces informations. Croyez bien que le nouveau président du conseil d'administration du GAN entend assumer pleinement ses responsabilités.

S'agissant de l'assurance, le GAN trouve son équilibre. Des actions sont engagées tendant à réformer et à rendre plus compétitive l'entreprise.

Mais, monsieur le député, je rends hommage à votre observation. *(« Ah ! » sur les bancs du groupe socialiste.)* Enfin, nous allons faire la vérité sur la situation financière du groupe et, ainsi, nous saurons ce qu'aura coûté à la France et aux contribuables français l'économie administrée entre 1988 et 1993 ! *(Vifs applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République. – Protestations sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Christian Bataille. C'est un comptable ridicule !

M. le président. Nous passons aux questions du groupe UDF.

ÉLECTIONS EUROPÉENNES

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

M. Pierre Lequiller. Ma question, à laquelle s'associe M. Adrien Zeller, s'adresse à M. le Premier ministre.

Devant notre aspiration à construire une Europe forte et démocratique, devant la nécessité de rapprocher l'élu européen de son électeur et d'accroître sa responsabilité devant les citoyens de l'Union, devant l'éparpillement des élus français entre sept ou huit groupes au Parlement européen, qui nuit à l'intérêt de notre pays et à notre poids dans l'Union, et compte tenu des nombreuses propositions de loi prônant généralement un scrutin proportionnel régional, n'est-il pas temps d'envisager une réforme du mode de scrutin pour les élections européennes qui contribue à renforcer dans le fonctionnement de l'Union l'esprit de démocratie ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)*

M. Jean-Claude Gayssot. Il faut un référendum !

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué aux affaires européennes.

M. Michel Barnier, *ministre délégué aux affaires européennes.* En effet, monsieur Lequiller, une élection peut en cacher une autre et nous aurons, en 1999, à élire à nouveau les députés français au Parlement européen. Comme vous, je pense qu'il n'est pas trop tôt pour rechercher tous ensemble un système d'élection des députés européens plus proche des citoyens...

M. Jean-Claude Lefort. Magouille !

M. le ministre délégué aux affaires européennes. ... et, d'une certaine manière, plus démocratique. Il faudrait que les députés européens aient des comptes à rendre, qu'on les connaisse et qu'ils soient en charge au moins d'un territoire sur lequel se posent des problèmes économiques, de transport ou écologiques communs.

Le Gouvernement comprend votre souci.

M. Jean-Claude Lefort. Bien sûr !

M. le ministre délégué aux affaires européennes. Il est prêt, au-delà de ce qui a déjà été proposé par le Mouvement européen,...

M. Jean-Claude Lefort. Le référendum, c'est simple à organiser !

M. le ministre délégué aux affaires européennes. ... par M. de la Malène et par d'autres encore, à étudier objectivement et de manière constructive toutes les idées et toutes les propositions.

Je profite de votre question pour évoquer la querelle que nous voyons resurgir régulièrement, une querelle dont nous sommes las, celle du siège du Parlement européen qui est sournoisement remis en cause de temps en temps. Nous tenons à conforter le siège de Strasbourg comme siège du Parlement européen. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. Pierre Mazeaud. Ah oui !

M. le ministre délégué aux affaires européennes. Et le Gouvernement a décidé, à la demande du Premier ministre, de demander, à l'occasion de la renégociation du traité de l'Union qui est en cours, que soit fixé une fois pour toutes le siège de toutes les institutions européennes, dont celui du Parlement européen à Strasbourg. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. Pierre Mazeaud. La Commission, à Strasbourg !

PROTECTION SOCIALE

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

M. Jean-Marie Morisset. Ma question s'adresse à M. le ministre du travail et des affaires sociales.

La réforme de la protection sociale, mise en œuvre depuis le mois de novembre 1995, était nécessaire et indispensable. Elle commence d'ailleurs à porter ses fruits et nous nous en félicitons. Vous avez eu, monsieur le ministre, le courage de proposer et de prendre des

mesures parfois mal comprises, mais qui ont le mérite d'aller vers une réforme en profondeur des dépenses de santé.

Pourriez-vous nous expliquer ce que le Gouvernement compte faire dans les mois qui viennent afin de poursuivre ce qui a été commencé et de consolider ainsi les premiers acquis ? Quelles sont les prochaines étapes de la réforme de la protection sociale en vue de garantir à tous les Français un juste soin avec des dépenses maîtrisées ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre du travail et des affaires sociales.

M. Jacques Barrot, *ministre du travail et des affaires sociales.* Monsieur Morisset, effectivement – nous en avons confirmation depuis hier – la réforme porte ses premiers fruits. A la fin de 1996, nous avons atteint nos objectifs tant pour la médecine de ville que pour l'hôpital, ce qui est tout à fait exceptionnel, grâce aux efforts des personnels soignants et des médecins, auxquels nous devons rendre hommage. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

En 1995, les dépenses en ville avaient progressé de 5 %. Nous sommes à 2,3 % et, tous régimes confondus, tout près de 2,1 %. A l'hôpital, les dépenses avaient progressé, en 1995, de 5,8 % ; nous sommes à 2,1 %, rigoureusement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*) Ces résultats sont à souligner.

Mais, vous l'avez dit, nous devons poursuivre dans cette voie.

L'année 1996 a été celle des décrets ; 1997 sera celle des contrats : les contrats entre les caisses et l'Etat sont en cours de passation.

Mais surtout, la vie conventionnelle reprend. Il y a quinze jours, c'était avec les cliniques privées, il y a huit jours, avec les biologistes ; et nous attendons la reprise de la négociation avec les médecins. Nous souhaitons qu'elle réussisse, et tout sera fait pour la faciliter.

Pour autant, nous ne perdons pas de vue les deux objectifs majeurs que M. le Premier ministre a assignés à ce plan.

S'agissant du premier, la qualité des soins pour tous, je répète que M. Hervé Gaymard et moi-même installerons l'Agence nationale d'évaluation du soin au cours du mois de février. Elle permettra d'évaluer cette qualité dans tous les hôpitaux de France.

Quant au deuxième – l'assurance maladie accessible à tous – il devrait être réalisé avec le projet relatif à l'assurance maladie universelle que nous serons en mesure de vous présenter bientôt.

En poursuivant ces deux objectifs, nous devrions doter la France d'un dispositif de solidarité exemplaire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

DÉLOCALISATIONS DES SERVICES PUBLICS

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Delmas.

M. Jean-Jacques Delmas. Ma question s'adresse à M. le Premier ministre.

En 1991, Mme Edith Cresson, alors Premier ministre, décidait, non sans courage, il faut bien le reconnaître, de délocaliser quelques services centraux de l'Etat, des entreprises publiques ou des grandes institutions comme l'ENA.

M. Jean-Louis Idiart. Depuis, plus rien !

M. Jean-Jacques Delmas. Ces délocalisations furent confirmées et amplifiées sous le gouvernement de M. Edouard Balladur, lors des CIAT de Mende et de Troyes. L'objectif d'emplois à délocaliser passait alors de 23 000 à 30 000. Plus de la moitié est aujourd'hui réalisée.

On note, cependant, que les délocalisations importantes ont toujours bénéficié aux métropoles régionales. Et, depuis 1995, il semble qu'il n'y ait pas eu de nouveaux transferts.

Jeudi dernier, *Le Monde* publiait une étude de l'INSEE Midi-Pyrénées qui montrait que seules les villes situées dans l'orbite de Toulouse étaient assurées d'échapper au déclin, toutes les autres devant subir un lent dépérissement, d'ailleurs déjà entamé.

Ce qui est vrai pour Midi-Pyrénées et Toulouse l'est certainement pour d'autres régions et d'autres capitales régionales. Dans quelques années, on ne parlera plus de Paris et du désert français, mais de capitales régionales et de déserts régionaux.

Pour corriger ce scénario noir, qui va à l'encontre de l'aménagement du territoire que nous souhaitons, et conserver tout notre pays habité et vivant, ne pensez-vous pas, monsieur le Premier ministre, qu'il serait souhaitable de poursuivre les délocalisations précédemment entreprises, ce que l'on pourrait annoncer, par exemple, lors d'un prochain CIAT ? Et, afin d'éviter la tendance à la concentration urbaine et à la désertification rurale, ces nouvelles délocalisations ne devraient-elles pas être orientées vers les villes petites et moyennes ainsi que vers les zones de revitalisation rurale ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'aménagement du territoire, de la ville et de l'intégration.

M. Jean-Claude Gaudin, ministre de l'aménagement du territoire, de la ville et de l'intégration. Monsieur Delmas, les délocalisations d'emplois publics s'opèrent d'une manière régulière et progressive, ce qui est un gage de réussite, tant sur le plan social que sur celui de la continuité du bon fonctionnement des services concernés.

Les chiffres, d'ailleurs, le confirment : sur un total d'environ 23 000 emplois publics ayant fait l'objet d'une décision de transfert, comme vous avez eu l'honnêteté intellectuelle de le souligner, les trois quarts sont réalisés ou en cours de réalisation, et ce sont 12 000 emplois qui ont, d'ores et déjà, rejoint les provinces.

M. Jean-Claude Lefort. Il y a donc de l'évaporation !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de la ville et de l'intégration. Le Gouvernement poursuit cet effort, notamment au profit des villes concernées par les restructurations de la défense et les reconversions industrielles.

J'ajoute que les délocalisations ne constituent pas la seule réponse au problème de l'emploi dans nos campagnes.

M. Jean-Claude Gayssot. Et la région parisienne ? Et la banlieue ?

M. Louis Pierna. Il y a 600 000 chômeurs en région parisienne !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de la ville et de l'intégration. J'ai présenté ce matin même en conseil des ministres le bilan des emplois créés en 1996 grâce à la prime d'aménagement du territoire. Pour la première fois depuis 1988, le cap des 20 000 emplois a été dépassé et ce chiffre est en progression de 35 % par rapport à l'année 1995. Voilà des résultats qui consolident nos zones rurales. (*Protestations sur les bancs du groupe communiste.*)

M. Louis Pierna. Il y a 600 000 chômeurs en région parisienne !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de la ville et de l'intégration. Il y a ceux qui parlent des délocalisations et ceux qui les font ! Le gouvernement d'Alain Juppé les fait ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République. - Protestations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. Jean-Pierre Balligand. C'est de la poudre aux yeux !

PETITE HÔTELLERIE

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

M. Pierre Hellier. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.

Monsieur le ministre, les professionnels de l'industrie hôtelière française sont aujourd'hui profondément désabusés. En effet, deux promesses importantes faites par vos soins le 26 juillet 1996 semblent ne pas être respectées dans l'immédiat.

La première promesse, confirmée par un conseiller technique de votre ministère en novembre dernier, lors d'un congrès d'une fédération hôtelière, était qu'un décret serait publié au 31 décembre 1996, leur permettant de bénéficier d'une exonération de la redevance télévision pour les dix premiers postes. Ce texte a fait l'objet d'un avis défavorable du Conseil d'Etat, et la mesure est donc repoussée sans précision de date. Cette décision de rejet d'une réforme qui visait à alléger la redevance télévision pour près de 75 % de l'hôtellerie française les pénalise sévèrement.

La seconde promesse était une exonération des charges sociales sur les avantages en nature inclus dans le SMIC hôtelier.

Si cette profession ne pouvait bénéficier de ces deux mesures, ce serait un coup dur pour les hôteliers qui ont déjà de très grosses difficultés dans un contexte économique plutôt défavorable. Quelles mesures entendez-vous prendre pour faire aboutir ces deux réformes tant attendues par une profession déjà sérieusement touchée ? Seront-elles officiellement mises en place en 1997 ? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.

M. Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Monsieur Hellier, le Gouvernement avait décidé, l'an dernier, de modifier le barème

de la redevance audiovisuelle en faveur des petits hôtels. Cela faisait des années que les hôtels les plus petits, qui sont indispensables à la vitalité de notre tourisme, dénonçaient le poids excessif de cette redevance.

Le Conseil d'Etat, consulté, a estimé, d'une manière qui a surpris, que le principe d'égalité fiscale obligeait à traiter de la même manière les hôtels et tous les autres comptes multiples – les écoles, les hôpitaux – qui étaient à ses yeux dans des situations identiques.

Le Gouvernement souhaite proposer un nouveau système qui tienne compte de l'avis du Conseil d'Etat et qui présente des avantages équivalents à celui qui avait été proposé initialement. Nous y travaillons.

Sur le second point, le Gouvernement s'est engagé à exonérer de charges patronales les avantages nourriture. C'était une demande ancienne. Les textes d'application sont prêts et la mesure devrait être prise dès cette session par amendement au projet de loi portant diverses dispositions d'ordre économique et financier, dès lors, bien sûr, que les partenaires sociaux, qui sont très proches d'un accord, auront très bientôt, je l'espère signé la convention collective. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. Nous en venons à une question du groupe République et Liberté.

CONSEIL RÉGIONAL DE LA RÉUNION

M. le président. La parole est à M. Claude Hoarau.

M. Claude Hoarau. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'intérieur.

Monsieur le ministre, M. le Premier ministre a annoncé que le Gouvernement s'apprêtait à engager des consultations sur une éventuelle réforme du scrutin régional. Ceux qui plaident pour une modification du mode de scrutin évoquent la situation en région Ile-de-France, mais on aurait tort de croire que la réforme du mode de scrutin suffirait à écarter tout risque de blocage dans le fonctionnement de l'institution.

A la Réunion, le fonctionnement du conseil régional se trouve gravement perturbé alors même qu'il existe au sein de l'assemblée une majorité absolue de conseillers régionaux faisant la démonstration de leur cohésion.

En application de l'article L. 4132-9 du code général des collectivités territoriales, vingt-quatre conseillers régionaux, représentant la majorité absolue du conseil régional, qui compte quarante-cinq membres, ont transmis au président une demande de réunion de l'assemblée plénière sur un ordre du jour déterminé. Selon les dispositions légales précitées, cette réunion est de plein droit dès lors que la demande émane de plus d'un tiers des conseillers régionaux, ce qui est le cas en l'espèce.

Si le règlement intérieur du conseil régional de la Réunion précise que l'assemblée doit se réunir dans un délai de douze jours dès lors qu'une telle demande est faite, la loi, en revanche, ne dit pas dans quel délai cette réunion doit avoir lieu. Plus de douze jours après cette demande, le conseil régional n'a ainsi toujours pas été convoqué.

Or il y a urgence à ce que cette réunion ait lieu pour faire fonctionner l'institution.

Les événements qui se sont déroulés hier à Saint-Denis, où des milliers de jeunes chômeurs et de mal-logés ont manifesté devant la préfecture, montrent la tension

sociale qui règne dans l'île. Ils démontrent une fois de plus la nécessité d'une mobilisation constante de tous les acteurs de la vie politique, économique et sociale pour faire face aux problèmes fondamentaux.

Dans un tel contexte, l'opinion réunionnaise ne comprend pas comment le fonctionnement du conseil régional peut être bloqué du fait d'une imprécision de la loi provoquant un conflit entre le président de l'institution et une majorité absolue de conseillers régionaux.

Afin d'aider au déblocage de cette institution, pour qu'elle puisse fonctionner de façon démocratique et afin d'éviter que des situations similaires ne se reproduisent dans d'autres conseils régionaux, je vous saurais gré, monsieur le ministre, de bien vouloir nous indiquer ce qu'il conviendrait de faire pour assurer l'application pleine et entière des dispositions de l'article L. 4132-9 du code général des collectivités territoriales. (*Applaudissements sur divers bancs du groupe République et Liberté et du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué à l'outre-mer.

M. Jean-Jacques de Peretti, ministre délégué à l'outre-mer. Ainsi que vous le soulignez, monsieur le député, l'article L. 4132-9 du code général des collectivités territoriales dispose que le conseil régional est tenu de se réunir dès lors qu'un tiers de ses membres en font la demande. Il précise que cette réunion ne peut excéder deux jours et qu'elle doit porter sur un ordre du jour déterminé.

Il est vrai que le législateur n'a pas fixé de délai, mais l'article L. 4132-18 du même code prévoit un délai d'information de douze jours, qui doit permettre au président de transmettre à l'ensemble des conseillers généraux les rapports sur lesquels les débats doivent porter.

Ce délai est un délai minimal. Dès lors, il se pose un problème avec le règlement de l'assemblée, qui, lui, fixe un délai maximal de douze jours.

Alors, comment faire? Nous pouvons raisonner par analogie avec le code des communes, qui prévoit un délai maximal de trente jours, avec le « délai raisonnable » à l'intérieur duquel toute administration doit prendre sa décision.

Je ne doute pas un seul instant que ce délai raisonnable sera respecté par la région Réunion et que l'assemblée pourra se réunir tout prochainement.

Cela dit, je vous rassure. La région Réunion n'est pas bloquée. La commission permanente fonctionne, les commissions se réunissent et travaillent et, bien sûr, tous ceux qui veulent y participer peuvent le faire. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. Nous en venons aux questions du groupe communiste.

TRAITEMENTS DES FONCTIONNAIRES

M. le président. La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

Mme Muguette Jacquaint. Ma question s'adresse à M. le ministre de la fonction publique.

Le Gouvernement vient d'opposer une fin de non-recevoir à la demande légitime des fonctionnaires de revalorisation de leurs traitements. Il propose 2,8 % pour 1997 et 1998, sans aucun rattrapage pour 1996, pour des millions de personnes.

Il est injuste de faire payer aux fonctionnaires le prix de la marche forcée vers la monnaie unique.

Non seulement l'augmentation du pouvoir d'achat des fonctionnaires est une condition de la relance, mais l'Etat doit créer et non supprimer des emplois publics et, par exemple, titulariser les maîtres auxiliaires aujourd'hui au chômage.

Toutes les organisations syndicales ont décidé une action pour le 6 mars.

En décidant le gel des titularisations, le Gouvernement fait le mauvais choix. Acceptera-t-il de vraies négociations, qui prennent en compte les besoins réels ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation.

M. Dominique Perben, ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation. Comme vous l'avez rappelé, madame le député, j'ai engagé depuis le début du mois de janvier des discussions avec l'ensemble des organisations syndicales de la fonction publique, pour recueillir leurs suggestions et leurs demandes, les étudier, puis apporter une réponse.

Au cours de la journée d'hier, j'ai rencontré chacune de ces organisations syndicales pour leur proposer deux choses qui me paraissent importantes : d'une part, une augmentation de l'ordre de 2,8 % sur les deux prochaines années, ce qui correspond aux prévisions actuelles de hausse de prix...

Mme Muguette Jacquaint. Et le rattrapage ?

M. le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation. ... et, d'autre part, des discussions, ce qu'elles ont d'ailleurs bien voulu accepter, sur des points essentiels pour les fonctionnaires : le logement, l'action sociale, la cessation anticipée d'activité et l'insertion des handicapés.

Sur l'aspect strictement salarial, ce qui a posé problème, vous l'avez dit, c'est le fait qu'il n'y ait pas de rattrapage pour 1996...

M. Jean-Claude Lefort. Absolument !

M. Christian Bataille. Cela pèse sur le revenu des fonctionnaires !

M. le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation. ... pour une raison simple : le coût budgétaire d'une telle opération n'est à l'évidence pas raisonnable.

A la suite de ce constat de désaccord, le Gouvernement a décidé dès hier une augmentation de 0,5 % le 1^{er} mars et une seconde augmentation de 0,5 % le 1^{er} octobre.

Qu'est-ce que cela signifie en termes de pouvoir d'achat pour les fonctionnaires ?

M. Christian Bataille. C'est une baisse des revenus réels !

M. le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation. Pour l'Etat, c'est une hausse totale de la masse salariale, compte tenu des mesures déjà décidées, de 14 milliards de francs.

M. Jean-Claude Lefort. C'est une goutte d'eau !

M. le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation. Quant au salaire moyen des fonctionnaires, il augmentera de 2,18 %

en 1997. Voilà la vérité ! (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre. – Exclamations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

PRIVATISATION DE THOMSON

M. le président. La parole est à Mme Janine Jambu.

Mme Janine Jambu. Ma question s'adresse à M. le Premier ministre.

En 1996, le Gouvernement voulait brader Thomson Multimédia au coréen Daewo. L'ampleur de la protestation l'en a empêché. Il relance aujourd'hui le processus de privatisation en commençant, dès la fin de ce mois, par Thomson-CSF.

Cette décision pose à nouveau, dans toute leur ampleur, les enjeux d'emploi, d'indépendance et de maîtrise nationale de la filière électronique.

Une fois de plus, l'exigence de démocratie et de transparence n'est pas respectée.

L'Assemblée nationale doit être saisie de ce dossier.

M. Christian Bataille. Très bien !

Mme Janine Jambu. Monsieur le Premier ministre, acceptez-vous d'organiser avant toute décision le débat public auquel vous vous étiez engagé ici-même ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et sur de nombreux bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'économie et des finances. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. Jean Arthuis, ministre de l'économie et des finances. Madame le député, le principe et les modalités de la privatisation du groupe Thomson ont évoqués à plusieurs reprises devant la représentation nationale. Aujourd'hui, rien n'est décidé. Le Gouvernement étudie les modalités de la privatisation de Thomson-CSF, puisque Thomson Multimédia fera l'objet d'une privatisation séparée. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. Didier Boulaud. Cela devait être global !

M. le ministre de l'économie et des finances. Nous avons naturellement le souci de préserver l'industrie et, au-delà, les emplois.

Quant aux modalités, la formule sera la mise sur le marché par offre publique de vente, ou une cession de gré à gré. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

Pour le reste, rien n'est décidé. M. le Premier ministre s'est exprimé publiquement sur ce thème il y a quelques jours.

Plusieurs députés du groupe communiste. Et le débat ?

M. le ministre de l'économie et des finances. Le Gouvernement fera connaître avant la fin du mois de février son choix sur les modalités de privatisation de Thomson-CSF. La décision sera prise, en tenant compte des options industrielles, avec les plus grands égards pour le personnel et pour l'emploi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République. – Protestations sur les bancs des groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. Jean-Claude Gayssot. Et l'Assemblée ?

M. Christian Bataille. Qu'est-ce que vous en faites ?

Plusieurs députés du groupe communiste. Vous n'avez pas répondu !

RÉFÉRENDUM SUR LA MONNAIE UNIQUE

M. le président. La parole est à M. Maxime Gremetz.

M. Maxime Gremetz. Ma question s'adresse à M. le Premier ministre.

J'élève d'abord une vigoureuse protestation contre l'agression dont nous avons été victimes à la préfecture de la Somme, le lundi 27 janvier, sur ordre de la préfecture et du ministère. (*Exclamations sur divers bancs.*)

Ma présence était motivée par la réunion d'un comité de propagande chargé de lancer la campagne en faveur de la monnaie unique.

Le seul parlementaire d'opposition se trouve exclu de ce comité ! Cet acte antidémocratique illustre, me semble-t-il, la crainte du Gouvernement devant l'exigence du peuple d'être consulté par voie de référendum sur le passage ou non de la France à la monnaie unique, exigence qui monte.

Dans la Somme, des centaines de personnalités de toutes opinions ont lancé un appel pour exiger l'organisation de ce référendum, comme promis par le Président de la République. C'est une exigence démocratique exprimée par des dizaines de milliers de Picards et par des millions de Français.

Monsieur le Premier ministre, craignez-vous autant le débat national et la consultation démocratique (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre*)...

M. Charles Ehrmann. Allez à Belgrade !

M. Maxime Gremetz. ... pour refuser obstinément de faire droit à cette volonté populaire d'être consulté sur un choix fondamental qui engage l'avenir de la France, du peuple français, comme celui des autres peuples ?

Je sais que vous préférez le marché unique, la monnaie unique...

M. Jean-Claude Lefort. Et la pensée unique !

M. Maxime Gremetz. ... sous domination de la Banque centrale européenne et de la Bundesbank (*Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre*), et une défense unique dans le cadre de l'OTAN sous direction américaine, mais sachez que notre peuple, comme les autres peuples européens, n'entend pas se laisser faire.

N'attendez pas qu'il vous impose ce référendum. Dites-nous quand vous allez l'organiser. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'économie et des finances. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. Jean-Claude Lefort. C'est un problème politique !

M. Jean Arthuis, ministre de l'économie et des finances. Monsieur Gremetz, cette évocation est récurrente de votre part. Ne cédonz à aucune provocation. Le référendum a eu lieu (*Protestations sur les bancs du groupe communiste*)

et la question qui se pose aujourd'hui n'est pas de savoir s'il est opportun de passer à la monnaie unique, mais comment on y passe.

Des comités ont été créés sur le plan départemental afin de recueillir l'avis de tous nos compatriotes et d'aller au-devant des interrogations et parfois des inquiétudes, de veiller à ce que personne ne reste au bord du chemin de l'euro. (*Rires et exclamations sur les bancs du groupe communiste.*) Si nous devons aller à la monnaie unique, c'est parce que nous avons un marché unique.

M. Jean-Claude Lefort. Et une pensée unique !

M. le ministre de l'économie et des finances. Ce qui a ruiné bien souvent nos espérances d'emplois, ce sont les fluctuations monétaires, c'est l'instabilité monétaire. Pour prévenir une telle instabilité, pour redonner la confiance qui favorise l'investissement, la croissance et l'emploi, il faut la monnaie unique.

M. Jean-Claude Lefort. Même vous, vous n'y croyez pas !

M. le ministre de l'économie et des finances. Les industriels qui exportent pourront enfin libeller leurs ventes, les salaires et les charges qu'ils supportent, dans la même monnaie.

Croyez bien, monsieur Gremetz, que, si vous avez des observations ou des suggestions pour que ce passage à la monnaie unique se fasse encore mieux, vous serez largement écouté, notamment par le comité départemental dont vous avez parlé.

M. le président. Nous revenons à une question du groupe du Rassemblement pour la République.

PRÊT À TAUX ZÉRO

M. le président. La parole est à M. Patrick Delnatte.

M. Patrick Delnatte. Ma question s'adresse à M. le ministre délégué au logement.

Monsieur le ministre, l'accès à la propriété d'une majorité de Français est l'un des principaux objectifs de la politique du logement du Gouvernement. Suivant les engagements du Président de la République et sous l'impulsion du Premier ministre, vous avez pour cela mis en place le prêt à taux zéro. Le grand nombre de prêts signés en 1996 est la preuve de la réussite de ce dispositif.

Cependant, comme souvent en France, lorsqu'une mesure fonctionnelle, on essaie par tous les moyens de la remettre en cause. Ainsi, des médias se font l'écho d'une étude réalisée par un organisme installé dans le Nord, qui est présidé par un élu socialiste et rattaché au conseil régional du Nord - Pas-de-Calais. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*) Cette étude affirme que le prêt à taux zéro mettrait en difficulté les ménages qui en sont bénéficiaires et créerait ainsi un risque de paupérisation de l'accédant à la propriété. Pouvez-vous indiquer à la représentation nationale ce qu'il faut penser de telles déclarations ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué au logement.

M. Pierre-André Périssol, ministre délégué au logement. Effectivement, monsieur le député, le prêt à taux zéro, qui est un engagement du Président de la République et du Premier ministre,...

M. Jean-Claude Lefort. Le référendum aussi !

M. le ministre délégué au logement. ... est un très grand succès social et populaire.

M. Didier Boulaud. Mais non !

M. le ministre délégué au logement. Avec le même argent pour le contribuable, nous aidons quatre fois plus d'accédants sociaux.

De plus, ce sont principalement des ménages modestes, des jeunes, des ouvriers et des employés qui en bénéficient.

Les quatre cinquièmes des bénéficiaires du prêt à taux zéro gagnent moins de 15 000 francs par mois, les deux tiers sont âgés de moins de trente-cinq ans et 60 % sont des employés ou des ouvriers.

M. Maxime Gremetz. C'est vrai !

M. le ministre délégué au logement. L'étude que vous évoquez, et qui est réalisée sous le contrôle d'élus socialistes, est très instructive : parce que les intéressés sont des gens modestes, des jeunes, des employés ou des ouvriers,...

M. Maxime Gremetz. Ils ne sont pas assez payés !

M. le ministre délégué au logement. ... cela en fera des accidentés de l'accession à la propriété !

Comme les trois quarts de la population française gagnent moins de 15 000 francs par mois...

M. Maxime Gremetz. Il faut les augmenter !

M. le ministre délégué au logement. ... cela signifie que, pour les socialistes, les trois quarts de la population française, les jeunes, les ouvriers, les employés, devraient être interdits d'accession à la propriété ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre. – Protestations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

Cette vision socialiste de notre société est très élitiste. Ce n'est pas la mienne. J'ai une conception plus sociale, et je sais que la majorité la partage. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre. – Protestations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

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

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à seize heures cinq, est reprise à seize heures vingt, sous la présidence de M. Didier Bariani.*)

PRÉSIDENTE DE M. DIDIER BARIANI, vice-président

M. le président. La séance est reprise.

2

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE Suite de la discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat, après déclaration d'urgence

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, après déclaration d'urgence, portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire (nos 3317, 3325).

Je vais maintenant appeler, dans les conditions prévues par l'article 91, alinéa 9, du règlement, les articles du projet de loi dans le texte du Sénat.

Rappels au règlement

M. Jean-Jacques Filleul. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

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

M. Jean-Jacques Filleul. Monsieur le président, la commission de la production et des échanges devait se réunir à quatorze heures. Les commissaires socialistes sont arrivés à quatorze heures douze car ils devaient, avant cette réunion, rencontrer les organisations syndicales de cheminots.

A notre arrivée, nous avons constaté que nos cent vingt-quatre amendements avaient déjà été examinés par la commission. Il s'agit là d'un record extraordinaire, qui dénote une force intellectuelle que je n'aurais pu imaginer : cinq secondes par amendement !

M. Jean-Yves Le Déaut. Incroyable !

M. Jean-Jacques Filleul. Cela n'est pas sérieux !

Dans ces conditions, je demande une suspension de séance pour que nous puissions réellement discuter des amendements.

Quoi qu'il en soit, monsieur le président, on ne travaille pas de la sorte quand il s'agit d'un sujet aussi important.

Je rappelle que la commission a examiné cent vingt-quatre amendements en douze minutes, soit cinq secondes par amendement !

M. Jean-Yves Le Déaut. Bravo, monsieur Gonnot !

M. Michel Bouvard. Obstruction, monsieur Filleul !

M. le président. La parole est à M. le président de la commission de la production et des échanges.

M. François-Michel Gonnot, président de la commission de la production et des échanges. Si nous avons battu un record, c'est aussi celui du travail et du sérieux.

Monsieur le président, nous avons eu, il faut quand même le dire, un problème d'absentéisme...

M. Jean-Jacques Filleul. C'est faux !

M. François-Michel Gonnot, président de la commission de la production et des échanges. ... du groupe socialiste et du groupe communiste qui n'ont participé à aucune des trois réunions de travail. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. Jean-Yves Le Déaut. Nous rencontrons les organisations syndicales !

M. François-Michel Gonnot, président de la commission de la production et des échanges.

Aucun amendement n'a été présenté sur le fond lors de l'examen du texte, ce dont témoigne le rapport qui a été publié. Nous avons été inondés à la dernière minute d'amendements que nous avons appelés successivement sans qu'aucun d'entre eux ait été défendu par ses auteurs.

Nous avons fait notre travail et le rapporteur a émis un avis sur chacun des amendements. La commission, qui était largement représentée par des membres de la majorité, s'est exprimée. Certes, nous avons procédé rapidement...

M. Jean-Jacques Filleul et M. Jean-Yves Le Déaut. Cinq secondes par amendement !

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. ... mais nos conditions de travail nous ont été imposées par l'opposition.

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

M. Jean-Louis Idiart. De tels propos sont inadmissibles !

Nous n'avons eu le rapport qu'au début de la semaine et nous n'avons donc pu l'étudier qu'hier.

M. François-Michel Gonnot, président de la commission de la production et des échanges. Les délais ont été respectés !

M. Jean-Louis Idiart. Ayant eu le rapport lundi, nous n'avons disposé que d'une journée pour travailler, pour réfléchir et pour préparer éventuellement des amendements reprenant nos propositions constructives.

Ce matin encore, il nous a été reproché de ne pas faire de propositions suffisamment constructives. Or nous étions en commission dès huit heures...

M. André Angot. Vous étiez deux !

M. Jean-Louis Idiart. Comparez donc, en proportion, le nombre que vous êtes en ce moment en séance publique à celui de l'opposition ! Ne vous amusez pas à ce genre de chiffage, ce n'est pas sérieux !

M. Jean-Yves Le Déaut. Nos collègues de la majorité viennent seulement pour voter !

M. Jean-Louis Idiart. En fin de matinée, à une heure moins le quart, M. Gayssot a demandé une suspension de séance afin que nous puissions rencontrer les organisations syndicales. Nous en avons rencontré un certain nombre entre midi et deux heures, et nous avons terminé les entretiens à deux heures cinq environ. A deux heures dix, en nous rendant en commission, nous avons croisé un commissaire dans le couloir : la commission en avait déjà terminé, nous a-t-on dit. Nous sommes malgré tout allés à la réunion prévue.

On ne va pas nous faire croire que l'on a pu examiner cent vingt-quatre amendements en douze minutes !

M. Jean-Yves Le Déaut. Ce sont des amendements-TGV !

M. Jean-Louis Idiart. Cinq secondes par amendement, c'est plus rapide que le TGV : c'est le supersonique !

Il n'est vraiment pas sérieux de la part de la commission d'avoir travaillé dans ces conditions !

Monsieur Gonnot, vous venez de nous dire que nous n'avons pas travaillé en commission, que vous aviez eu connaissance de nos amendements au dernier moment,

bref, que si la commission avait travaillé dans les conditions les plus terribles qui soient, la responsabilité en incombait à l'opposition. Mais comment aurions-nous pu faire autrement puisque nous ne disposons des documents que depuis quarante-huit heures ?

Tout cela montre d'une façon très claire que vous n'avez qu'une obsession, dont la presse s'est fait l'écho : aller très vite, bâcler l'examen du projet de loi, faire en sorte que votre majorité se taise ! D'ailleurs, elle se tait.

Quant à nous, nous voulons qu'ait lieu ici, devant la nation, un débat véritable, qui nous permette de nous exprimer.

M. Michel Bouvard. Voilà un an que nous débattons !

M. Jean-Louis Idiart. Il n'est pas admissible que nous soyons traités de cette manière ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. le président. Après les explications données par le président de la commission, monsieur Filleul, maintenez-vous votre demande de suspension de séance ?

M. Jean-Jacques Filleul. Oui, monsieur le président.

M. le président. Permettez-moi de vous rappeler les termes de l'article 58, alinéa 3, du règlement :

« Les demandes de suspension de séance sont soumises à la décision de l'Assemblée sauf quand elles sont formulées par le Gouvernement, » – ce qui n'est pas le cas – « par le président ou le rapporteur de la commission saisie au fond » – ce qui n'est pas le cas non plus – « ou, personnellement et pour une réunion de groupe, par le président d'un groupe ou son délégué... ».

Je suppose que vous avez une délégation.

Il n'appartient pas à la présidence de la séance d'entrer dans d'autres considérations.

Quoi qu'il en soit, je vous donne acte de vos propos.

Monsieur Filleul, vous demandez une suspension de séance ou bien pour réunir votre groupe, et j'apprécierai alors sa durée, ou bien pour un autre motif. Dans ce dernier cas, je serai obligé de la soumettre à la décision de l'Assemblée.

Ayez l'obligeance de me dire si vous sollicitez une suspension de séance pour réunir votre groupe.

M. Jean-Jacques Filleul. Nous voulons en effet réunir notre groupe.

M. le président. Dans ce cas, je considère que dix minutes doivent suffire. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

Je n'ai vocation ni à vous empêcher de réunir votre groupe ni à vous permettre d'empêcher la discussion de se poursuivre. Disons qu'un quart d'heure doit largement vous suffire. (*Nouvelles protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à seize heures trente, est reprise à seize heures cinquante.*)

M. le président. La séance est reprise.

Avant l'article 1^{er}

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n^{os} 206 et 2, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 206, présenté par MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, M. Le Déaut et les membres du groupe socialiste, est ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Dans le cadre de la conférence intergouvernementale des Etats de l'Union européenne, le gouvernement français proposera une réforme de l'article 90 du Traité de Rome pour que ce dernier garantisse l'existence, le fonctionnement particulier et l'unicité des entreprises publiques chargées de la mise en œuvre de missions de service public industriel et commercial et que soit supprimé le 3 de cet article. »

L'amendement n° 2, présenté par MM. Gaysot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste, est ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

Dans le cadre de la conférence intergouvernementale des Etats de l'Union européenne, le Gouvernement proposera une réforme de l'article 90 du Traité de Rome repris par le Traité de Maastricht afin qu'il garantisse mieux l'existence et le fonctionnement particulier dérogeant aux règles de concurrence des entreprises publiques de transport ferroviaire chargées de la réalisation de missions d'intérêt économique général et que soit supprimé le 3 de cet article qui attribue à la Commission des prérogatives exorbitantes. »

La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut, pour soutenir l'amendement n° 206.

M. Jean-Yves Le Déaut. Monsieur le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, la conférence intergouvernementale va bientôt rendre ses conclusions, théoriquement sous la présidence des Pays-Bas. Cet amendement vise à faire en sorte que, dans le cadre de cette conférence, le gouvernement français propose une réforme de l'article 90 du traité de Rome pour que ce dernier garantisse l'existence, le fonctionnement particulier et l'unicité des entreprises publiques chargées de la mise en œuvre de missions de service public industriel et commercial et que soit supprimé le 3 de cet article.

L'objectif est de définir une véritable politique de service public européen. Plusieurs intervenants, ce matin, ont dit que c'était fait. Ils ont parlé de service public à la française et ont indiqué que c'était ce que souhaitait le Gouvernement. Mais, alors que la création de Réseau ferré de France va au-delà de la directive 91-440, vous nous assurez que vous combattrez le Livre blanc européen préconisant une première libéralisation des chemins de fer européens. Vous nous assurez aussi, monsieur le ministre, que le nouvel établissement public industriel et commercial, propriétaire du réseau, pourra réserver à la SNCF le monopole de l'utilisation de ses voies sans recourir à un appel d'offres, qui est pourtant la règle européenne des marchés publics. Or cette procédure ne tiendra pas longtemps devant la menace que le Livre blanc fait peser sur l'avenir des monopoles publics de transports ferroviaires. S'il est appliqué, à plus ou moins court terme, ce sera l'ouverture du service public du rail aux opérateurs privés et l'impossibilité pour la SNCF de conserver un monopole d'exploitation. Les lignes rentables ne manqueront pas alors d'intéresser des concurrents privés et la SNCF ne gardera que les lignes déficitaires, assurant en quelque sorte un service public minimum.

Cela dit, le Livre blanc n'est pas seul en cause. Un sénateur de la majorité demande en effet au Gouvernement, dans une proposition de résolution, de ne pas

accepter la proposition d'acte communautaire E 510 qui modifierait la directive 91-440 CEE. Ce sénateur considère qu'il y a des risques d'écrémage du marché, qu'il est nécessaire de maintenir un haut niveau de sécurité pour nos chemins de fer, d'assurer au personnel un niveau de formation satisfaisant. Selon lui, le transport ferroviaire est aujourd'hui fragilisé en raison de l'absence de financements suffisants. Il considère que le transport combiné a un développement trop lent, que les missions de service public ne sont pas clairement identifiées. Il vous demande de vous opposer à ce que préconise le Livre blanc. Il indique que les conséquences d'une ouverture à la concurrence doivent être étudiées avec précision, qu'il faut tenir compte des spécificités du transport ferroviaire au regard des principes généraux de la politique communautaire de la concurrence et que les différents modes de transport induisent des coûts externes très forts.

Voilà, mesdames, messieurs de la majorité, ce qu'indique M. Bernard Joly, l'un de vos collègues de la majorité sénatoriale. Et lorsqu'on lit cela, on se dit qu'il a raison ! En définitive, il craint que l'ouverture européenne ne présente des risques pour les chemins de fer français. Et la coupure de la SNCF qui résultera de la création de RFF ira encore plus loin.

Nous ne pouvons donc pas, mesdames, messieurs de la majorité et du Gouvernement, croire en vos assurances actuelles sur l'avenir du service public du rail si, au niveau européen, vous ne faites rien pour enrayer la casse des monopoles publics organisée à partir de ce fameux article 90 du Traité de Rome. On a au contraire l'impression que vous l'anticipez. D'ailleurs, vous nous aviez donné la même assurance au sujet de France Télécom, et l'on voit maintenant le résultat. Ce projet de loi s'inscrit totalement dans la logique du Livre blanc de la Commission européenne dans la mesure où, avec la partition de la SNCF, il met tout en place pour une prochaine mise en concurrence.

La commission n'a consacré que cinq secondes à l'examen de cet amendement. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. Michel Bouvard. Il n'a pas été déposé en temps utile !

M. le président. Monsieur Le Déaut, je n'ai pas l'œil rivé sur la montre, mais vous avez dépassé les cinq minutes que vous accorde le règlement !

M. Jean-Yves Le Déaut. Je termine, monsieur le président !

En adoptant cet amendement, que je viens de prendre le temps d'exposer en séance publique, vous nous rassurez sur votre intention de voir la France défendre de tout son poids la tradition française d'un vrai service public en mettant fin à la confusion qui règne sur l'application de l'article 90 du Traité de Rome entre le service universel, sorte de service minimum qui prend la forme de charité publique, et un vrai service public. Il faut supprimer l'alinéa 3 de cet article 90 qui donne à la Commission tous les pouvoirs pour interpréter la notion de service public au détriment des gouvernements et parlements nationaux.

L'attitude que le Gouvernement adoptera à l'égard de ce premier amendement nous montrera s'il a l'intention de prendre en compte, dans ce débat public, les propositions concrètes que nous faisons pour que vive la SNCF. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Michel Grandpierre, pour soutenir l'amendement n° 2.

M. Michel Grandpierre. Cet amendement tend à donner une base juridique européenne claire au service publics. Il cherche à atteindre deux objectifs particulièrement importants.

Il s'agit, d'une part, d'amener l'Europe à prendre réellement en compte la nécessité des services publics de transports ferroviaires et de leur développement pour la satisfaction des besoins des populations européennes, d'autre part, de remettre en cause le pouvoir conféré à la Commission par le 3 de l'article 90 du Traité de Rome, pouvoir exorbitant exempté de tout contrôle démocratique en matière de commerce notamment.

La remise en cause fondamentale des services dans le cadre de la construction européenne actuelle a constitué l'une des principales raisons de notre opposition à la ratification du traité de Maastricht par notre pays. Ce traité confirmait clairement la prédominance des règles de libre concurrence, de la logique de l'argent sur celle de la satisfaction des besoins des populations. Les dogmes de l'ultra-libéralisme et de la déréglementation ne doivent plus avoir de frontières ; ils doivent s'imposer aux peuples !

Le premier point de l'article 3 A est à ce sujet sans ambiguïté et fonde la remise en cause actuelle de services publics qui font la spécificité et l'honneur de notre pays. Aussi, nous estimons que la modification du Traité de Rome en matière de services publics doit être à l'ordre du jour de la Conférence intergouvernementale. En tout cas, cela doit être l'un des soucis majeurs du Gouvernement. L'objectif de libre concurrence doit en effet être abandonné au profit de celui de la réponse aux besoins de l'homme. Une telle orientation doit s'accompagner d'une remise en cause du 3 de l'article 90 du traité de Rome.

Je tiens à rappeler que la directive n° 91-440 relative aux transports ferroviaires qui, idéologiquement, fonde l'actuelle réforme est une initiative de la Commission dans le cadre de l'article 90 précité. Vous comprendrez, mes chers collègues, l'importance de cet amendement, notamment dans le cadre du présent débat relatif à l'avenir de la SNCF. Nous vous demandons donc de l'adopter.

M. le président. La parole est à M. Alain Marleix, rapporteur de la commission de la production et des échanges, pour donner l'avis de la commission sur les amendements n°s 206 et 2.

M. Alain Marleix, rapporteur. Avis défavorable sur ces deux amendements. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. Julien Dray. C'est ça, le débat.

M. le président. Le rapporteur est libre de son expression, comme vous êtes libres de la vôtre !

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bernard Pons, le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Ces deux amendements constituent une injonction au Gouvernement et ne relèvent pas du domaine législatif. Le Gouvernement y est donc défavorable. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. Jean-Yves Le Déaut. Nous sommes bâillonnés !

M. Richard Cazenave. Ce n'est pas un texte législatif que vous proposez, c'est un vœu !

M. le président. La parole est à M. Henri-Jean Arnaud.

M. Henri-Jean Arnaud. Monsieur le président, je veux dire pourquoi je ne voterai pas ces amendements.

J'ai beaucoup entendu parler de service public, de la nécessité de le maintenir au service de nos concitoyens, d'intentions à propos des objectifs du Gouvernement. Mais moi, je vais parler de réalités. (*« Ah ! » sur les bancs du groupe socialiste.*)

Dans mon département, l'Ardèche, le service voyageurs de la SNCF n'existe plus depuis des années. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. Christian Bataille. Et vous êtes contre ces amendements ?

M. Henri-Jean Arnaud. Il a été totalement déstructuré pendant les vingt dernières années !

M. Maxime Gremetz. Il faut le développer ! Il faut ouvrir les gares !

M. Henri-Jean Arnaud. Les gares d'Annonay, Aubenas et Privas ont été désaffectées ! Les structures ferroviaires ont été mises à l'encan !

Alors, mes chers collègues de l'opposition, ne parlez pas du service public ! Vous n'en avez plus le droit ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre. Exclamations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. Maxime Gremetz. C'est la politique de la terre brûlée !

M. Henri-Jean Arnaud. Vous l'avez déjà faite !

M. Michel Bouvard. C'est vous qui avez mis le feu !

M. le président. Je remarque, chers collègues de l'opposition, que vos amendements ont pu être défendus dans le silence mais que vous avez du mal à laisser s'exprimer les orateurs contre.

Mme Suzanne Sauvaigo. C'est leur habitude !

M. le président. Je dirais la même chose si c'était l'inverse.

M. Michel Meylan. Très bien !

M. le président. Ma neutralité en la matière est difficilement prise en défaut !

Je mets aux voix l'amendement n° 206.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, M. Le Déaut et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 208, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Dans le cadre de la conférence intergouvernementale des Etats de l'Union européenne, le Gouvernement français proposera la mise en œuvre d'une harmonisation des législations sociales et des conditions de travail dans les transports entre les quinze pays européens en préalable à toute nouvelle déréglementation dans ce secteur. »

Sur cet amendement, MM. Gaysot, Grandpierre et Auchédé ont présenté un sous-amendement, n° 391, ainsi rédigé :

« Compléter l'amendement n° 208 par la phrase suivante :

« Cette harmonisation ne peut en aucun cas être en-deçà des acquis sociaux les plus avancés dans chacun de ces pays. »

La parole est à Mme Ségolène Royal pour soutenir l'amendement n° 208.

Mme Ségolène Royal. Cet amendement porte sur la nécessité de prévoir l'harmonisation, entre les quinze pays européens, des législations sociales et des conditions de travail dans les transports.

Avant de le défendre, je veux revenir sur les propos de notre collègue Arnaud au sujet de la suppression des gares. J'avoue ne pas bien comprendre l'argument selon lequel, à partir du moment où le service public a disparu – ce que nous déplorons tous – dans certains départements...

M. Michel Bouvard. C'est vous qui l'avez fait disparaître ! (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Michel Terrot. Ce n'est pas sérieux, madame Royal !

Mme Ségolène Royal. ... il faudrait s'aligner vers le bas. Je trouve ce raisonnement très regrettable, et je ne voudrais pas qu'il puisse être retenu à propos des conditions sociales et des conditions de travail.

M. Michel Bouvard. C'est vous qui avez fermé les gares !

M. Michel Meylan. Fossoyeurs !

Mme Ségolène Royal. La révolte récente des « forçats de la route » que sont les conducteurs de camion a prouvé à quel point ces problèmes doivent se résoudre au plan européen.

C'est la raison pour laquelle nous souhaitons que le Gouvernement français s'engage résolument en faveur de l'harmonisation des législations sociales...

M. Richard Cazenave. C'est le cas !

Mme Ségolène Royal. ... et dans la volonté de construire l'Europe des conditions de travail dans les transports. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

La déréglementation et la concurrence anarchique entre les pays quant aux modes de transport conduisent non seulement à une concurrence déloyale, mais aussi au *dumping* social, puis à des délocalisations d'entreprises, c'est-à-dire, au fond, à la politique du moins-disant social...

M. Michel Terrot. Mettez-vous d'accord avec vos amis communistes !

Mme Ségolène Royal. ... avec son cortège de licenciements, de faillites d'entreprises et, surtout, la remise en cause d'un service public de qualité, comme c'est le cas dans le transport aérien...

M. Henri-Jean Arnaud. Eh oui !

Mme Ségolène Royal. ... et le transport maritime. Nous ne souhaitons pas, monsieur le ministre, que le service public ferroviaire subisse le même sort.

Aussi, la seule façon de résister à la déréglementation consiste à prendre des engagements en faveur d'un volet social européen des transports. Ce serait la première pierre d'une Europe des transports, d'une Europe sociale dotée d'un droit du travail applicable à toutes les entreprises de ce secteur, et surtout d'une Europe environnementale qui ferait des choix entre les différents modes de transport.

Par conséquent, si votre volonté, comme vous l'avez affirmé à plusieurs reprises, est réellement de défendre le service public et la qualité du transport ferroviaire, vous ne pourrez que soutenir cet amendement qui poursuit apparemment...

M. Henri-Jean Arnaud. Apparemment !

Mme Ségolène Royal. ... le même objectif que le vôtre. Une opposition de votre part ne signifierait-elle pas que vous souhaitez voir s'instaurer dans le transport ferroviaire la même concurrence anarchique qui a conduit à la situation que connaît aujourd'hui le transport routier ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. Michel Bouvard. Et aérien !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Avis défavorable. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Avis défavorable. (*Exclamations sur les mêmes bancs.*)

M. Michel Meylan. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Gaysot, pour soutenir le sous-amendement n° 391.

M. Jean-Claude Gaysot. On constate qu'à l'échelle de l'Europe, quand il est question de service public, on parle de service universel. Ce n'est en réalité qu'un service minimum. Aussi, afin que l'harmonisation se fasse par le haut et non par le bas, nous proposons – et votre accord, mes chers collègues, monsieur le ministre, serait un témoignage de la volonté de défendre les acquis sociaux qui émaille vos discours – qu'elle se fasse sur les acquis sociaux les plus avancés dans chacun des pays de l'Union européenne. Vous avez là l'occasion de montrer votre volonté de défendre le service public à la française.

Mme Ségolène Royal. Très bien !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission n'a pas examiné ce sous-amendement. A titre personnel, j'y suis défavorable, car il n'est pas de nature à modifier l'avis de la commission sur l'amendement n° 208.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Défavorable également.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut, pour répondre à la commission.

M. Jean-Yves Le Déaut. Je viens d'entendre les réponses lapidaires de la commission et du Gouvernement. Il n'en demeure pas moins que cette question de la conférence intergouvernementale est majeure. Car si vous élargissez l'Europe avant que ne soit réalisé l'approfondissement de ce que nous faisons en commun, la dilution sera telle qu'il ne sera plus possible d'y revenir.

Mme Ségolène Royal a raison d'insister et de refuser toute harmonisation sociale vers le bas. A cet égard, la conférence intergouvernementale nous donne l'occasion d'effectuer le « toilettage » de l'Europe, c'est-à-dire non seulement de discuter sur les règlements, sur le nombre de commissaires, sur la pondération des droits de vote, mais également d'approfondir ces questions.

Si j'ai bien entendu les déclarations qu'il a faites avant le sommet de Turin, qui était le prélude à la conférence intergouvernementale, le Président de la République disait exactement comme nous ...

M. Michel Bouvard. Ce n'est pas l'objet du texte !

M. Jean-Yves Le Déaut. ... à savoir qu'il fallait une harmonisation sociale.

M. Richard Cazenave. Ce n'est donc pas la peine de l'écrire !

M. Jean-Yves Le Déaut. Malheureusement, mes chers collègues, c'est toujours la même chose avec le Président : son gouvernement fait l'inverse de ce qu'il annonce. Et c'est ce que nous constatons avec ce texte. Vous vous honoreriez, monsieur le ministre, à écouter le Président de la République et, à inscrire – mieux vaut tenir que courir – dans le texte de loi...

Mme Ségolène Royal. Allons, courage !

M. Jean-Yves Le Déaut. ... que « dans le cadre de la conférence intergouvernementale des Etats de l'Union européenne, le Gouvernement français proposera la mise en œuvre d'une harmonisation des législations sociales et des conditions de travail dans les transports entre les quinze pays européens ». C'est notre seule chance de faire l'Europe,...

Mme Suzanne Sauvaigo. Pas pour les communistes !

M. Jean-Yves Le Déaut. ... mais pas n'importe quelle Europe, et certainement pas celle que vous êtes en train de préparer, à savoir une Europe ultralibérale !

M. Michel Bouvard. C'est celle que vous avez commencé à faire !

M. Jean-Yves Le Déaut. Absolument pas !

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 391.

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 208.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, M. Le Déaut et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 209, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Dans le cadre de la conférence intergouvernementale des Etats de l'Union européenne, le Gouvernement français proposera la mise en place d'une haute autorité de régulation des transports européens. »

Sur cet amendement, MM. Gayssot, Grandpierre et Auchédé ont présenté un sous-amendement, n° 392, ainsi rédigé :

« Compléter l'amendement n° 209 par les mots : "qui respecte dans chacun des pays concernés les services publics existants". »

La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut, pour soutenir l'amendement n° 209.

M. Jean-Yves Le Déaut. Nous n'avons pas été suivis sur nos amendements précédents au motif qu'ils étaient hors du cadre du projet de loi. Avec l'amendement n° 209, nous en sommes au cœur, puisqu'il s'agit de la coordination entre la loi nationale et la politique européenne. Nous souhaitons en effet que soit précisé avant l'article 1^{er} que, dans le cadre de la conférence intergouvernementale – réunion importante s'il en est – des Etats de l'Union européenne, le Gouvernement français proposera la mise en place d'une haute autorité de régulation des transports européens.

L'Europe des transports n'est pas, à notre avis, suffisamment défendue par le gouvernement français. Or l'Union européenne est le cadre adéquat pour développer les transports, fixer des objectifs et faire des choix entre les différents modes de transport. L'espace européen est le mieux approprié, car il apporte une dimension humaine et économique qu'un seul pays ne possède pas. Cela figure d'ailleurs dans le titre II du traité de Maastricht.

M. Michel Bouvard. Ah ! Nous y voilà !

M. Yves Deniaud. Qui l'a signé, monsieur Le Déaut ?

M. Jean-Yves Le Déaut. Certes, nous voulons l'Europe, mais pas n'importe quelle Europe !

M. Michel Bouvard. Faudrait-il se soumettre aux décisions des hautes autorités bruxelloises ?

M. Jean-Yves Le Déaut. Nous ne voulons pas l'Europe ultralibérale que vous nous préparez, celle que vous avez votée !

La politique nouvelle des réseaux transeuropéens s'applique, au départ, selon une optique plutôt nationale.

M. Michel Bouvard. Au départ !

M. Jean-Yves Le Déaut. Il convient d'harmoniser les liaisons transeuropéennes et de coordonner les réseaux ferroviaires. Vous ne pouvez pas dire l'inverse !

M. Jean-Marie Demange. Il faut communiquer cela aux cheminots ! Ils seraient édifiés !

M. Jean-Yves Le Déaut. On prétend mettre en place une Europe des transports alors que nous n'avons pas les mêmes normes techniques en matière de TGV, d'écartement des rails. Elle sont très différentes entre l'Allemagne et la France par exemple.

M. Michel Bouvard. Il n'y a pas qu'avec l'Allemagne !

M. Jean-Yves Le Déaut. C'est exact, avec l'Espagne également. Il nous faut donc parvenir à coordonner les recherches techniques pour permettre sinon l'uniformisation, du moins la compatibilité des systèmes nationaux.

Ce projet de loi, dont nous souhaiterions qu'il soit amendé dans le bon sens, assortit la création de Réseau ferré de France d'une reprise de dette de 70 milliards...

M. Dominique Bussereau. Mais non, de 134 milliards !

M. Jean-Yves Le Déaut. ... de 134 milliards, voulais-je dire. *(Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)*

M. Michel Bouvard. M. Le Déaut n'a pas étudié le texte !

M. Christian Cabal. Les socialistes ne savent pas compter, c'est bien connu !

M. Jean-Yves Le Déaut. Monsieur le président, puis-je continuer ma démonstration ?

M. le président. Poursuivez, monsieur Le Déaut.

M. Jean-Yves Le Déaut. Quand on sait que l'Allemagne a déboursé 230 milliards pour apurer les dettes du réseau ferré allemand...

M. Christian Cabal. Un réseau ferré communiste, celui de l'Allemagne de l'Est. Cela n'a rien à voir ! *(Protestations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.)*

M. Jean-Yves Le Déaut. Il n'y a pas que l'Allemagne de l'Est, mon cher collègue. Il n'empêche : l'Allemagne va investir 600 milliards de francs au cours des dix pro-

chaines années pour avoir un réseau qui lui permette d'aborder le XXI^e siècle dans de bonnes conditions. Quand on sait que l'Allemagne a épongé l'ensemble de la dette de la Bundesbahn et qu'en même temps elle va dépenser 24 milliards de francs par an au titre des infrastructures ferroviaires,...

M. Michel Meylan. Ils n'ont pas eu les socialistes au pouvoir !

M. Jean-Yves Le Déaut. ... croyez-vous que le projet que vous nous soumettez aujourd'hui permettra à la Société nationale des chemins de fer et à RFF de fonctionner convenablement ?

Nous devons refuser la spirale de la déréglementation qui touche tous les modes de transport et définir une Europe des transports préalablement à toute mise en concurrence débridée.

C'est pourquoi nous proposons la mise en place rapide d'une haute autorité de régulation des transports européens qui élaborerait un schéma de transport collectif européen, encouragerait la coopération et la coordination entre les réseaux de transports et mettrait de l'ordre dans les dispositions de concurrence contenues dans la législation des différents pays.

Quant à vous, cher collègue qui m'avez interrompu, vous ne pouvez pas insulter des pays comme vous venez de le faire. Certains pays européens ont évolué de manière différente du nôtre, c'est vrai, et c'est tout à l'honneur de l'Allemagne d'essayer de rattraper les différences de niveaux.

M. Dominique Bussereau. Tout à fait.

M. Jean-Yves Le Déaut. Je ne crois pas que l'on puisse qualifier d'une boutade la situation des pays d'Europe centrale et orientale. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Avis défavorable.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Rémy Auchédé, pour soutenir le sous-amendement n° 392.

M. Rémy Auchédé. Nos collègues socialistes proposent de mettre en place une haute autorité de régulation des transports européens. Le groupe communiste n'a pour sa part aucun *a priori* contre cette idée, si tant est que l'on précise les orientations qui seraient données à cette autorité.

M. Jean-Yves Le Déaut. Très bien !

M. Rémy Auchédé. Car il ne s'agit pas seulement de réguler les transports. Encore faut-il déterminer dans quel sens et avec quelles orientations. Or nous connaissons dans bien d'autres domaines les tentations de cette Europe libérale qui vise, en fin de compte, à déréglementer et à privatiser. Nous en avons l'expérience, singulièrement dans un pays comme la France où les services publics sont peut-être plus développés encore qu'ailleurs.

Comment, me direz-vous, un texte empêcherait-il les tentatives de privatiser ou déréglementer les transports ? Fondamentalement, c'est la lutte des personnels et les actions développées depuis quelque temps qui ont provoqué ce débat. Il n'empêche que si le texte est imprécis dès

le départ, le danger est plus grand encore. C'est pourquoi nous proposons de compléter l'amendement n° 209 par la phrase suivante : « qui respecte dans chacun des pays concernés les services publics existants ». (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

M. Jean-Yves Le Déaut et M. Christian Bataille. Très bien !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission n'a pas examiné ce sous-amendement.

M. Jean-Yves Le Déaut. A cinq secondes par amendement, cela se comprend !

M. Alain Marleix, rapporteur. En toute logique, elle l'aurait repoussé, comme l'amendement auquel il se rattache.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Défavorable.

M. le président. La parole est à Mme Ségolène Royal, pour répondre à la commission.

Mme Ségolène Royal. Je souhaiterais que nous nous arrêtions un instant sur cet enjeu, qui nous paraît majeur.

Il est nécessaire de mettre en place l'Europe des transports, et donc l'Europe des services publics des transports, parce que le défi auquel nous devons faire face est celui du transport combiné, à moins que nous ne nous résignons à ce que la France devienne un couloir à camions, que d'ici aux années 2000-2010, le nombre de camions circulant sur nos routes ne soit multiplié par deux ou par trois.

M. Paul Mercieca. C'est en effet très probable !

Mme Véronique Neiertz. Mme Royal a raison !

Mme Ségolène Royal. Si nous refusons cette échéance, si nous refusons que la France et l'Europe adoptent ce modèle de développement contestable, consommateur d'énergie, de vies humaines, d'espace et d'environnement, nous devons relever le défi du transport combiné.

La France dispose déjà d'une technologie qui lui a permis de réaliser le TGV. Elle pourrait être au premier rang du nouveau défi technologique que constitue le transport combiné. Le développement de ce nouveau moyen de transport, qui sera adopté par l'ensemble des pays du monde au fur et à mesure des progrès du commerce international, pourrait drainer des centaines d'emplois. Mais nous savons que le transport combiné n'est pas rentable selon les calculs de l'économie de marché, au sens le plus brutal du terme, car le transport routier n'intègre pas les coûts collectifs qu'il génère et, par conséquent, exerce une concurrence déloyale vis-à-vis du transport par voie ferrée.

M. Jean-Yves Le Déaut. C'est très vrai !

Mme Ségolène Royal. Tant que nous ne surmonterons pas cette opposition d'intérêts, cette distorsion insupportable entre le rail et la route,...

M. Alain Cousin. Il est bien temps d'y penser !

Mme Ségolène Royal. ... les investissements réalisés dans le transport par train apparaîtront, selon un calcul économique brutal, moins rentables, alors que, dans le cadre d'un changement de la comptabilité privée et

publique qui nous conduira à intégrer l'ensemble des coûts du transport ferroviaire et du transport routier, le chemin de fer soutiendra la comparaison et apparaîtra comme beaucoup plus rentable pour la collectivité publique et pour les générations futures que le transport par camion, qui est extrêmement destructeur.

C'est la raison pour laquelle nous tenons beaucoup à cette série d'amendements : si nous ne construisons pas l'Europe des transports, nous n'aurons pas les moyens financiers de mettre en place le transport combiné. Ce choix est forcément européen. Certains des pays riverains de la France sont plus en avance que nous, notamment la Suisse, l'Allemagne, qui poussent en avant ce type d'arbitrage technologique et économique.

Si nous ne voulons pas que la France soit en retard sur le plan technologique dans ce nouvel espace de transport, qui sera créateur d'emplois, nous devons aller de l'avant, de façon volontaire, pour mettre en place l'Europe des transports afin que les choix publics restent conformes au service public. Seule une telle démarche est susceptible de démontrer que l'investissement public et privé dans le transport combiné sera rentable dans les prochaines années. Et il le sera parce que l'on aura intégré les bénéfices pour la société que sont la sécurité, la non-pollution, une occupation réduite de l'espace et une moindre dégradation de l'environnement.

Tous ces enjeux majeurs, qui sont ceux d'un développement durable, doivent engager notre responsabilité, car nous sommes à un tournant. C'est maintenant ou jamais que ces décisions essentielles doivent être prises. Dans quelques années, dans quelques mois peut-être, il sera trop tard. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. Christian Bataille. Quelle force de conviction !

M. Jean-Yves Le Déaut. Vous devriez être convaincus, messieurs de la majorité !

Mme Véronique Neiertz. Mais non, ils sont pour le tout-camion !

M. le président. La parole est à M. Arsène Lux, contre le sous-amendement.

M. Jean-Yves Le Déaut. M. Lux aurait-il été convaincu ?

M. Arsène Lux. Je suis contre le sous-amendement et l'amendement bien sûr !

Depuis quelques minutes, nos collègues socialistes se livrent à un exercice fort curieux, qui relève un peu du grand écart. En effet, si le groupe communiste est dans la logique de sa position anti-maastrichtienne,...

M. Rémy Auchédé. Merci, monsieur Lux !

M. Arsène Lux. ... – et tout ce qu'il a dit jusqu'à présent s'inscrit dans cette stratégie – je comprends beaucoup moins la position du groupe socialiste. Je rappelle, en effet, que les socialistes ont approuvé le référendum sur Maastricht.

M. Jean-Yves Le Déaut. Nous sommes contre l'Europe ultralibérale !

M. Arsène Lux. Personnellement, j'ai voté contre Maastricht. Je comprends donc la logique communiste, pas celle des socialistes. Quoi qu'il en soit, leur soutien mutuel à certains amendements ou sous-amendements est tout à fait contradictoire. Alors que le groupe socialiste propose un « bidule supranational » qui coordonnerait l'ensemble des transports ferroviaires européens,...

M. Jean-Yves Le Déaut. M. Lux n'a rien compris !

M. Arsène Lux. ... le groupe communiste, qui se dit favorable à ce système, demande, parallèlement, que chacune des situations nationales soit préservée. Cela relève vraiment du grand écart ! Et je ne peux, malheureusement, qu'en conclure que bon nombre de ces amendements ne sont que des amendements de diversion. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Jean-Yves Le Déaut. Ce n'est pas vrai !

M. Arsène Lux. Dès lors, il conviendra de les repousser, très sereinement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre. – Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

Mme Ségolène Royal. Ce ne sont pas des amendements de diversion !

M. Jean-Jacques Filleul. Et nous avons le droit de les défendre !

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 392.

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 209.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Rappel au règlement

M. Jean-Jacques Filleul. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

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

M. Jean-Jacques Filleul. Monsieur le président, nous ne pouvons pas croire que M. Lux pense vraiment ce qu'il vient de dire. Nos amendements ne sont pas déposés pour « rigoler ». Ils visent à faire valoir nos propositions devant la nation, dans le cadre d'une réforme dans laquelle, il faut bien en convenir, le Gouvernement ne nous laisse pas beaucoup de place. Mes chers collègues, je vous en prie, respectez l'opposition !

M. Richard Cazenave. Ce ne sont pas des amendements, ce sont des exhortations !

M. le président. Je prends acte de votre déclaration, monsieur Filleul.

Reprise de la discussion

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, M. le Déaut et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 210, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« La Société nationale des chemins de fer français est l'entreprise publique chargée des missions de service public du rail. A ce titre, son existence, son fonctionnement particulier et son unicité doivent être garantis. »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Cet amendement vise à affirmer le rôle primordial que joue la SNCF en faveur du bien-être, de la cohésion sociale et de l'expression de la

solidarité de notre communauté nationale, mais aussi au profit d'un aménagement du territoire harmonieux et d'un développement économique et social de toutes nos régions. En menant à bien une activité fondée sur l'intérêt général, elle illustre parfaitement ce qu'est l'exercice d'un service public dérogeant à la mise en concurrence dont il convient de garantir l'existence, le fonctionnement particulier et l'unicité tant au niveau national qu'au niveau européen.

Cet élément est primordial pour le service public ferroviaire. Comme nous l'avons dit abondamment dans nos interventions, hier et ce matin, nous défendons l'unicité et la synergie du groupe SNCF entre les hommes et les compétences établies. Cette synergie est à la base de la richesse technologique de la SNCF et de son aura, dont chacun convient qu'elle est méritée.

J'ai posé la question hier : sans cette synergie, aurions-nous le TGV, qui fait la fierté de tous les Français, et que nous exportons si bien ? Sans doute pas.

M. Michel Bouvard. Le TGV a été lancé par Giscard d'Estaing !

M. Jean-Jacques Filleul. Il importe donc de préserver cette synergie dans le cadre de la réforme. Or ce n'est pas en découpant la SNCF en deux que l'on y parviendra. Le service public est fondateur de la nation, nous le savons tous ici. Le service public du rail conserve toute sa signification au sein de la nation. Facilitant les déplacements dans le pays, il est un outil moderne de développement des activités humaines et techniques. Il joue un rôle majeur dans l'aménagement du territoire. C'est aussi un lien social fort, essentiel dans le réseau des petites villes, notamment. Comme je l'ai dit hier en soulevant l'exception d'irrecevabilité, la SNCF est aussi un élément très important pour les grandes agglomérations. Elle active la solidarité en donnant à chaque citoyen un droit d'accès égal et au meilleur coût.

Tel est le service public que nous défendons, et je n'admets pas qu'on laisse entendre que le service public ne serait défendu que par la majorité. Sachez que l'opposition défend et défendra ce qui est un droit de la nation et un droit des Français devant la République. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Henri-Jean Arnaud. Il faut que ce droit soit exercé dans sa totalité !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Une telle disposition, sans porter de jugement sur le fond, pourrait parfaitement être intégrée dans la LOTI, cette loi d'orientation des transports intérieurs que vous avez fait voter en 1982, messieurs les socialistes. En effet, à l'article 18, la LOTI définit notamment les missions de service public de la SNCF.

M. Christian Bataille. Cet argument est très insuffisant !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. L'amendement n° 210 ne répond pas à la préoccupation fortement exprimée lors du débat national sur l'avenir du transport ferroviaire de clarifier les responsabilités dans le domaine des infrastructures. La confirmation de la SNCF dans ses missions de gestionnaire de l'infrastructure est, en outre, déjà affirmée dans les articles 1^{er} et 13 du projet de loi.

Pour ces raisons, le Gouvernement est défavorable à l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 210.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, M. Le Déaut et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 207, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le transport ferroviaire remplit les missions de service public. »

Sur cet amendement, MM. Gayssot, Grandpierre, Auchedé et les membres du groupe communiste ont présenté un sous-amendement, n° 393, ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 207, substituer aux mots : "remplit les missions de", les mots : "est un". »

La parole est à M. Christian Bataille, pour soutenir l'amendement n° 207.

M. Christian Bataille. « Le transport ferroviaire remplit les missions de service public ». Ces mots reviendront souvent.

Permettez-moi d'illustrer cette affirmation à partir d'exemples précis.

Remplir une mission de service public, cela veut dire transporter par rail, au nom de la collectivité, dans l'intérêt général. Tout à l'heure, l'un de nos collègues a déploré la fermeture de lignes ferroviaires chez lui. Pourquoi, au lieu de souhaiter la suppression de lignes ailleurs, ne réclame-t-il pas des réouvertures dans sa circonscription ?

Mme Ségolène Royal. Bien sûr !

M. Christian Bataille. La manière dont sont actuellement transportés les élèves des collèges et des lycées illustre parfaitement la nécessité de maintenir le service public. Aujourd'hui, en effet, ce transport se fait de plus en plus par autocar, ...

M. Michel Bouvard. Ce n'est pas vrai !

M. Christian Bataille. ... c'est-à-dire qu'il est assuré, non plus par la Société nationale des chemins de fer, mais par des sociétés, petites ou grandes, d'autocars privés. Le résultat, c'est que nous voyons de plus en plus apparaître sur nos routes des autobus souvent bringuebalants et polluants, ...

Mme Suzanne Sauvaigo. Pas chez nous !

M. Christian Bataille. ... conduits par des chauffeurs dont l'emploi n'est pas garanti.

M. Rémy Auchedé. Des intermittents du transport !

M. Christian Bataille. En face, nous avons le service ferroviaire public, alimenté la plupart du temps par une énergie non polluante et ne favorisant pas l'effet de serre, où travaillent des employés dont la carrière, les retraites et les salaires sont – il est vrai, mais doit-on le regretter ? – garantis.

M. Jean-Claude Gayssot. Garantis, mais insuffisants !

M. Christian Bataille. Alors, quel choix faire ? On peut souhaiter effectivement que les conseils généraux, remettant chaque année en cause le choix opéré pour l'année précédente, procèdent par appel d'offres et que s'installe ainsi une compétition pour être le moins-disant. Le résultat, c'est qu'on verra de plus en plus circuler sur nos routes des autocars peu onéreux, mal entretenus, polluants...

M. Dominique Bussereau. La loi Sapin !

M. Christian Bataille. ... avec, à leur volant, des personnes payées en fonction des heures effectives de conduite et dont l'emploi n'est pas garanti.

Il y a d'un côté le service public, tel qu'il a fonctionné depuis des décennies dans ce pays et, de l'autre, votre service public, celui que vous voulez aujourd'hui populariser. L'exemple que je viens de citer en est une bonne illustration. Vous qui ne cessez d'invoquer l'intérêt général, celui des contribuables, dont vous dites qu'ils doivent payer moins d'impôts, comment pouvez-vous hésiter un seul instant lorsqu'il s'agit de choisir entre ces deux systèmes de transport ? Il en est un qui à force de le réduire, finit par ridiculiser notre souci de respecter l'environnement. Car ces autocars bringuebalants et polluants que je décrivais existent bel et bien et ils sont de moins en moins contrôlés, faute d'effectifs. Faut-il choisir un mécanisme qui favorise l'emploi précaire et l'instabilité sociale ou doit-on, au contraire, comme le fait la gauche, défendre la Société nationale des chemins de fer dont vous avez l'intention, que vous le disiez ou non, de réduire l'activité et dont vous privatiserez, le moment venu, les pans qui tiendront encore ?

Que cet exemple, particulier je l'admets, mais très évocateur, vous incite, chers collègues, à bien réfléchir. Voulez-vous un service ferroviaire irriguant le territoire, servi par des salariés qui ont la garantie de l'emploi et des salaires, certes parfois insuffisants, mais que chacun s'accorde à reconnaître comme convenables par rapport au privé, ou préférez-vous un autre système qui, qu'on le veuille ou non, implique un autre choix de société ?

Vous voulez, en fait, une société privatisée, où l'emploi sera précaire et la pollution pourra se développer librement ! Nous, nous voulons une société contrôlée au nom de l'intérêt général, avec des emplois publics et dans laquelle on lutte effectivement contre le développement de la pollution par la route. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Je crois, chers collègues socialistes, que vous allez finir par chagriner M. Mauroy et M. Fiterman, qui étaient respectivement Premier ministre et ministre des transports en 1982 lorsque la LOTI a été votée. Ce que vous demandez se trouve en effet déjà dans le premier alinéa de l'article 18 de cette loi.

M. Christian Bataille. Je n'ai pas compris ce que vous voulez dire !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. L'article 1^{er} et l'article 13 modifiant la LOTI fixent déjà les missions de service public du transport ferroviaire. Pour cette raison, le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 207.

M. le président. La parole est à M. Michel Bouvard, contre l'amendement.

M. Michel Bouvard. Il est évident que les idées contenues dans ces amendements ne sont pas négatives.

Mme Ségolène Royal et Mme Véronique Neiertz. Très bien !

M. Michel Bouvard. Il s'agit en effet de plaider en faveur d'une politique des transports plus respectueuse de l'environnement et de la plurimodalité, et les députés du

Rassemblement pour la République, comme je l'imagine ceux de la majorité en général, y souscrivent bien volontiers.

M. Christian Cabal. Bien sûr !

M. Michel Bouvard. Du reste, la politique qui a été mise en œuvre par le Gouvernement depuis 1993 va dans ce sens, ne serait-ce que par la mise en place du fond d'investissement des transports terrestres ou avec l'aide au transport combiné et on pourrait énumérer bien des exemples. C'est ce débat que nous devons avoir lorsque nous approuverons le schéma directeur des transports, c'est-à-dire dans quelques semaines. Mais il n'a pas sa place aujourd'hui.

Il doit être très clair que ce n'est pas parce que les députés du Rassemblement pour la République ne sont pas favorables à ces amendements, qu'ils seraient partisans d'une politique de pollution.

Mme Ségolène Royal. Eh bien, votez nos amendements !

M. Michel Bouvard. Il est évident que le refus de ces amendements tient au fait qu'ils n'ont pas de rapport avec le texte que nous examinons.

M. Christian Bataille. Ne soyez pas gêné, monsieur Bouvard ! Assumez !

M. Michel Bouvard. Je le dis une fois pour toutes, nous ne voterons pas ces amendements. Cela étant, nous ne voulons pas non plus laisser penser à l'extérieur...

Mme Ségolène Royal. Ah si !

M. Christian Bataille. Assumez !

M. Michel Bouvard. ... qu'il y aurait des parlementaires favorables à une politique de transports de qualité et respectueuse de l'environnement, tandis que d'autres ne le seraient pas.

Mme Véronique Neiertz. C'est ce qui apparaît en tout cas !

M. Michel Bouvard. L'alliance vert-rose qui se prépare à des fins électorales n'est sans doute pas étrangère à cette préoccupation subite des socialistes pour l'environnement dans un texte dont ce n'est pas l'objet. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Mme Véronique Neiertz. Vous avez quelque chose contre les verts ?

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

M. Rémy Auchédé. Nous n'y comprenons plus rien ! Pourquoi votez-vous contre nos amendements si vous soutenez les idées qu'ils contiennent, monsieur Bouvard ? Depuis quand les idées retenues par un vote parlementaire ne seraient-elles pas mises en œuvre ? En fait, vous êtes mal à l'aise. Vous partagez des idées contre lesquelles vous votez, vous les combattez de manière honteuse !

M. Michel Bouvard. Ces amendements sont hors sujet !

M. Rémy Auchédé. Vous parlez du transport combiné, de l'opposition-rail-route. Moi, je peux vous dire que dans le Nord - Pas-de-Calais, alors qu'on ne cesse de déstructurer la SNCF, on va construire une nouvelle autoroute - la A 24 - pour doubler l'A 1 bis. Ce faisant, on va multiplier les accidents et la pollution. Cela fait vingt ans

que j'entends parler de grandes idées sur le transport ferroviaire, mais c'est toujours le transport routier qu'on favorise. Et ce n'est qu'un exemple. En tout cas, je ne comprends pas votre point de vue. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Michel Grandpierre, pour soutenir le sous-amendement n° 393.

M. Michel Grandpierre. Nous ne sommes pas du tout opposés l'amendement présenté par nos collègues socialistes, mais il nous semble que demander que le transport ferroviaire remplisse les missions de service public ne suffit pas.

Par notre sous-amendement, nous souhaitons réaffirmer fortement que le transport ferroviaire est véritablement un service public, notion qui correspond aux missions fondamentales d'une entreprise publique.

M. Julien Dray. Précision utile !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Encore une fois, il n'y a pas d'opposition de fond, mais le principe qui est énoncé dans ce sous-amendement est contenu dans la LOTI de 1982.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Défavorable pour les mêmes raisons.

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. L'intervention de notre collègue Michel Bouvard, dont je reconnais l'honnêteté, démontre qu'il n'est pas très à l'aise, et je le comprends.

M. Michel Bouvard. Nous sommes très à l'aise !

M. Jean-Jacques Filleul. Pas vraiment !

Nous avons demandé que cette réforme s'inscrive dans un schéma national des transports en commun. Faute d'un tel schéma, il n'y a pas de cohérence, comme nous l'avons démontré hier.

Ce schéma, nous le demandons, et nous regrettons que cette loi n'en soit pas un élément.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 393.

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 207.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 213, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le service public du rail est un mode de régulation qui a pour projet la cohésion économique et sociale et pour moyen la citoyenneté. »

Sur cet amendement, MM. Gayssot, Grandpierre et Auchédé ont présenté un sous-amendement, n° 394, ainsi rédigé :

« Compléter l'amendement n° 213 par les mots :
“, dans laquelle participent directement les usagers, les cheminots, les élus, les représentants de l'Etat”. »

La parole est à Mme Ségolène Royal, pour soutenir l'amendement n° 213.

Mme Ségolène Royal. Monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat aux transports, si nous n'avons pas eu de chance pour nos amendements précédents, nous aurons sans doute le plaisir de vous voir accepter celui-ci.

En effet, qui pourrait nier que le service public du rail est un mode de régulation qui a pour projet la cohésion économique et sociale et, pour moyen, la citoyenneté ?

Nous parlons chiffres, investissements, comptabilité, structures juridiques. Mais derrière tout cela, il y a, nous le savons bien, environ 800 millions de voyageurs transportés par la SNCF, soit – si je ne me suis pas trompée dans mes calculs – 55 milliards de voyageurs-kilomètres. Ce grand service public est donc un élément majeur de la citoyenneté dans ce pays. Indépendamment du service public de La Poste, il n'y a sans doute pas d'autre enjeu aussi fantastique et qui concerne autant en profondeur notre pays.

La SNCF est un service de proximité profondément ancré dans le territoire, même s'il faut, en effet, déplorer son recul dans certains départements ruraux ; c'est un service public dont on est légitimement fier parce qu'il est formidablement tourné vers l'extérieur et vers les nouvelles technologies, et le TGV représente quelque chose d'essentiel pour la cohésion du pays.

Face à ce défi et à tous les autres qu'il faut relever, ce service public est essentiel à un moment où nous recherchons tous des créneaux dans lesquels créer des emplois. Il y en a peu. Les Français ont été bons, il y a quelques dizaines d'années, dans certaines technologies. La photographie ? Aujourd'hui, tous les appareils photo sont japonais ! Les deux roues ? Aujourd'hui, les motos sont toutes japonaises ! L'informatique ? On ne parle aujourd'hui d'ordinateurs qu'américains ou japonais ! En revanche, dans les transports ferroviaires, nous savons faire. Aujourd'hui, le nouveau produit technologique qui s'offre à nous est le transport combiné, c'est-à-dire les camions sur les trains.

M. Michel Bouvard. C'est l'autoroute ferroviaire !

Mme Ségolène Royal. Dans cette nouvelle technologie, nous avons un formidable défi à relever pour la citoyenneté française. Nous devrions en effet être fiers d'un nouveau produit technologique qui aura pour vocation de conquérir les marchés du monde entier, car tous les pays sont aujourd'hui à la recherche de moyens combinés de transport pour les marchandises. On nous annonce que la mondialisation entraînera un doublement des échanges de marchandises ; par conséquent, la pression se fera encore plus forte dans cette nouvelle recherche. Si la France veut relever ce formidable défi, que certains ont relevé avant nous, comme elle l'a été pour lancer le TGV, qu'elle soit aujourd'hui visionnaire ! Rassemblons-nous autour de la mobilisation de ce nouvel enjeu technologique. Or nous n'y parviendrons pas si nous portons atteinte à l'unité de l'entreprise, comme vous nous le proposez, et si nous avons seulement une vision comptable et à court terme de cette réforme.

C'est pourquoi cet enjeu dépasse l'avenir même de l'entreprise. Il concerne le pays tout entier et, comme le dit cet amendement, la cohésion économique et sociale, donc notre citoyenneté. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement.

Son caractère sympathique ne peut être nié, mais il nous a surtout paru avoir un caractère incantatoire et ne pas être normatif.

M. Christian Bataille. Merci de votre indulgence !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Cette déclaration de principe n'est pas de nature législative. Le Gouvernement y est défavorable.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Gaysot, pour soutenir le sous-amendement n° 394.

M. Jean-Claude Gaysot. L'amendement n° 213, qui fixe pour objectif, la cohésion sociale et la citoyenneté au service public du rail est très important. Nous pensons qu'il devrait être complété par la participation des usagers, des cheminots, des élus et des représentants de l'Etat.

Les syndicats majoritaires à la SNCF n'acceptent pas ce projet de loi. Ils demandent à être entendus. On le leur refuse. Une organisation syndicale, la CGT, qui est la plus importante à la SNCF, a proposé que les cheminots soient consultés avant notre débat. Il faut une à deux journées pour organiser une telle consultation, qui aurait permis aux députés de savoir exactement quelle est la position des cheminots et n'aurait pas retardé le débat ; elle a été refusée.

Préciser que les représentants des salariés, les salariés, les élus, les usagers doivent être associés non seulement pour la démocratisation de l'entreprise publique, mais aussi pour la définition des missions de service public, est très important.

On parle, depuis quelque temps, de dynamiser la participation des salariés, des cheminots, toutes catégories de personnels ; encore faut-il les écouter ! Encore faut-il qu'ils aient leur mot à dire ! S'ils sont mis devant le fait accompli d'une réforme à laquelle ils ne croient pas ou même qui les inquiète, je ne suis pas convaincu que ce soit la meilleure façon de conduire à la dynamique que tout le monde souhaite.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission n'a pas examiné ce sous-amendement.

A titre personnel, pour les mêmes raisons que pour l'amendement, je donne un avis défavorable.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Pour les mêmes raisons que pour l'amendement, avis défavorable également.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 394.

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 213.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, M. Le Déaut, et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 211, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le service public du rail est un mode de régulation qui a pour objet la cohésion économique. »

Sur cet amendement, MM. Gaysot, Grandpierre et Auchédé, ont présenté un sous-amendement, n° 395, ainsi rédigé :

« Compléter l'amendement n° 211 par les mots : « et l'aménagement harmonieux du territoire ». »

La parole est à Mme Ségolène Royal, pour soutenir l'amendement n° 211.

Mme Ségolène Royal. Cet amendement porte sur la cohésion économique du service public.

M. Julien Dray. C'est essentiel !

Mme Ségolène Royal. Quand on prend un peu de recul par rapport au dispositif que vous nous proposez, on constate que la SNCF, établissement public, fait actuellement face à des besoins de financement très importants. Or, vous nous proposez de créer un second établissement public, en lui transférant une part importante de ces besoins. Au lieu d'un établissement public déficitaire, vous nous proposez une réforme qui aboutira à créer deux établissements publics déficitaires. La cohérence économique de cette réforme nous échappe quelque peu !

Au-delà de ce constat, il faut souligner que le rétablissement d'une concurrence loyale entre le rail et la route ne pourra pas se faire tant qu'on ne calculera pas de la même façon le coût d'investissement pour la route et pour le rail. Lorsque la nation investit plusieurs dizaines de milliards dans les routes, on ne dit pas que la route est déficitaire. Elle prend en charge cet équipement, sans le reporter sur le coût du transport par camion ou sur les automobiles. Par conséquent, cette distorsion économique de calcul entre le prix du rail et celui de la route conduira inéluctablement à une impasse, car, en laissant un tel déficit à ces deux établissements publics, vous leur interdisez la possibilité de rétablir leur équilibre financier. Or, vous leur intimez en quelque sorte une obligation de résultat, puisque vous estimez que la SNCF peut revenir à l'équilibre, ce qui n'est pas possible, vous le savez bien, lorsqu'on compare la dette que vous lui laissez à son chiffre d'affaires.

Il y a donc bien, dans cette approche, un défaut de cohérence économique. En effet, vous ne pouvez pas, en même temps, soutenir que vous défendez le service public et l'engager dans cette distorsion entre les deux établissements publics qui, tôt ou tard, d'ailleurs, arriveront à être en conflit puisque le jeu consistera à se renvoyer le déficit, dans la mesure où leurs relations vont devenir extrêmement complexes, car elles sont à peine ébauchées dans les projets de décret que vous présentez. Il restera à définir comment se fera la mise à disposition du personnel, sur la base de quels tarifs, comment seront estimés les coûts de l'entretien, la répartition du patrimoine entre chaque établissement public.

Cette incohérence économique risque de s'accroître au fur et à mesure de la mise en place du dispositif.

Nous dénonçons donc un manque de cohérence sur le fond même de la réforme que vous proposez et nous sommes très inquiets car nous ne voyons pas s'éclaircir l'horizon quant au rétablissement des conditions de concurrence entre le rail et la route.

Sans aucun changement de ce point de vue, on pourra toujours tenir le discours de la SNCF déficitaire, alors que jamais, je le répète, on ne parle de la route déficitaire, bien qu'elle soit financée sur le budget de l'Etat. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Julien Dray. Quelle talentueuse démonstration !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. L'amendement a été repoussé par la commission.

M. Christian Bataille. C'est un argument décisif !

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

M. Julien Dray. Le Gouvernement reste sans voix !

M. Christian Bataille. On s'incline devant un talent comme celui de Mme Royal !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement est défavorable à l'amendement.

M. le président. La parole est à M. Rémy Auchedé, pour soutenir le sous-amendement n° 395.

M. Rémy Auchedé. L'amendement n° 211 évoque la nécessité de la cohésion économique du service public du rail. Nous pensons judicieux de préciser sa mission par la nécessité de participer à « l'aménagement harmonieux du territoire ».

Au cours des débats que nous avons ici en 1994 sur la loi relative à l'aménagement du territoire, loi qui a été votée depuis et que l'on appelle « loi Pasqua », quelles récriminations n'avions-nous pas entendues, de la part des députés de la majorité notamment, sur la nécessité d'aménager le territoire à partir des services publics.

Il est vrai qu'il est difficile d'attendre ou de maîtriser les effets de l'économie de marché et, par conséquent, de promettre sur tout ou partie d'un territoire le maintien d'activités de caractère économique. En 1994, nous avons entendu des déclarations sur le thème : Préservez ma poste ! Préservez mon hôpital ! Préservez ma gare, surtout celle de ma circonscription ! En fin de compte, les mêmes qui réclamaient le maintien de ces infrastructures ont voté le projet de loi qui participait d'une certaine manière déjà à la déstructuration des services publics.

Après cette belle démonstration que le service public est, pour un gouvernement, l'outil principal pour contribuer et pour participer de manière certaine, eu égard aux aléas de l'économie de marché, à l'aménagement harmonieux du territoire, nous avons pensé utile et judicieux de proposer ce sous-amendement à l'amendement n° 211.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement n° 395 ?

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission ne l'a pas examiné.

A titre personnel, avis défavorable.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Défavorable.

M. le président. La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. Je soutiens ce sous-amendement.

M. Rémy Auchedé. Très bien !

M. Christian Bataille. L'aménagement du territoire est en effet une donnée essentielle du service public.

Que serait notre territoire national s'il n'était complètement irrigué par un réseau ferroviaire ? Je vous parle en connaissance de cause : dans le Nord - Pas-de-Calais, on voit de plus en plus se développer un réseau principal et disparaître les réseaux qui irriguent les parties éloignées. La tentation est grande pour l'Etat de subdéléguer aux régions les parties déficitaires de ce réseau.

Voilà pourquoi, comme je l'ai déjà dit ce matin, nous prenons avec des pincettes – si je puis dire – les propositions qui sont faites quant au développement du TER qui peut être la meilleure mais aussi la pire des solutions, à partir du moment où l'on demande aux collectivités territoriales de prélever des impôts pour financer les parties déficitaires d'un réseau. C'est bien l'équilibre entre les réseaux importants, bénéficiaires, et les plus petits réseaux déficitaires, à l'intérieur d'une même enveloppe, qui peut résoudre ce problème.

L'aménagement du territoire ne se limite pas à la route – on présente souvent en caricature l' élu qui parle de routes à deux, à trois, à quatre, à six ou à dix voies ! – c'est aussi la défense d'un réseau ferré dense.

Voilà pourquoi nous soutenons avec vigueur le sous-amendement présenté par notre collègue Auchedé.

M. Jean-Yves Le Déaut. Très bien !

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 395.

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 211.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, M. Le Déaut et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 212, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le service public du rail est un mode de régulation qui a pour objet la cohésion sociale. »

Sur cet amendement, MM. Gayssot, Grandpierre et Auchedé ont présenté un sous-amendement, n° 396, ainsi rédigé :

« Compléter l'amendement n° 212 par les mots : "le respect de l'acquis de la profession et le droit des usagers". »

La parole est à M. Maurice Depaix, pour soutenir l'amendement n° 212.

M. Maurice Depaix. Le projet de loi qui est soumis à notre approbation a pour objet le renouveau du service public du rail. L'amendement n° 212 tend à définir, avec toute la précision souhaitable, ce service public avant d'aborder les moyens de son renouveau.

Le service public du rail conserve toute sa signification au sein de la nation. Il est un outil moderne de développement des activités humaines et techniques, en facilitant le déplacement des personnes et des biens, et l'on peut regretter parfois que les déplacements des biens se fassent trop par la route, avec toutes les nuisances qui en résultent.

Il joue un rôle majeur dans l'aménagement du territoire. C'est un lien social entre les petites villes et les villes-centres.

Permettez-moi de vous apporter le témoignage d'un maire qui a l'avantage d'avoir une petite gare sur sa commune. Tout à l'heure, l'un de nos collègues regrettait la disparition du chemin de fer dans son département. Au cours des derniers mois, j'ai vu les horaires d'ouverture de ma gare considérablement réduits, notamment les samedis et les dimanches, sans qu'il y ait eu une consultation des élus concernés. Croyez-moi, la cohésion sociale, par ces fermetures, est remise en cause, même si on a installé sur le quai un distributeur automatique de billets, qui ne peut remplacer la présence humaine d'autrefois.

Le service public du rail active une solidarité en apportant à chaque citoyen un droit d'accès égalitaire et souvent au meilleur coût. L'Etat et la SNCF ont permis depuis très longtemps, dans le cadre du service public, la mise en place de politiques tarifaires en direction notamment des familles, de la jeunesse, des personnes âgées.

Cette solidarité est indispensable, surtout pour nos concitoyens touchés par la crise économique. Ces facilités sociales, qui témoignent d'une société solidaire, ne peuvent s'allier avec une gestion purement comptable du transport ferroviaire, celle-là même que, en fait, vous préconisez. Là comme ailleurs, il est d'autres éléments qu'il faut prendre en compte, qui ne se chiffrent pas, mais qui ont une valeur essentielle pour la société tout entière : c'est l'aspect humain, c'est la société qui est en cause.

Le service public du rail apparaît donc bien comme un moyen de cohésion sociale. Le marché – au sens le plus bas du terme – n'a guère ce souci.

Voilà pourquoi nous défendons avec la plus grande fermeté cet amendement qui insiste sur l'objet même du service public du rail : la cohésion sociale, qu'il faut affirmer haut et fort. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement. Le principe exprimé, là encore, est déjà inscrit dans la loi, à l'article 1^{er} de la LOTI.

M. Maurice Depaix. *Bis repetita placent !*

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Il s'agit de déclarations de principe qui ne sont pas de nature législative. Le Gouvernement est défavorable.

M. le président. La parole est à M. Michel Grandpierre, pour défendre le sous-amendement n° 396.

M. Michel Grandpierre. L'amendement n° 212 propose que le service public du rail soit un mode de régulation qui a pour objet la cohésion sociale. Nous souhaitons le compléter en y ajoutant le respect de l'acquis de la profession et le droit des usagers, afin de renforcer et de préciser son contenu.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission ne l'a pas examiné, mais la même analyse s'impose.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Même avis : défavorable.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 396.

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 212.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 239, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le service public du rail assure aux usagers une péréquation de ses tarifs. »

La parole est à M. Julien Dray.

M. Julien Dray. Le Gouvernement aura cette fois matière à répondre autrement que ce qu'il fait depuis la reprise du débat, nous expliquant *grosso modo* que tout cela figure dans la loi, que nos inquiétudes ne sont pas fondées ou que nos amendements n'apportent rien de plus, sinon des injonctions.

Cette fois-ci, il s'agit bien du cœur du débat et des menaces qui pèsent sur l'avenir de notre système ferroviaire. Dès lors que l'on sépare les infrastructures de l'exploitation, le risque évident est d'aboutir à terme à des facturations différenciées des dépenses, notamment pour l'entretien, qui se répercuteront sur les tarifs mis en place par la SNCF. En d'autres termes, il n'y aura plus d'égalité de traitement ; le prix du kilomètre pourra varier en fonction des coûts d'exploitation. On voit bien le danger : nous n'aurions plus un service public proposant à tout citoyen se déplaçant en France un tarif unique, calculé au kilomètre.

Le principe du service public est donc bien attaqué, brisé, et l'on pressent toutes les conséquences logiques : ou bien certains de nos concitoyens, ne disposant pas de revenus confortables, ne pourront plus utiliser le transport ferroviaire aux prix trop élevés ; ou bien les collectivités locales se verront amenées à développer leurs propres moyens de transport, pour ne pas avoir à prendre en charge le surcoût du transport ferroviaire au risque de déséquilibrer leurs finances.

Poser la question du service public, c'est poser celle des tarifs : chaque citoyen utilisateur du service public doit être assuré de payer la même prestation au même prix, sans disparité de traitement.

Je trouverais donc intelligent que le Gouvernement accepte d'inscrire cette garantie dans la loi, y compris au regard de ses propres projets ; ce sera l'assurance que l'on ne reviendra pas sur la tarification, qui restera toujours soumise à un principe fondateur des services publics : la péréquation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Jean-Pierre Balligand. Très pertinent !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. L'amendement a été repoussé par la commission, non pour des raisons de fond, mais parce que, là encore, ce principe figure dans la LOTI de 1982, à l'article 2, alinéa 3.

M. Michel Bouvard. Nos collègues n'ont pas lu la LOTI !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Pour les mêmes raisons, le Gouvernement est défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 239.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 240, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le service public du rail garantit un contrat social pour les personnels. »

Sur cet amendement, MM. Gayssot, Grandpierre et Auchédé ont présenté un sous-amendement, n° 397, ainsi rédigé :

« Compléter l'amendement n° 240 par les mots :
“, respectant les acquis de la profession”. »

La parole est à M. Julien Dray, pour soutenir l'amendement n° 240.

M. Julien Dray. Nous poursuivons dans le même état d'esprit. Nous nous avancerions même un peu, monsieur le ministre, tant il est vrai que, grâce aux talents de négociateur que vous avez su déployer, vous avez effectivement pris acte de ce qui s'était passé en 1995. Vous avez bien perçu que la question essentielle dans tous les services publics demeurerait celle des statuts. Par conséquent, dans la révolution libérale que vous mettez en place, vous avez bien compris que si vous ne vouliez pas avoir à affronter la colère des employés des services publics, il fallait, pour l'instant, préserver les statuts. Vous leur avez donc donné un certain nombre de garanties ; c'est ce que vous avez fait pour France Télécom, c'est ce que vous faites aujourd'hui, conscient du rapport de force qui prévaut au sein de l'entreprise SNCF et de la mobilisation de ses salariés.

Mais nous savons tous ce que valent les garanties des ministres : elles durent autant que les ministres et personne n'a la certitude de ce que deviendront ces garanties, car les assurances que vous nous donnez aujourd'hui, si elles ne sont pas inscrites précisément dans la loi, pourront évoluer au gré des événements. Chacun sait par exemple qu'il est possible de mettre en concurrence différents statuts au sein des entreprises publiques ; ensuite, tout doucement, une compétition s'instaurera entre ceux, les plus anciens, qui auront conservé un statut lié à la fonction publique et ceux, les plus jeunes, entrés sous contrat privé, avec le « grignotage » qui peut en résulter.

Donc, si vous voulez réellement garantir ce statut, il faut l'inscrire dans la loi. C'est ce que nous proposons, à travers cet article additionnel, en précisant, sous les termes de « contrat social », que le service public du rail donne toutes garanties pour le statut des personnels.

Nous savons tous que les salariés de la SNCF ont de tous temps été très attachés à leur outil de travail. La discussion parlementaire l'a montré, il règne parmi eux un « esprit maison » très fort, et les enfants eux-mêmes des employés du rail sont éduqués dans cette tradition. C'est cet « esprit maison », qui a fait la force de l'industrie ferroviaire française, qu'il nous faut pérenniser en défendant leur statut. Si cette garantie n'est pas inscrite dans la loi, ce sera un marché de dupes. Parole de ministre, certes, mais que vaudront les paroles d'un ministre, lorsque se développera la compétition au niveau européen ? D'autres majorités viendront, qui iront beaucoup plus loin, estimant que le rapport de forces entre l'entreprise et les impératifs économiques imposent une nouvelle réforme.

Si nous ne voulons pas provoquer une révolte des personnels dans les années à venir et des conflits dont nous regretterons tous les conséquences paralysantes pour notre économie, inscrivons ce principe dans la loi et permettons que, pour une fois au moins, l'Assemblée se retrouve unie pour défendre le statut et l'esprit de la maison SNCF.

M. Christian Bataille. Très bien !

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 240 ?

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission l'a repoussé, non pour des raisons de fond, bien évidemment, mais parce que nous retrouverons ce principe dans

le texte. En effet, l'article 3 *bis* dispose expressément : « La présente loi ne porte pas atteinte aux dispositions législatives, réglementaires ou contractuelles régissant les situations des personnels de l'établissement public industriel et commercial “Société nationale des chemins de fer français” et de ses filiales ».

Mme Ségolène Royal. Ce n'est pas contradictoire !

M. Christian Bataille. En aucune façon ! Vous devez donc voter cet amendement !

M. Jean-Marie Demange. Retirez-le plutôt !

M. Charles Fèvre. Ne mettez pas la charrue devant les bœufs !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Pour les mêmes raisons que celles excellemment exposées par M. le rapporteur, le Gouvernement est défavorable.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Gayssot, pour soutenir le sous-amendement n° 397.

M. Jean-Claude Gayssot. Mon collègue socialiste a précisé à juste titre dans son argumentation qu'il s'agissait du statut. Cette précision s'imposait en effet, car le terme « contrat social » ne reflète pas toujours cette dimension. C'est d'ailleurs dans cet esprit que nous avons proposé ce sous-amendement qui fait explicitement mention des acquis de la profession. En effet, quelle sera la situation des futurs embauchés, des personnels qui arriveront demain ? Il est capital de garantir aux cheminots que leur statut, leurs acquis ne sont pas remis en cause, mais aussi que les futures embauches se feront dans le cadre actuel et non, comme cela se passe dans certaines entreprises, en garantissant le statut des salariés en place, mais en embauchant les nouveaux arrivants dans le cadre du droit commun. On l'a vu chez les traminots, et le conflit de l'an dernier, qui s'est encore renouvelé pendant plusieurs semaines à Marseille, a montré à quel point les salariés ont été échaudés. Il faut leur garantir que leur statut, y compris celui des futurs embauchés, ne sera pas remis en cause.

M. Christian Bataille. Tout à fait !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission n'a pas examiné ce sous-amendement, mais je lui appliquerai la même argumentation : avis défavorable.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Défavorable.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Balligand, pour répondre à la commission.

M. Jean-Pierre Balligand. Tout cela est un piège extraordinaire. Par les temps qui courent, aucun gouvernement ne s'amusera évidemment à toucher au statut. La question de fond est ailleurs : il n'est pas impossible que l'on n'embauche pas des cheminots sur certaines lignes. Mais cela dépasserait même le cas de traminots dont parlait à l'instant notre collègue Gayssot ; il suffirait de confier ces lignes, par exemple, à des petites entreprises privées – on a vu cette méthode appliquée récemment dans d'autres services publics, notamment à La Poste – pour ne plus avoir à se conformer au statut des cheminots.

Pourquoi nous battons-nous sur ce point ? Parce que nous sommes à peu près sûrs que c'est ainsi que, sur certaines lignes, vous allez démanteler le statut sans évidemment y toucher dans un premier temps ; il suffira de le laisser tarir et, avec l'âge, on aboutira à deux systèmes totalement différenciés, et ce sera la remise en question, au plein sens du terme, du service public. Là est la vraie question, et voilà pourquoi nous restons sceptiques devant les réponses pour le moins laconiques du rapporteur comme du ministre.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 397.

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 240.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 241, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le service public du rail garantit un contrat social pour les usagers. »

Sur cet amendement, MM. Gayssot, Grandpierre et Auchedé ont présenté un sous-amendement, n° 398, ainsi rédigé :

« Compléter l'amendement n° 241 par les mots :
“, dans le respect du principe d'égalité”. »

La parole est à M. Christian Bataille, pour soutenir l'amendement n° 241.

M. Christian Bataille. « Le service public du rail garantit un contrat social pour les usagers », propose d'insérer notre amendement. Sans doute le rédacteur était-il inspiré par Rousseau.

Rejoignant les propos tenus par mes collègues Gayssot et Balligand, je conviens que le terme de « statut » est sans doute plus approprié, plus précis, en faisant référence à une notion bien connue des salariés et des syndicats.

Mais il s'agit là d'un principe républicain fondateur. « Le service public du rail garantit un contrat social pour les usagers. » Il s'agit bien d'organiser, dans cette République, le droit de tous à l'expression et à l'information. Nous sommes sans doute trop restés à une conception régaliennne, autoritaire, de la République. Les années passant, le XXI^e siècle s'approchant, nous devons faire en sorte d'être citoyens partout, y compris comme usagers d'un service public.

Certes, je le reconnais avec les promoteurs de ce projet, dans le cas de services assurés par les sociétés privées, ceux-là mêmes que j'évoquais tout à l'heure, on ne peut guère se prévaloir d'une quelconque citoyenneté. On n'est pas citoyen lorsqu'on voyage dans un autobus affrété par la société « x » ou « y », et les salariés de celle-ci, d'ailleurs, ne le sont pas davantage. A la SNCF, on est citoyen, lorsqu'on en est un salarié ou lorsqu'on en est un usager. On ne l'est pas quand on est un chauffeur routier exploité par une société privée ou client d'une compagnie d'autocars qui n'a que faire de l'environnement et du respect des droits sociaux.

Dès lors, on comprendra que le sens de notre amendement va plus loin : il s'agit avant tout de lier les notions de service public, de Société nationale des chemins de fer, d'usager et, nous le verrons tout à l'heure, de salarié, en faisant en sorte qu'elles s'inscrivent tout naturellement dans celle de la République.

Que cela vous plaise ou non, votre projet nous éloigne de cette conception républicaine. Sous couvert de modernisme, en prétendant vouloir aller de l'avant, on cherche au fond à revenir sur des principes fondateurs, à remettre en cause une forme de citoyenneté, en montant les groupes de citoyens les uns contre les autres. Tel parmi nous dira : « le chemin de fer, je m'en fiche parce que je n'ai pas de train chez moi ! » Et tel autre : « On peut faire ce qu'on veut chez le voisin et lui fermer ses gares, pourvu qu'on préserve les miennes ! » Si les principes fondateurs ne sont pas rappelés, nous nous dirigerons vers une société où se développeront les individualismes et les égoïsmes ; et malheureusement, votre projet de loi va dans ce sens.

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

M. Alain Marleix rapporteur. La commission a repoussé cet amendement : la préoccupation légitime exprimée par notre collègue est satisfaite par l'article 1^{er}, alinéa 2, de la LOTI de 1982.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Pour les mêmes raisons, avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Rémy Auchedé, pour soutenir le sous-amendement n° 398.

M. Rémy Auchedé. Par ce sous-amendement, il s'agit de donner un contenu au terme de « contrat social » qui évoque, comme vient de le dire mon collègue Bataille, Jean-Jacques Rousseau. Pour que ce terme ne puisse pas être dévoyé, eu égard au respect que mérite son auteur, il conviendrait de préciser un certain nombre de choses, dont le respect du droit des usagers. C'est pourquoi nous voulons ajouter les mots : « dans le respect du principe d'égalité ».

Pourquoi ?

Tout d'abord le droit d'accès au réseau et aux gares n'est pas garanti. En effet, pour pouvoir accéder au réseau, encore faut-il qu'il existe, dirait M. de La Palice. Or on a évoqué tout à l'heure nombre de départements où il n'y a plus ni réseau ni gare.

La deuxième raison tient aux conditions de transport. Nous pourrions tous citer, dans la région parisienne ou aux abords des métropoles régionales, le cas d'usagers transportés parfois comme du bétail, notamment aux heures de pointe. A l'évidence, dans ces cas, l'égalité des usagers, dans le cadre de ce que, encore une fois, on pourrait appeler contrat social, n'est pas respectée.

M. Christian Bataille. Tout à fait !

Mme Ségolène Royal. C'est vrai !

M. Rémy Auchedé. Enfin, se posent des problèmes d'accessibilité financière. Je me souviens de la mise en place du TGV Nord, qui avait été saluée comme un événement positif mais qui avait eu pour corollaire la suppression d'un certain nombre de trains Corail. Or ceux-ci étaient utilisés par des gens se déplaçant de la région Nord - Pas-de-Calais pour aller au travail dans la région parisienne. Ils ont été contraints de prendre les TGV et donc d'acquitter un prix de billet supérieur, ce qui leur a occasionné des problèmes financiers parfois insurmontables.

Le respect du principe d'égalité n'est pas assuré avec le seul contrat social. C'est pourquoi nous proposons d'ajouter, par le sous-amendement n° 398, à l'amendement n° 241, ces termes : « dans le respect du principe d'égalité ».

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission n'a pas examiné ce sous-amendement. La préoccupation légitime exprimée par notre collègue nous paraît être déjà prise en compte dans la loi de 1982.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Pour les mêmes raisons, défavorable.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 398.

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 241.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensac et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 244, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le service public du rail est assuré dans le respect des principes d'égalité, de continuité, d'adaptation, de neutralité, de participation, de transparence, de responsabilité, de simplicité et d'accessibilité.

« Il assure l'aménagement, le développement, la cohérence, la mise à niveau et la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national, la gestion du trafic et des circulations du fret et des voyageurs ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau et l'exploitation des services de transport ferroviaire des marchandises et des voyageurs en exclusivité sur ce réseau. »

La parole est à M. Maurice Depaix.

M. Maurice Depaix. Une SNCF rénovée et recentrée sur sa mission de service public doit, selon nous, contribuer plus activement à atténuer les inégalités sociales par une nouvelle politique tarifaire spécifique aux bénéficiaires des minima sociaux. Nous pensons en particulier aux bénéficiaires du RMI et aux handicapés.

Le libre accès pour tous est une nécessité qu'un grand service public doit mettre en œuvre par des investissements qui soient appropriés. Il faut engager ces investissements dans le cadre d'une politique ambitieuse, destinée à faciliter l'accès des handicapés aux transports ferroviaires.

C'est peu dire que l'accès au train, pour les personnes physiquement handicapées, reste problématique. On rappelle parfois l'aventure d'une personne handicapée habitant Nancy et contrainte de prendre le train pour venir dans la région Centre faire réparer son fauteuil roulant dans une entreprise spécialisée. Et ce n'est pas un cas unique !

Clouée dans un fauteuil roulant depuis 1985, cette personne, qui vit seule à Nancy, a fait l'acquisition auprès d'une société spécialisée, située en Indre-et-Loire, d'un fauteuil roulant électrique. Afin d'éviter une longue immobilisation, en cas de panne, elle est amenée à venir dans ce département, au siège de la société, où la réparation est effectuée en une demi-journée. Il lui faut pour cela prendre le train avec son fauteuil roulant de Nancy jusqu'à Fondettes. Chaque année, cette personne handicapée effectue cinq ou six voyages. Ainsi, elle quitte son

domicile un dimanche vers douze heures, rejoint en véhicule spécial la gare de Nancy où, grâce à un système de rampe métallique, elle accède à un train Corail. La même opération a lieu en gare de l'Est pour la descente, puis en gare Montparnasse pour monter dans un train à destination du Mans. Le transfert entre les deux gares est effectué en véhicule spécialisé. Après une nuit passée au Mans pour recevoir les soins quotidiens obligatoires, il lui faut reprendre l'autorail de six heures pour Tours et s'arrêter à Fondettes, siège de la société. Là, la descente, puis la montée pour le retour sont plus compliquées car, si les grandes gares sont équipées d'élévateurs et de rampes métalliques, ce n'est pas le cas des petites.

M. Rémy Auchedé. C'est terrible !

Mme Bernadette Isaac-Sibille. Et cela arrive souvent !

M. Christian Bataille. Quel calvaire !

M. Maurice Depaix. Les rampes doivent donc être embarquées et manipulées par deux personnes.

Les handicapés moteurs ne sont pas les seuls à connaître des difficultés d'accès aux trains. La généralisation des guichets automatiques et la réduction du personnel d'accueil dans les gares ont également des conséquences souvent négatives pour les aveugles qui se trouvent dans l'impossibilité d'accéder seuls au train là où ne subsistent que des guichets automatiques.

D'une manière plus insidieuse, les handicapés mentaux légers qui, par le passé, pouvaient remettre au guichetier un écrit rédigé par le tuteur indiquant leur destination, voient leur autonomie limitée par leur incapacité à utiliser les guichets automatiques.

Au moment où la question de l'emploi reste extrêmement préoccupante et où, de l'avis de tous les experts, la création d'emplois de proximité peut contribuer de manière significative à la lutte contre le chômage, il est urgent de créer partout en France des emplois d'auxiliaires de transport pour favoriser la mobilité des handicapés.

On le comprendra, la restauration d'une véritable égalité d'accès aux transports ferroviaires par le maintien des petites lignes, et de l'ouverture des petites gares, par la mise en place d'une tarification particulière au profit des économiquement faibles et par le développement d'une politique de l'accessibilité ambitieuse a un coût très élevé que, bien évidemment, on ne peut pas laisser à la charge de la seule SNCF. Ce coût, seule une entreprise publique est à même de le supporter, à condition que l'Etat soit là pour l'aider.

De ce point de vue, la recherche de la rentabilité et la privatisation rampante telles que le projet que nous examinons les préconise, constituent une menace pour des millions de personnes dont l'exclusion se trouverait ainsi accrue, mais représente aussi un danger pour la cohésion sociale.

L'amendement qui vous est présenté rappelle les grands principes d'égalité, de continuité, d'adaptation, de neutralité, de participation, de transparence, de responsabilité, de simplicité, d'accessibilité que le service public du rail doit constamment préserver.

N'oublions pas que le service public du rail assure l'aménagement, le développement, la cohérence, la mise à niveau et la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national, la gestion du trafic et des circulations du fret et des voyageurs ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce

réseau et l'exploitation des services de transport ferroviaire des marchandises et des voyageurs en exclusivité sur ce réseau.

M. Jean-Yves Le Déaut. Excellent !

M. Maurice Depaix. Cet amendement se justifie par son texte même, et nous tenons à ce qu'il soit adopté. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement, non pas, bien entendu, pour des raisons de fond, mais parce qu'elle a considéré que la préoccupation exprimée était en partie satisfaite par l'article 1^{er} du projet de loi, qui définit les missions de RFF et de la SNCF.

Plusieurs députés du groupe socialiste. En partie seulement !

M. Christian Bataille. Vous faites toujours la même réponse ! Votez nos amendements, dans ce cas !

Ce n'est pas un rapporteur, c'est un magnétophone !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 244.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 217, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le service public du rail satisfait au principe d'égalité. »

Sur cet amendement, MM. Gayssot, Grandpierre et Auchedé ont présenté un sous-amendement, n° 399, ainsi rédigé :

« Compléter l'amendement n° 217 par les mots : « dans le cadre d'un aménagement harmonieux du territoire ». »

La parole est à Mme Ségolène Royal, pour soutenir l'amendement n° 217.

Mme Ségolène Royal. Je suis un peu surprise des réponses de notre collègue Alain Marleix, que je remercie néanmoins de faire l'effort de nous dire quelque chose, et pas seulement que la commission est contre. Ce qui est positif, c'est qu'il reconnaît le bien-fondé de nos observations. Et M. Pons, lui aussi, a admis à plusieurs reprises qu'elles avaient un sens et une portée.

Quant à prétendre qu'elles sont déjà inscrites dans la loi, l'argument est tout de même un peu limité. Nul ne contestera, en effet, que ce débat est particulièrement important, puisqu'il concerne des millions de voyageurs et des dizaines de milliers de cheminots.

Vous avez, monsieur le ministre, accepté plusieurs amendements du Sénat renforçant la présence du service public. Comment se fait-il que vous vous opposiez systématiquement à ceux des groupes de l'opposition exprimant cette préoccupation qui est aussi la nôtre ?

M. Julien Dray. C'est de l'antisocialisme primaire !

Mme Ségolène Royal. S'agissant de l'amendement n° 217, il s'inscrit dans la même logique, celle du principe d'égalité.

Inscrire ce principe dans la loi nous paraît nécessaire. Puisque vous prévoyez des expérimentations pour la régionalisation tout en nous assurant qu'elles n'entraîneront pas un recul du service public, inscrivons-le dans la loi !

Ce que nous craignons, c'est qu'apparaissent des distorsions entre les régions qui auront les moyens de signer des contrats, et de supporter financièrement les dessertes régionales, et les autres. Je suis moi-même élue de la région Poitou-Charentes, la seule à ne pas avoir contracté avec l'Etat pour le transport par chemin de fer. Et la disparition, saison après saison, de certains horaires de desserte par chemin de fer me préoccupe tout particulièrement. De telles distorsions porteraient atteinte au principe d'égalité devant le service public.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Encore une fois, la commission a repoussé cet amendement dont l'exposé des motifs est clair : c'est l'introduction du principe d'égalité. Or, c'est un des trois principes du service public et il figure à ce titre explicitement dans la loi.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Pour les mêmes raisons, le Gouvernement est défavorable.

M. le président. La parole est à M. Michel Grandpierre, pour soutenir le sous-amendement n° 399.

M. Michel Grandpierre. Nous le savons, et cela a déjà été répété dans cette enceinte depuis le début de nos travaux, le transport ferroviaire participe activement à l'aménagement du territoire et il devra continuer à y participer.

Mais j'exprimais, hier, dans la discussion générale, ma crainte de voir les régions se développer d'une façon inégale selon les moyens financiers dont elles disposent. C'est la raison qui nous fait souhaiter compléter l'amendement n° 217 par les mots : « dans le cadre d'un aménagement harmonieux du territoire ».

M. Jean-Claude Gayssot. Très bien !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission n'a pas examiné ce sous-amendement. Mon avis personnel est défavorable.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 399.

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 217.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 218, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le service public du rail satisfait au principe de continuité. »

Sur cet amendement, MM. Gayssot, Grandpierre et Auchédé ont présenté un sous-amendement, n° 400, ainsi rédigé :

« Compléter l'amendement n° 218 par les mots : "sans porter atteinte aux droits constitutionnels des salariés". »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour soutenir l'amendement n° 218.

M. Jean-Jacques Filleul. Notre amendement est parfaitement justifié, monsieur le ministre, car ce que nous reprochons précisément à votre projet de loi, c'est de mettre en cause le principe de continuité du service public du rail.

Comment pourrait-il garantir le respect de ce principe avec les risques que vous lui faites courir par la scission en deux établissements de la SNCF ? Là réside non seulement l'un de nos principaux reproches, mais l'une de nos craintes les plus aiguës.

Nous l'avons déjà expliqué, mais je crois qu'il est bon d'y revenir tant le problème est important pour l'avenir, RFF sera naturellement bousculé par les contraintes financières, voire asphyxié, et peut-être rapidement. Il devra, pour s'en sortir, faire appel à des exploitants privés qui viendront soulager partiellement l'énorme dette que le Gouvernement n'a pas voulu prendre à sa charge. Ceux-ci viendront caboter sur les lignes les plus rentables du réseau national et, évidemment, chacun l'aura compris, il en sera dès lors fini de la continuité du service public ferroviaire dans notre pays. Votre conception libérale l'aura emportée. Elle aura, malheureusement, prévalu.

Tel est le motif de l'article additionnel que nous proposons avant l'article 1^{er}. On ne peut nous opposer qu'il est hors sujet : il touche à notre conception d'un service public ferroviaire, lequel doit être complètement au service de la nation, et non d'intérêts privés.

M. Jean-Yves Le Déaut. Bravo !

M. Patrick Ollier. Vous n'avez pas lu le projet !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé l'amendement n° 218. Après le principe d'égalité, on en évoque un autre, celui de continuité, qui est explicitement inscrit dans la loi...

M. Christian Bataille. On s'en doutait !

M. Patrick Ollier. Pour ceux qui ont lu le projet, c'est évident.

M. Alain Marleix, rapporteur. ... à l'article 1^{er}, troisième paragraphe.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement est défavorable.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Gayssot, pour soutenir le sous-amendement n° 400.

M. Jean-Claude Gayssot. Par le sous-amendement n° 400 à l'amendement n° 218, nous proposons que, en même temps que le principe de continuité économique et social est réaffirmé, il soit mentionné qu'il ne sera pas porté atteinte aux droits constitutionnels des salariés. Vous voyez à quoi je veux faire allusion : il s'agit du droit de grève.

Au nom de la continuité, en effet, on tente régulièrement de remettre en cause le droit de grève. Ainsi, lors du mouvement social de 1995, le service ferroviaire a été

interrompu par la grève, qui était reconduite tous les jours par les salariés de manière démocratique. Qu'elle ait été soutenue par la population a sûrement contribué à réduire les velléités de remettre en cause le droit de grève. Cependant, surtout au début du conflit, il s'est trouvé des associations dites d'usagers, un peu télécommandées, pour le contester.

M. Philippe Legras. C'est la démocratie !

M. Patrick Ollier. C'est le droit constitutionnel des citoyens !

M. Jean-Claude Gayssot. Voilà pourquoi nous pensons qu'il faut toujours préciser que les droits constitutionnels, notamment le droit de grève, ne seront pas remis en cause.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission n'a pas examiné le sous-amendement n° 400. Je suis, à titre personnel, contre son insertion dans la loi.

M. Jean-Claude Gayssot. Mais vous êtes pour le droit de grève ?

M. Alain Marleix, rapporteur. Bien entendu !

M. Patrick Ollier. La Constitution s'impose à la loi !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 400.

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 218.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 219, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le service public du rail satisfait au principe d'adaptation. »

Sur cet amendement, MM. Gayssot, Grandpierre et Auchédé ont présenté un sous-amendement, n° 401, ainsi rédigé :

« Compléter l'amendement n° 219 par les mots : "dans le cadre d'une politique de développement et de modernisation du transport ferroviaire" ».

La parole est à M. Jean-Louis Idiart, pour soutenir l'amendement n° 219.

M. Julien Dray. Il est très important !

M. Jean-Louis Idiart. Nous pensons qu'il est indispensable que notre service public du rail satisfasse au principe d'adaptation. Qu'est-ce que cela signifie ?

Nous avons entendu maintes fois dans cet hémicycle, et surtout depuis 1993, entre autres au cours de questions du mercredi ou de quelques grands débats, clouer au pilori la SNCF, dont vous vous êtes devenus de grands défenseurs. On a commencé par constituer une commission d'enquête qui avait justement pour but de stigmatiser l'archaïsme de la SNCF, de démontrer qu'elle était un service inadapté. On se plaçait délibérément dans une démarche d'attaque contre tout ce qui était service public.

Notre conception n'est pas celle-là. Pour nous, il ne s'agit pas d'un service public archaïque, mais d'un service moderne, au service de la population et des usagers. Il doit se moderniser encore. Aussi convient-il d'avoir des idées innovantes.

M. Patrick Ollier. Elles sont dans le projet !

M. Jean-Louis Idiart. Monsieur Ollier, vous savez très bien, vous qui plaidez pour l'innovation dans certains secteurs, que ce n'est pas une attitude majoritaire sur les bancs sur lesquels vous siégez.

M. Jean-Pierre Balligand. Il fait semblant !

M. Jean-Louis Idiart. Nous, nous souhaitons un service public qui se mette à la disposition du public, à la disposition de sa clientèle. Il faut adapter les horaires dans certains secteurs. Notre service de transports doit s'adapter, notamment dans les banlieues.

M. Julien Dray. Très bien !

M. Jean-Louis Idiart. La SNCF doit s'adapter à la modernité.

Je vais donner quelque exemples concrets, sur un territoire que je connais bien, qui est le mien.

Longtemps, on n'a pas rendu à l'usager le service qu'il attendait. Dans tel secteur, par exemple, tout le dispositif ferroviaire était tourné vers la préfecture d'un département, alors que ce n'était pas là que se rendaient essentiellement les usagers. Telle personne mettait une heure ou une heure et demie pour se rendre à 20 kilomètres dans un centre administratif où il y avait des structures hospitalières, des structures sociales, alors qu'il pouvait se rendre en trois quarts d'heure dans la capitale de région.

Cet après-midi, d'ailleurs, le maire de Mende, M. Delmas, nous a expliqué que, selon le schéma de l'INSEE pour les années qui viennent, une capitale centre absorbait toute l'activité de la région tandis que les petites villes et les villes moyennes autour se vidaient de leur substance.

De même, une carte de la DATAR indiquant, pour la région Midi-Pyrénées, les zones dites chaudes, où il y avait une activité beaucoup plus forte, et les zones plus froides montre bien que c'est justement dans le département dans lequel se trouve la capitale régionale que la zone la plus désertifiée approche le plus de la ville.

Cela correspond à la façon dont le réseau ferroviaire est organisé sur cette partie du territoire. Nous avons demandé à la SNCF de travailler sur ce sujet. Je dois dire qu'elle l'a fait au niveau de sa direction régionale, à Toulouse, et qu'elle a su s'adapter et travailler sur le terrain.

C'est cela qu'il faut faire, et non parler d'une sorte de démantèlement de cet immense dispositif.

Lorsque nous discutons avec la SNCF, nous parlons des structures, mais aussi de la façon dont elles seront exploitées. Comment ferons-nous demain ?

L'unicité permet justement de réaliser l'adaptation du service public et de la SNCF. C'est la raison pour laquelle nous vous demandons, chers collègues, d'adopter cet amendement.

J'ose supposer que le rapporteur et le ministre vont nous donner quelques précisions sur ce point. Jusqu'à présent, en effet, comme nous le rappelions dans notre rappel au règlement tout à l'heure, il est clair qu'on ne fait qu'une chose ici : essayer de passer sur les sujets essentiels et de régler ce problème rapidement pour que, une bonne fois pour toutes, on n'en parle plus. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe socialiste.*)

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Je ne vais pas aborder maintenant un débat sur l'aménagement du territoire. Nous aurons peut-être l'occasion d'en discuter un peu plus tard en examinant d'autres articles.

L'amendement n° 219 a été repoussé par la commission.

M. Jean-Yves Le Déaut. En cinq secondes !

M. Alain Marleix, rapporteur. C'est un principe de base du service public, l'adaptabilité, qui est évoqué dans cet amendement. Il y a donc redondance !

M. Patrick Ollier. Très bien !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Pour les mêmes raisons, le Gouvernement est défavorable à cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Rémy Auchédé, pour soutenir le sous-amendement n° 401.

M. Rémy Auchédé. Le groupe communiste soutient l'amendement n° 219 et voudrait le préciser par le sous-amendement n° 401, qui vise justement à préciser que le service public du rail satisfait au principe d'adaptation « dans le cadre d'une politique de développement et de modernisation du transport ferroviaire ».

Le mot « adaptation » mérite en effet d'être précisé tant il peut être sujet à interprétation.

L'adaptation, on a déjà connu ça ! Il y a eu des tentatives récentes qui ont avorté grâce aux luttes.

Au fond, le contrat de plan et la mise à sac de 6 000 kilomètres du réseau SNCF, c'était une tentative d'adaptation aux critères financiers au nom de la rentabilité, fût-elle à courte vue. Il y a eu des fermetures de réseaux, des tentatives de fermetures, des fermetures de gares. On a connu aussi des tentatives d'adaptation de caractère financier avec la mise en cause du statut des personnels de la SNCF.

On a connu des tentatives d'adaptation, sous couvert de modernité, dans le cadre du débat, qui a déjà rebondi plusieurs fois ici, sur le remplacement du rail par la route, tout cela se faisant finalement au détriment du rail.

On connaît des tentatives d'adaptation aux critères européens, au libéralisme, avec le débat sempiternel sur le refus d'une situation de monopole.

De telles tentatives d'adaptation tendent toujours en fin de compte à aller vers la privatisation et la liquidation de notre entreprise publique. Il y a déjà des dégâts considérables de ce point de vue sur le réseau national en France.

Le mot « adaptation », nous voulons lui donner un contenu différent. Des exemples viennent d'être cités. Dans de nombreuses régions, il y a des tentatives – y compris à la demande des élus, encore qu'ils se heurtent souvent aux problèmes financiers – pour restaurer tout ou partie d'un réseau SNCF. Cela montre bien qu'il y a des besoins dans ce domaine. On en revient d'une certaine manière de la fermeture de gares ou de portions de réseaux parce que, aujourd'hui, il y a des usagers qui réclament. Ajouter que l'adaptation se fait dans le cadre d'une politique de développement et de modernisation du transport ferroviaire serait une précision fort utile.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission ne l'a pas examiné, mais, pour les mêmes raisons que pour l'amendement n° 219, j'y suis défavorable à titre personnel.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 401.

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 219.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 220, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le service public du rail satisfait au principe de neutralité. »

La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut.

M. Jean-Yves Le Déaut. Il s'agit de préciser que le service public du rail satisfait au principe de neutralité.

Notre discussion est paradoxale. Le rapporteur semble être en accord avec les thèmes que nous défendons, puis il répond que l'amendement est partiellement satisfait par l'article 1^{er} de la LOTI. Ce n'est pas exact.

Tous ces principes, qui sont très importants, nous les défendons parce qu'il vaudrait mieux qu'ils soient inscrits dans la loi.

Le principe de neutralité entre les différents modes de transport, le principe de neutralité en matière d'aménagement du territoire ne sont pas satisfaits, et je vais m'efforcer de le démontrer en reprenant, très rapidement, l'histoire de la SNCF, l'histoire de la locomotive (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République*), pour bien prouver qu'il y avait à l'origine neutralité et égalité entre le rail et la route.

Savez-vous que c'est en 1773 que Jacques-Constantin Périer s'est aperçu qu'on pouvait produire beaucoup de vapeur avec peu de feu,...

M. Michel Bouvard. Comme les programmes socialistes.

M. Jean-Yves Le Déaut. ... en construisant une chaudière qui présente beaucoup de surface au feu, en le laissant passer, à travers la masse d'eau qu'elle contient, par plusieurs tuyaux qui servent de cheminée au fourneau.

Il fallut attendre cinquante-cinq ans pour qu'apparaisse, en 1928, la chaudière de M. Seguin, qu'une querelle opposait d'ailleurs à Stephenson à propos de cette invention.

M. Patrick Ollier. C'est inadmissible ! Cela n'a aucun rapport avec le texte.

M. Jean-Yves Le Déaut. Il est vrai que M. Seguin s'était rendu en Angleterre plusieurs années auparavant.

M. Arnaud, tout à l'heure, déplorait qu'il n'y ait plus de chemin de fer à Aubenas et à Privas. Que les archives de Marc Seguin soient déposées aux archives départementales de l'Ardèche démontre à l'évidence que, à l'époque, il y avait des chemins de fer dans ce département.

Les premières lignes de chemin de fer ont été construites de Lyon à Saint-Etienne, ce qui veut dire que le principe de neutralité en matière d'aménagement du

territoire était à l'époque satisfait, alors que, aujourd'hui, on part toujours de Paris, avec des réseaux en étoile qui ont été mis en place en 1848.

Si l'on accepte la partition de la SNCF, quand Réseau ferré de France, avec la dette très importante, qu'on va lui faire reprendre, n'arrivera plus à construire dans des zones où il y a moins de population, on ne satisfera plus au principe de neutralité.

Depuis le premier train de voyageurs en 1831-1832, les lignes se sont développées. (*Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. Michel Bouvard. Ce n'est pas l'objet du texte !

M. Patrick Ollier. Cela n'a aucun rapport ! Il faut appliquer le règlement !

M. Jean-Yves Le Déaut. Le principe de neutralité était respecté.

En juin 1842, le vote de la première charte des chemins de fer a donné lieu à des envolées de nos collègues Lamartine et Berryer, sur le principe de neutralité. Et, 155 ans après, vous voudrez le détruire.

Mme Bernadette Isaac-Sibille. Mais non !

M. Jean-Yves Le Déaut. Mais si ! Le 2 mai 1843, on a inauguré la ligne Paris-Orléans et, maintenant, on veut détruire le principe de neutralité.

Ce principe est très important, car c'est lui qui doit permettre de préserver un équilibre entre le chemin de fer et la route.

Au XIX^e siècle, il n'y avait que le chemin de fer, qui a fait partie de l'épopée de notre pays. Aujourd'hui, vous avez tout sacrifié à la route. En dépit des larmes de crocodile qu'un certain nombre d'entre vous avez versées en disant qu'il faudrait développer le transport combiné, les autoroutes ferroviaires, les réseaux, les systèmes Commutor, vous êtes en train d'assassiner le rail.

Mme Bernadette Isaac-Sibille. Mais non !

M. Jean-Yves Le Déaut. Mais si ! Il faut beaucoup plus de détermination, et cette détermination, on ne la trouve pas dans ce projet de partition entre RFF et la SNCF. Le principe de neutralité devrait être inscrit dans l'article 1^{er} du projet de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Monsieur Le Déaut, en étant plus incitatif que directif, je voudrais vous rappeler gentiment que, sur certains développements concernant certains amendements,...

M. Jean-Yves Le Déaut. Ils étaient très importants !

M. le président. ... je pourrais, si je faisais preuve de rigueur, appliquer parfois, l'alinéa 6 de l'article 54 du règlement de notre assemblée, que je vous invite à consulter.

Je ne le fais pas car je ne désire pas introduire dans ce débat une tension qui n'est pas nécessaire, mais je me permets de vous dire que votre argumentaire ne me paraît pas toujours avoir un lien direct avec les amendements que vous défendez. Aussi, la présidence vous saurait gré de vous en tenir au contenu des amendements sans diverger ostensiblement de leur objet. Je vous remercie de ne pas m'obliger à le rappeler. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 220 ?

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement. Il vise le principe de neutralité en matière d'aménagement du territoire. Or ce principe – je suis persévérant – est réaffirmé très solennellement dans le premier alinéa de l'article 1^{er} de la LOTI de 1982.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 220.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 222, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le service public du rail satisfait au principe de transparence. »

Sur cet amendement, MM. Gayssot, Grandpierre et Auchédé ont présenté un sous-amendement, n° 402, ainsi rédigé :

« Compléter l'amendement n° 222 par les mots : "et de gestion démocratique". »

La parole est à M. Christian Bataille, pour soutenir l'amendement n° 222.

M. Christian Bataille. Le service public du rail doit satisfaire au principe de transparence, très important.

Dans notre démocratie, comme je l'expliquais il y a quelques instants, les citoyens ont besoin d'être parfaitement informés et ils ont besoin de services publics parce que les services publics fonctionnent d'une manière transparente et compréhensible par tous.

Tout à l'heure, j'ai fait des comparaisons avec les services privés de transport.

Pour le rail, nous savons très exactement comment fonctionne ce service public, ce que sont ses comptes et ses tarifs. On peut en discuter. Certains d'entre vous, dans la majorité, sont d'ailleurs d'avis que les tarifs sont parfois un peu trop laxistes, ne sont pas suffisamment élevés, ne rémunèrent pas exactement le service rendu. Il n'en reste pas moins que ce débat ne se déroule que parce que nous connaissons, dans la transparence, le fonctionnement de ce service public.

Si, peu à peu, les transports, et notamment les transports collectifs, sont transférés à des capitaux privés, nous aurons de moins en moins d'informations. Certes, les usagers peuvent très bien considérer que c'est sans intérêt, mais les citoyens que nous sommes ont le droit d'être informés.

La transparence, c'est, au fond, le respect de chacun dans une société qui fonctionne bien. Sans que l'on s'en rende compte, on pourrait peu à peu dériver vers une société où chacun est replié sur soi-même, où les égoïsmes, les individualismes l'emportent.

La transparence, je l'ai démontré à d'autres propos, est une nécessité dans des domaines comme l'énergie ou la distribution de l'eau. Elle n'est pas toujours respectée. Nous avons un service public assumé par des sociétés privées : le service public de l'eau. Le moins que l'on puisse dire, c'est que ce service public ne fonctionne pas de

façon transparente. La comparaison est édifiante ! Vouloir nous la SNCF, ou voulons-nous la Générale des eaux ou la Lyonnaise des eaux ?

Mme Ségolène Royal. C'est une vraie question !

M. Christian Bataille. D'un côté, nous avons un service public transparent et, de l'autre, des services publics opaques. Je ne veux pas porter d'accusations, mais chacun lit la presse et est informé de la façon dont cela fonctionne.

Je préfère clairement un service public comme la SNCF, transparent, avec des salariés convenablement payés, des usagers respectés, qu'un service public opaque avec des intérimaires souvent mal payés et des usagers qui ne savent pas à quoi correspondent les tarifs qu'on leur impose. Nous avons l'exemple édifiant, avec un service public de l'eau assuré par des sociétés privées, d'usagers perplexes devant leur facture d'eau, se demandant comment elle se justifie.

Ce n'est pas le cas des usagers de la SNCF. Des services sont à leur disposition pour leur donner des explications, des brochures sont éditées chaque année, et je passe sur les nombreux guides et les nombreux commentaires publics sur le fonctionnement de la SNCF. Et, au fond, quelle meilleure preuve de la transparence du service public, tel qu'il est conçu par la SNCF, que le fait que nous en débattions ici, à l'Assemblée nationale ?

J'attends avec impatience que ce désir de transparence se manifeste aussi s'agissant des services publics que j'ai cités. A quand un grand débat sur la Générale des eaux ou sur la Lyonnaise des eaux ? Tout cela contribuera sans doute à la transparence et à l'information des citoyens. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a rejeté l'amendement n° 222, non pour une raison de fond,...

M. Christian Bataille. Sur le fond, vous êtes donc d'accord avec nous !

M. Alain Marleix, rapporteur. ... mais parce qu'elle a considéré qu'un des piliers sur lesquels repose le projet de loi qui nous est soumis aujourd'hui est précisément la transparence des relations entre l'Etat et la SNCF, en particulier en matière d'investissement. En cela, le texte est conforme aux recommandations de la Cour des comptes. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Défavorable.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Gaysot, pour soutenir le sous-amendement n° 402.

M. Jean-Claude Gaysot. Par ce sous-amendement, nous proposons que le service public du rail satisfasse non seulement au principe de transparence, mais aussi à celui de gestion démocratique. Il s'agit d'insister en permanence sur le nécessaire développement de la démocratie.

On vient d'évoquer le service de l'eau. On a parlé aussi des missions de service public. Les exemples que nous avons sous les yeux montrent à l'évidence qu'on peut très bien qualifier de « missions de service public » des activités exercées par une ou des entreprises privées, alors qu'il n'y a pas égalité des usagers et non-satisfaction des besoins.

En revanche, l'entreprise publique est la garantie de l'exercice d'une mission de service public, surtout si la gestion est démocratique.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement n° 402 ?

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission ne l'a pas examiné.

A titre personnel, j'y suis défavorable, non pas que je sois hostile aux principes rappelés par notre collègue, mais parce que je considère qu'ils sont largement affirmés dans le projet de loi.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 402.

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 222.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 223, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le service public du rail satisfait au principe de responsabilité. »

Sur cet amendement, MM. Gayssot, Grandpierre et Auchédé ont présenté un sous-amendement, n° 403, ainsi rédigé :

« Compléter l'amendement n° 223 par les mots : "devant les salariés et les usagers". »

La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut, pour soutenir l'amendement n° 223.

M. Jean-Yves Le Déaut. Monsieur le président, vous m'avez tout à l'heure reproché d'avoir évoqué Lamartine parlant de la charte des chemins de fer en 1842, mais, à mon avis, ce rappel n'était pas étranger au débat qui nous occupe aujourd'hui. Revenir sur l'histoire de la SNCF, revenir sur son épopée n'est pas dénué d'importance.

M. Michel Bouvard. Vous êtes toujours tourné vers le passé !

M. Jean-Yves Le Déaut. Par l'amendement n° 223, nous proposons d'affirmer que le service public du rail satisfait au principe de responsabilité. Au demeurant, depuis 155 ans, cette responsabilité est celle de l'Etat.

Permettez-moi de rappeler deux dates : en 1936, ont été créés les billets de congés populaires ; en 1937 – et je vous invite à méditer ce fait –, en raison la faillite de l'exploitation privée, l'exploitation des réseaux des grandes compagnies a été confiée à la Société nationale des chemins de fer français.

M. Michel Bouvard. Vous l'avez déjà dit ce matin !

M. Didier Boulaud. Quelle belle époque c'était !

M. Christian Bataille. Une grande époque !

M. Jean-Yves Le Déaut. C'est bien la preuve qu'il est nécessaire que l'Etat assume la responsabilité du service public du rail.

La responsabilité de l'Etat doit s'exercer à plusieurs niveaux. On a évoqué les infrastructures, les lignes qui fermaient dans certains départements, les conventions passées avec les régions, l'aménagement du territoire.

Ainsi, la responsabilité de l'Etat doit consister à bien « mailler » le réseau national et le réseau européen par des lignes de TGV. Or, alors que la ligne TGV vers le Sud a été inaugurée en 1981, la ligne TGV-Est, dont l'avant-projet est maintenant lancé et pour laquelle tous les élus de Lorraine, d'Alsace, de Champagne-Ardenne se sont battus, ne sera peut-être achevée qu'en 2004, au lieu de 1996, c'est-à-dire vingt-trois ou vingt-quatre ans après la ligne TGV-Sud ! Par rapport aux programmes initiaux, le retard est de huit ans. Tout cela démontre que l'Etat fuit ses responsabilités. Pourquoi ? Tout simplement parce qu'il veut éviter de financer des infrastructures nouvelles.

Dans ces conditions, RFF permettra-t-il de bénéficier de financements suffisants ? Un EPIC qui va démarrer avec accroché au pied un boulet de 134 milliards sera-t-il capable de financer certaines infrastructures ? Nous ne le pensons pas.

La responsabilité de l'Etat doit également s'exercer pour maintenir en place un certain nombre de cheminots. Pour préparer cette discussion, je me suis rendu dans plusieurs gares de ma circonscription : Pont-à-Mousson, Conflans-en-Jarnisy, Pagny-sur-Moselle. Tous les cheminots m'ont dit qu'on fermait les petites gares – des menaces pèsent actuellement sur celle d'Onville – et qu'on remplaçait les hommes par des machines.

M. Jean-Jacques Filleul. Mais bien sûr !

M. Jean-Yves Le Déaut. Pourtant, le distributeur de billets de la gare de Conflans-en-Jarnisy est tout le temps en panne. En un mois et demi, 15 000 francs ont été dépensés pour le réparer. Les recettes qu'elle a procurées n'ont même pas couvert les réparations !

Ne pensez-vous pas que ces 15 000 francs auraient mieux été utilisés à payer une personne qui renseignerait les personnes âgées, leur donnerait des conseils et des explications, les aiderait à monter dans les trains, assurerait la sécurité ?

Finalement, n'est-ce pas faire preuve d'irresponsabilité que de remplacer des hommes par de telles machines ?

Enfin, la responsabilité de l'Etat doit s'exercer devant les salariés de la SNCF qui, à certains moments importants de notre histoire, se sont battus pour toute la collectivité !

Je pense que l'article 1^{er} est imprécis. Il est nécessaire de souligner que le service public du rail doit satisfaire un certain nombre de principes, notamment celui de responsabilité, qui nous semble primordial. (« Très bien ! » sur les bancs du groupe socialiste.)

M. Jean-Louis Idiart. Démonstration brillante !

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 223 ?

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission n'a pas été informée des problèmes de la gare de la charmante bourgade de Conflans-en-Jarnisy. Sinon, cela l'aurait peut-être incité à voter l'amendement.

Cela dit, elle ne l'a pas retenu parce qu'il est redondant avec le texte proposé. En effet, un des objets du projet est justement la définition des responsabilités entre l'Etat et la SNCF.

M. Christian Bataille. Vous êtes donc en désaccord sur la forme, mais non sur le fond !

M. Alain Marleix, rapporteur. Le texte permet de clarifier le financement des infrastructures et des lignes nouvelles, faisant suite en cela au rapport extrêmement sévère de la Cour des comptes.

M. Christian Bataille. Vous ne vous exprimez pas sur le fond !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Défavorable.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Gaysot, pour soutenir le sous-amendement n° 403.

M. Jean-Claude Gayssot. Ce sous-amendement vise à préciser que le service public du rail doit satisfaire au principe de responsabilité devant les salariés et les usagers. C'est conforme à ce que nous avons dit tout à l'heure sur la cohésion sociale et sur la citoyenneté.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission ne l'a pas examiné.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 403.

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 223.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, M. Le Déaut et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 224, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant : "Le service public du rail satisfait au principe de simplicité". »

La parole est à M. Maurice Depaix.

M. Maurice Depaix. Par notre amendement, nous voulons rappeler que le service public du rail doit satisfaire au principe de simplicité qui, d'une certaine manière, définit tout service public.

Sans remonter trop loin dans le temps, on observe que l'installation des voies ferrées sur notre territoire s'est faite dans le respect d'un tel principe : il s'agissait d'offrir un service public du transport à toute personne, quel que soit son lieu d'habitation. Toutefois, après avoir installé des voies ferrées et des gares un peu partout, on a, hélas ! par la suite, organisé des fermetures et des suppressions.

De même que, autrefois, la République cherchait à construire des écoles dans les moindres bourgades et à y implanter des bureaux de poste, liens essentiels entre les individus, le service public doit aujourd'hui avoir ce souci de simplicité dès lors qu'il s'agit de prendre une décision ou d'installer une infrastructure.

Ainsi, la péréquation des tarifs est une formule répondant à ce souci de simplicité. Chacun doit payer de la même façon, quelle que soit sa situation. Elle permet d'assurer l'équité, c'est-à-dire l'égalité – autre principe de simplicité – entre tous les usagers sur l'ensemble du territoire.

Le prix payé sur une ligne peu fréquentée doit être comparable à celui payé sur une ligne surchargée et dégageant de forts profits, comme c'est notamment le cas autour de Paris et des grandes villes de province.

Ce principe élémentaire de solidarité, qui est un principe simple, a permis jusqu'à présent d'assurer la cohésion tarifaire du territoire national. La nationalisation de la SNCF, quant à elle, a permis de répartir les charges d'investissement et de fonctionnement entre lignes bénéficiaires et réseaux déficitaires.

Une telle conception fondée sur la simplicité a donné à l'Etat la possibilité de maîtriser les transports ferroviaires de voyageurs et de marchandises, d'assumer pleinement sa fonction régulatrice en matière d'aménagement du territoire.

Comme celle d'un organisme vivant, l'irrigation de tout le territoire par des communications est essentielle pour la nation. Or, ces dernières années, on a assisté trop souvent à une suppression des « canaux » d'irrigation.

Autrefois, à l'instar de ce qui se passait pour la poste ou d'autres grandes fonctions régaliennes de l'Etat, l'application aux transports ferroviaires des principes républicains de simplicité et d'égalité conduisait à l'égalité des usagers ainsi qu'à des chances égales de développement pour tous les territoires de notre pays.

Aujourd'hui, au nom d'un impératif prétendument moderniste – la rentabilité –, on multiplie les fermetures de lignes qui sont décrétées non rentables.

M. Michel Bouvard. Il n'y en a pas eu depuis 1993 !

M. Maurice Depaix. Si, il y en a eu aussi depuis 1993 !

M. Rémy Auchedé. C'était un moratoire, et ce moratoire est mort !

M. Maurice Depaix. Au nom de principes libéraux, on voudrait faire supporter les tarifs les plus élevés aux usagers défavorisés qui ont choisi de vivre en dehors des grandes agglomérations, renonçant par là même au principe même de l'égalité des citoyens, qui est une application du principe de simplicité.

Cette politique aboutit d'ores et déjà à la désertification de toute une partie du territoire national et à l'intensification du trafic sur quelques grands axes privilégiés.

En résumé, la péréquation apparaît comme étant une donnée essentielle du service public, d'un service public qui veut être simple et qui veut appliquer des prix uniques, quelle que soit la situation de l'utilisateur qu'il dessert. Elle ne saurait être remplacée par un service universel, notion fort éloignée de celle d'intérêt général et qui s'apparente plutôt à une conception minimaliste de la collectivité.

Le rail reste un élément dominant de l'aménagement du territoire ; il empêche la désertification et favorise le maillage des liaisons entre le monde rural et le monde urbain.

C'est pourquoi nous estimons nécessaire de rappeler que le service public doit satisfaire au principe de simplicité, qui est un principe d'égalité de tous les citoyens et de tous les territoires de notre République. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Didier Boulaud. Très bonne argumentation !

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 224 ?

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission l'a rejeté, car elle n'a pas retenu la novation juridique que constitue le principe de simplicité.

Notre collègue vient d'évoquer la désertification rurale et l'aménagement du territoire. Il a cité certains chiffres. Sans vouloir polémiquer, je lui rappellerai que, ces der-

nières années, aucune ligne n'a été fermée ; il y a eu un moratoire à ce sujet, même si ce n'est pas le nom qui a été utilisé !

En revanche, entre 1988 et 1992, 2 000 kilomètres de lignes ont été fermés au trafic voyageurs et 2 400 au trafic marchandises de chacun. Je tiens ces chiffres instructifs à la disposition du Centre et (« *Très juste !* » sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République. – *Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Jean-Louis Idiart. Et combien, entre les années 1960 et 1970 ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 224.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, M. Le Déaut et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 225, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le service public du rail satisfait au principe d'accessibilité. »

Sur cet amendement, MM. Gayssot, Grandpierre et Auchédé ont présenté un sous-amendement, n° 404, ainsi rédigé :

« Compléter l'amendement n° 225 par les mots : "dans le cadre d'un aménagement harmonieux du territoire". »

La parole est à M. Serge Janquin, pour soutenir l'amendement n° 225.

M. Serge Janquin. Le principe d'accessibilité que nous souhaitons faire inscrire dans la loi vise aussi bien l'accessibilité territoriale que sociale.

Il est communément admis qu'il y a une notion de service public conforme à une tradition, à un génie français. Aujourd'hui, ce service public bénéficie de défenseurs surprenants, qui, à vrai dire, se manifestent plus par la glose et le commentaire que par les garanties qu'ils veulent bien inscrire dans la loi.

Ainsi, tout en convenant de l'intérêt de nos amendements, le rapporteur et le ministre s'opposent à leur inscription dans la loi. Cela me paraît quelque peu contradictoire ! Je crains fort qu'il en soit de même pour celui que je vous propose maintenant, mais il n'est pas nécessaire d'espérer pour entreprendre !

Certains principes directeurs méritent d'être réaffirmés, notamment celui de l'accessibilité territoriale et sociale.

M. le rapporteur souhaitait tout à l'heure qu'on lui cite des exemples. Je vais donc prendre celui de ma commune de 25 000 habitants, qui est située au centre d'une agglomération de 100 000 habitants et qui, désormais, n'a plus de gare. En tant que parlementaire, je reçois chaque année de la SNCF une carte me permettant de circuler gratuitement sur ses lignes, mais, comme je ne l'utilise pas, je ne me sens pas tout à fait l'égal de certains de mes collègues, députés du Béthunois, du Lensois ou de l'Arrois. S'il ne s'agissait que de moi, cela n'aurait guère d'importance, mais, dans le cas présent, ce sont les 100 000 habitants d'une agglomération de la région

Nord - Pas-de-Calais qui ne disposent pas d'un raccordement au réseau SNCF. Par conséquent, ils ne sont pas les égaux des autres.

Dans ces conditions, vous comprendrez que je plaide vigoureusement pour l'application d'un principe d'accessibilité au réseau SNCF.

Il s'agit, bien entendu, d'appliquer un principe d'égalité territoriale, mais aussi d'égalité sociale. En effet, que serait un service public dont les tarifs ne prendraient pas en considération les inégalités de revenus de nos concitoyens ? Je pense aux jeunes en formation, aux jeunes chômeurs qui ont été invités encore récemment à faire preuve de davantage de mobilité pour trouver un emploi ; eux aussi ont besoin d'une mise en application concrète de ce principe d'accessibilité, et c'est aussi pourquoi nous y attachons tant de prix.

Je pense aussi à l'application du principe d'accessibilité pour les personnes âgées. Je connais le cas d'une habitante de ma commune qui est âgée de soixante-dix ans et qui, chaque jour, pour aller voir son mari au centre hospitalier de Lille, doit prendre plusieurs autobus car il n'y a pas de liaison ferroviaire. Non seulement cela coûte extrêmement cher à cette pauvre femme, mais, de plus, ça l'use complètement. Peut-on prétendre qu'elle dispose des mêmes conditions d'accessibilité au service public que telle autre personne qui habite dans une commune desservie par une gare et par le réseau SNCF ? Non, bien entendu !

Si nous parlons de principes fondateurs, que nous voulons voir inscrits dans la loi, nous parlons aussi, c'est évident, de la vie quotidienne de nos concitoyens en voulant rappeler le principe d'égalité d'accès au service public.

L'article de la loi que vous avez cité, monsieur le rapporteur, énonce ce principe en termes si généraux qu'il n'a pas de contenu concret, et c'est pourquoi nous attachons tant de prix à nos amendements. Nous comprenons, quant à nous, que la majorité et le Gouvernement s'y opposent et ne veulent pas que l'Assemblée les vote.

La démonstration est faite que nos conceptions du service public sont totalement différentes : à vous la référence, la petite musique sans importance ; à nous le contenu, la portée réelle de dispositions en faveur des conditions de vie des hommes et des femmes de ce pays ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement, qui prévoit précisément l'accessibilité sociale, que notre collègue a évoquée brillamment dans son plaidoyer.

Je rappelle que l'article 2 de la LOTI de 1982, que je ne décrierai pas – après tout, messieurs, c'est votre loi –...

M. Jean-Jacques Filleul. C'est la loi de la France !

M. Jean-Louis Idiart. Vous ne l'avez pas votée !

M. Alain Marleix, rapporteur. ... est très explicite en ce qui concerne les catégories sociales défavorisées.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Défavorable.

M. le président. La parole est à M. Rémy Auchédé, pour soutenir le sous-amendement n° 404.

M. Rémy Auchédé. Notre sous-amendement tend à préciser que le principe d'accessibilité doit être satisfait « dans le cadre d'un aménagement harmonieux du territoire ».

J'ai déjà rappelé le rôle que jouent les services publics dans l'aménagement du territoire, et particulièrement celui de la SNCF.

L'accessibilité suppose la préservation, le développement des réseaux et des gares.

Dans le passé, la tendance était à l'opposé et, aujourd'hui, trop de territoires, trop de villes, trop de bourgs dans les zones rurales se trouvent de ce fait isolés.

Monsieur le rapporteur, vous référant au passé, vous avez parlé des fermetures, puis du moratoire de 1993. On pourrait vous répondre, d'une part, que la tentation de dépasser ce moratoire n'a pas manqué avec le contrat de plan et le projet de fermeture de plusieurs milliers de kilomètres de lignes, mais les luttes vous ont obligés à reculer ; et, d'autre part, que vous pourriez aller encore au-delà du moratoire décidé, si je me souviens bien, sous le gouvernement de M. Balladur, en essayant de faire mieux et en vous inscrivant dans une logique inverse : la reconstruction ou le réaménagement de nouvelles lignes.

C'est donc dans un état d'esprit constructif que nous proposons ce sous-amendement. (*« Très bien ! » sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.*)

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission n'a pas examiné le sous-amendement.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Défavorable.

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

M. Jean-Louis Idiart. Je souhaiterais répondre au Gouvernement et à la majorité.

M. Patrick Ollier. Le Gouvernement n'a rien dit ! Pourquoi voulez-vous lui répondre ?

M. Jean-Louis Idiart. Nous prenons acte du fait que vous affirmez être cohérents avec la LOTI. Mais votre cohérence aurait pu, à l'époque, vous conduire à la voter !

M. Rémy Auchédé. Ils ont fait une erreur de jeunesse !

M. Jean-Louis Idiart. Il s'agit tout de même d'un des grands textes en matière de transports. Or, il n'y en a pas un parmi vous qui l'ait voté !

M. Charles Fèvre. Si !

M. Jean-Louis Idiart. Moi, je ne l'ai pas voté non plus, et pour cause : je n'étais pas encore député !

Quoi qu'il en soit, c'est avec un grand plaisir que la majorité de l'époque a soutenu et voté ce texte.

J'ajoute qu'il est extraordinaire que vous ne répondiez jamais convenablement aux questions qui vous sont posées. En fait, vous ne souhaitez qu'une seule chose : aller très vite, régler rapidement le problème, bâcler le texte.

Vous nous renvoyez chaque fois au « bilan ». Il faudrait cesser de recourir à cet argument. Regardez plutôt une carte ferroviaire de la France des années cinquante, au moment où le pays était le plus maillé, et demandez-vous à quel moment on a supprimé des milliers de kilomètres de voie ferrée.

Dans mon département, par exemple, la ligne Bousan - Saint-Girons, que connaît l'un de nos collègues qui a été chef de gare, a été supprimée dans les années soixante. Dans le Massif central, en Bretagne ou

dans les Pyrénées, combien de lignes ont été fermées dans les années soixante et soixante-dix ? Et cela n'est pas dans le bilan des socialistes !

Le « bilan » est donc un très mauvais argument !

M. Didier Boulaud. Un argument usé !

M. Michel Bouvard. Un argument qui vous dérange !

M. le président. La parole est à M. Charles Fèvre.

M. Charles Fèvre. Monsieur le président, je ne dirai que deux mots car je ne souhaite pas allonger inutilement le débat.

Mme Ségolène Royal. Le débat n'est pas inutile !

M. Charles Fèvre. Je voudrais m'exprimer dès à présent sur l'amendement concernant la laïcité, puisque M. Idiart vient de m'en donner l'occasion.

M. Christian Bataille. Monsieur le président, M. Fèvre intervient sur l'amendement suivant !

M. Michel Bouvard. L'opposition trouverait-elle que nous abusons de notre temps de parole ?

M. le président. S'il plaît à M. Fèvre d'associer l'accessibilité à la laïcité, je ne vois pas, compte tenu du contexte, ce qui m'empêcherait de le laisser s'exprimer.

Poursuivez, monsieur Fèvre.

M. Charles Fèvre. Nos collègues viennent d'essayer de nous faire voter, à la faveur de sept ou huit amendements, des évidences qui figurent déjà dans la loi, notamment, ainsi que vous l'avez dit, monsieur Idiart, dans la LOTI.

M. Michel Bouvard. Il ne l'a sans doute pas lue !

M. Charles Fèvre. Lors de la discussion de ce texte, j'avais moi-même, au nom de l'opposition de l'époque, déposé un certain nombre d'amendements.

On veut nous faire adopter, disais-je, des évidences qui figurent déjà dans la loi, mais aussi plusieurs lapalissades.

Les démonstrations auxquelles nous avons eu droit étaient très laborieuses. M. Le Déaut est allé chercher trois livres à la bibliothèque pour remonter à l'année 1831. S'il avait voulu être plus lumineux, il aurait dû remonter à l'époque des chars à bœufs de nos ancêtres les Gaulois. (*Sourires.*)

Ce que je veux surtout dénoncer, c'est le caractère humiliant de certains de ces amendements pour les cheminots. L'un d'eux concerne la responsabilité et un autre la laïcité. Suspecte-t-on les cheminots de ne pas avoir été des personnes responsables ?

M. Rémy Auchédé. On suspecte la loi !

M. Charles Fèvre. Les suspecte-t-on de ne pas avoir respecté le principe de laïcité ?

M. Jean-Jacques Filleul et M. Jean-Louis Idiart. C'est la loi que nous suspectons !

M. Charles Fèvre. Je trouve anormal que l'on défende de tels amendements dans cette assemblée.

Mes chers collègues, étant donné que tout ce qui est excessif, y compris dans la longueur, est insignifiant, je vous laisse la responsabilité de vos amendements. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 404.

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 225.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 221, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le service public du rail satisfait au principe de laïcité. »

La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. Je veux répondre à l'impatience de notre collègue Charles Fèvre.

Nous avons démontré que le principe de simplicité était important. Quant au principe de laïcité, si j'en juge aux sourires que je vois sur plusieurs visages, il doit être rappelé de manière incessante, car c'est un principe républicain fondateur.

A ceux qui se gargarisent d'expressions telles que « service public à la française » en se fondant sur l'exception française, je rappelle que nous vivons sous un régime républicain à la française comparable à nul autre en Europe parce qu'il est fondé, entre autres mais de manière appuyée, sur le principe de laïcité. Nous sommes dans une république laïque, et le principe de laïcité s'applique d'évidence dans les domaines de la vie publique comme l'école, mais il s'applique aussi dans les services publics comme le transport ferroviaire.

Le groupe socialiste n'a pas du tout déposé le présent amendement – je souhaite apaiser vos craintes, monsieur le président – pour occuper le terrain.

M. Charles Fèvre. Oh ! Pas du tout !

M. Gilbert Gantier. Cela ne nous était pas venu à l'esprit !

M. Christian Bataille. Si l'on part, mesdames, messieurs de la majorité, du constat que votre intention inavouée est bien de privatiser un service public, reconnaissons que nous sommes en plein dans le sujet !

Nous ne voulions pas tout à l'heure porter atteinte à l'honneur des cheminots, et nous ne le voulons pas plus maintenant. Simplement, nous craignons que le principe de laïcité ne soit plus à l'avenir respecté.

Les transports en commun, et notamment le transport ferroviaire, ne doivent pas donner lieu au moindre prosélytisme sur les quais des gares, et encore moins à l'intérieur des wagons. Il ne doit pas y avoir le moindre prosélytisme orchestré par des sectes.

Vous m'objecterez qu'il faut beaucoup d'imagination pour imaginer un tel danger. Pas tant que cela ! Vous n'ignorez pas que des sectes sont des puissances considérables, ni que certaines possèdent des banques. On peut donc parfaitement imaginer que la secte Moon – pourquoi pas ? – devienne actionnaire d'un service de transport de voyageurs.

M. Yves Rousset-Rouard. Ou membre du parti socialiste !

M. Christian Bataille. Nous avons en Europe des puissances considérables. Je citerai l'*Opus Dei*, qui a beaucoup d'influence et qui a la maîtrise de banques. Mais d'autres banques que celles-là ont des affiliations parfaitement identifiées.

Il n'est donc pas du tout exclu que, dans les années à venir, telle ou telle participation financière, dans un service de transport de voyageurs, autorise l'utilisation, à des

fins de prosélytisme, de ce qui aurait été, dans un passé lointain, un service public. On connaît bien l'influence que peuvent exercer aujourd'hui sur la jeunesse les publicités les plus funestes et on peut parfaitement imaginer que les services publics de transport, celui du rail en l'occurrence, ne respectent plus le principe de laïcité.

Le rappel de ce principe nous semble en conséquence utile et anticipe les risques auxquels votre projet expose le service public du rail.

M. Charles Fèvre. C'est un peu tiré par les cheveux !

M. Jean-Louis Idiart. Pas du tout !

M. le président. Je vois que la sérénité l'emporte. *(Sourires.)*

Quel est l'avis de la commission ?

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a rejeté l'amendement. Le principe de laïcité figurant dans l'article 1^{er} de la Constitution, est-il donc bien nécessaire de l'inscrire dans une loi traitant du transport ferroviaire ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement est, pour les mêmes raisons que la commission, défavorable à l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 221.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, M. Le Déaut et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 228, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le service public du rail garantit une indépendance stratégique. »

La parole est à Mme Ségolène Royal.

Mme Ségolène Royal. La loi du marché appliquée brutalement condamne forcément la SNCF. En effet, la comparaison avec le coût du transport par route – je parle ici essentiellement du fret – ne permettra jamais à la SNCF d'être concurrentielle : la route n'intègre pas toutes les « déséconomies » externes, toutes les nuisances, toutes les atteintes portées à l'environnement, toutes les pollutions, non plus que le coût des accidents, voire des décès, que provoque ce type de transport.

Par conséquent, la SNCF et la route ne sont pas à armes égales. Nous souhaitons qu'elles le soient afin que les choix stratégiques et les investissements publics s'opèrent dans la transparence.

Au moment où le Gouvernement engage la privatisation des industries de défense, au moment où il fait entrer la loi du marché dans un secteur qui apparaît comme étant le plus « public », au sens éminent du terme – il vit de commandes publiques, il sert la stratégie de défense de la France, il est engagé dans un commerce international d'un type particulier qui repose exclusivement sur des accords de défense – on comprend qu'il ait très peu résisté à la tentation de mettre en place une réforme qui est, même si elle se cache derrière certains mots, ultralibérale.

Alors que la SNCF doit faire face à un défi technologique majeur, celui de la fabrication et de la vente sur les marchés internationaux de ce qui sera le transport combiné de demain, nous estimons que la loi du mar-

ché – que vous allez lui imposer à la fois par la partition et, nous y reviendrons, par la mise en place de nouvelles règles comptables – ne lui permettra pas de conserver son indépendance stratégique ni, surtout, d'affronter ce défi avec une force industrielle suffisante. Les enjeux sont essentiels et correspondent à des gisements d'emplois. Or ces gisements sont suffisamment rares pour que l'on veuille à les conserver dans notre pays à travers des technologies que nous maîtrisons, telles que le TGV.

La loi du marché appliquée à la SNCF condamnera à terme l'entreprise, qui ne pourra jamais, par définition, être rentable, au sens du libéralisme, par rapport aux autres modes de transport.

Ni l'indépendance de la SNCF ni, donc, l'indépendance stratégique de notre pays, indispensable pour relever les défis industriels de demain, ne nous semblent garantis par le présent texte.

Si nous nous trompions, la logique voudrait alors, monsieur le ministre, que vous vous ralliez à notre amendement, qui apaiserait nos inquiétudes. (« *Très bien !* » sur les bancs du groupe socialiste.)

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement est contre.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 228.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, M. Le Déaut et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 229, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le service public du rail garantit une indépendance économique. »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. « Le service public du rail garantit une indépendance économique », personne ici ne pourrait affirmer le contraire. C'est pourquoi nous souhaitons introduire cette phrase avant l'article 1^{er}. L'indépendance économique est, en effet, indispensable pour un grand pays comme le nôtre. Le service public du rail doit être fort, indépendant, capable de dégager ses propres projets afin de ne pas dépendre d'autres intérêts peu fidèles à l'esprit du service public.

La France a toujours été attaché à son indépendance économique. M. le Premier ministre exprimait récemment sa satisfaction face aux réussites françaises qui font de notre pays le quatrième exportateur du monde. D'ailleurs, un travailleur sur quatre produit pour l'exportation. Bien sûr, les motifs de la satisfaction de M. le Premier ministre intégraient le TGV et tout ce qui a été réalisé autour du rail, les constructions ferroviaires, et je n'ai pu m'empêcher de penser que c'était aussi, d'une certaine façon, un bilan positif de l'action des gouvernements socialistes. En effet, vous imaginez bien qu'il a fallu plus de quatre ans pour parvenir à cette glorieuse réussite internationale qui fait aujourd'hui la satisfaction du Premier ministre. Nous considérons que cette indépendance économique est de fait et qu'elle doit faire l'objet d'un article additionnel avant l'article 1^{er}.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement est contre.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 229.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, M. Le Déaut et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 230, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le service public du rail garantit une indépendance industrielle. »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. Quel débat passionnant ! Nous avons rappelé tout à l'heure, à l'occasion d'un rappel au règlement, les conditions dans lesquelles nous n'avons pu discuter de certaines choses, notamment des amendements que nous avons déposés. Nous avons rappelé avec quelle précipitation on nous a fait aborder ce débat. Et maintenant que nous sommes réunis ici, on souhaiterait que les articles soient mis aux voix successivement sans plus d'explications. C'est conforme, sans doute, avec l'idée que la majorité se fait de la démocratie et du Parlement.

M. le président. Je vous en prie, mon cher collègue !

M. Michel Bouvard. Ce n'est pas une défense d'amendement !

M. Jean-Louis Idiart. Cela ne fait pas très longtemps que je suis parlementaire mais je suis toujours frappé de cette façon de refuser le débat. Si les règles de la maison ne leur imposaient pas de se lever, M. le ministre ou M. le rapporteur pourraient rester constamment assis. On pourrait même régler le problème en introduisant ici quelques automates, à l'instar de ce qui se fait dans les gares où l'on voit si peu de monde, comme cela a été dit. Ce n'est pas ainsi que l'on abordera convenablement le débat. Il serait intéressant, en effet, qu'il y ait un échange ici, car les Français n'ont pas été reçus boulevard Saint-Germain. Ils n'ont pas assisté aux réunions ou aux colloques sur ce sujet.

M. Charles Fèvre. M. le rapporteur les a reçus !

M. Jean-Louis Idiart. Ils devront se contenter de ce qui figurera peut-être demain dans la presse ou se rendre à quelque colloque fermé, mais ils n'auront pas assisté au débat qui aurait dû avoir lieu dans ce lieu indispensable qu'est le Parlement. Les Français ne siègent pas en commission, et je trouve la méthode actuelle tout à fait anormale : c'est une forme d'obstruction à la démocratie. *(Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)*

M. Michel Bouvard. Monsieur le président, que notre collègue en vienne au texte de l'amendement ! Cela suffit !

M. Jean-Louis Idiart. Les amendements proposés étaient de nature à ouvrir le débat et devaient justement permettre à chacun de s'exprimer. Eh bien, ici, c'est la « grande muette » !

M. Ernest Chénier. Nous sommes à l'écoute du débalage !

M. Jean-Louis Idiart. Il n'y a pas de débat ici et les Français ne sauront pas, par leurs parlementaires, ce que les uns et les autres pensent de l'organisation du service public du rail en France. C'est justement le mérite de l'opposition que de s'exprimer ici, de présenter des propositions et de faire avancer la discussion.

L'indépendance industrielle est aussi un élément fort et pour vous qui, pour la plupart, vous réclamez des idées du gaullisme, cet amendement serait justement l'occasion de débattre du lien très fort qui existe entre le rail et cette indépendance industrielle. (*Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*) Mais cela ne vous intéresse pas.

M. Yves Rousset-Rouard. Vous ne savez plus quoi dire !

M. Jean-Louis Idiart. Et lorsque vous vous manifestez, c'est pour parler de l'aspect ringard de la SNCF, ou pour dire que l'on a trop privilégié le TGV, alors que c'est justement la politique moderne que nous avons impulsée qui a conduit, grâce au TGV, à l'une de nos plus grandes réussites industrielles.

M. Alain Cousin. A la faillite de la SNCF !

M. Jean-Louis Idiart. Cela mérite bien un débat dans notre hémicycle !

M. Michel Bouvard. Les socialistes n'ont jamais voté les crédits pour les études du TGV !

M. Jean-Louis Idiart. Il serait justement intéressant, monsieur Bouvard, que nous puissions avoir ici le débat que nous avons dans d'autres enceintes !

Mme Ségolène Royal. Mais oui !

M. Michel Bouvard. On l'a déjà eu !

M. Jean-Louis Idiart. C'est cela la démocratie ! On nous a reproché de ne pas nous être suffisamment exprimés sur certaines choses, de n'avoir pas fait suffisamment de propositions, mais la Constitution nous empêche d'aborder certains aspects qui risqueraient d'engager les finances publiques. C'est dire qu'il n'est plus possible de s'exprimer avec force dans le cadre du débat parlementaire. On finit ainsi par assister à un face-à-face entre l'exécutif et le judiciaire et le législatif – nous en donnons un exemple extraordinaire cet après-midi – devient croupon !

M. Didier Boulaud. Très bien !

M. le président. Monsieur Idiart, sans outrepasser mon rôle, qui n'est pas de porter des jugements de valeur, je voudrais dire que la présidence a du mal à accepter l'idée que le débat pourrait être tronqué et que vous n'auriez pas eu tout le temps de parole nécessaire. En effet, depuis seize heures trente – c'est votre droit – vous monopolisez la parole avec des arguments qui, je le répète, pourraient tomber sous le coup de l'article 54, alinéa 6 du règlement, parce qu'ils n'ont pas de lien direct avec le sujet.

M. Jean-Louis Idiart. Il n'y a pas de débat !

M. le président. Alors, de grâce, par respect pour l'institution parlementaire et celui qui la préside aujourd'hui, ne dites pas que votre droit d'expression a été bridé ou limité. Je crains au contraire que le règlement n'ait été interprété dans un sens qui vous a été très favorable. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Didier Boulaud. Le rapporteur fait le porc-épic !

M. Jean-Louis Idiart. Il n'y a personne en face !

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 230 ?

M. Alain Marleix, rapporteur. Avis négatif.

M. Didier Boulaud. Porc-épic ! Vous avez peur !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Je voudrais faire remarquer à M. Idiart que nous venons d'examiner trente-huit amendements. Ces trente-huit amendements ont été autant de déclarations de principe et aucun n'avait de caractère législatif. Pour ce qui est du trente-neuvième, le Gouvernement est également contre. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 230.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Je demande une suspension de séance pour réunir mon groupe, monsieur le président.

M. le président. J'allais justement vous en proposer une d'un quart d'heure.

Suspension et reprise de séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures cinquante, est reprise à vingt heures dix.*)

M. le président. La séance est reprise.

Les amendements n°s 214, 215 et 216 ont été retirés.

MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, M. Le Déaut et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 231, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le service public du rail est un vecteur de croissance. »

La parole est à Mme Ségolène Royal.

Mme Ségolène Royal. Cet amendement a pour objectif d'inscrire dans la loi que le service public du rail est un vecteur de croissance.

Je note par parenthèses qu'il y a comme une contradiction entre les réponses de M. le ministre et celles de M. le rapporteur. En effet, le premier dit que les amendements que nous présentons sont des déclarations de principe et n'ont pas à figurer dans la loi. Et le deuxième nous répond que ces amendements n'ont pas à être retenus car ils sont précisément inscrits dans la LOTI. Mettez-vous d'accord, messieurs ! Soit ces amendements sont de nature législative, soit ils ne le sont pas. Il y a là une contradiction que nous aimerions voir levée.

Concernant le service public, vecteur de croissance, je rappellerai un point qui a été oublié depuis le début de ce débat. Vous ignorez peut-être que la SNCF, que l'on

dit très endettée, a récemment découvert qu'elle avait entre les mains un trésor caché. Ce sont les milliers de kilomètres de réseaux de télécommunications internes qui bordent les voies ferrées et qui sont nécessaires à la bonne marche du trafic : transmission d'informations pour la sécurité, central de réservations, etc. 6 500 kilomètres de câblage en fibre optique, qui offrent des capacités de transmission considérables que la SNCF est très loin d'épuiser pour ses seuls besoins.

Or, au moment où les opérateurs privés essaient de construire un maillage serré du territoire national, opérateurs qui, soit dit en passant, se concurrencent depuis que vous avez privatisé le secteur des télécommunications, il s'avère que la SNCF pourrait devenir à son tour opératrice dans ce domaine.

Par quel mystère, au moment où vous bradez au secteur privé les télécommunications, ne donnez-vous pas à la SNCF les moyens d'investir et de garder son patrimoine pour développer ce secteur ? Pourquoi une entreprise publique n'aurait-elle pas le droit de se diversifier, alors que vous autorisez les groupes privés à pénétrer sur ce qui était auparavant du monopole des entreprises publiques ? On aurait d'ailleurs pu imaginer que la SNCF et France Télécom unissent leurs forces pour multiplier les atouts du service public. Malheureusement, en ces temps de dogmatisme libéral – le vôtre – c'est bien évidemment le contraire qui s'esquisse. D'ailleurs, dès la fin 1995, la SNCF engageait la filialisation de son réseau de télécommunication pour le louer à des opérateurs privés comme SFR, dans un premier temps...

M. Dominique Bussereau. Ce n'est pas fait !

Mme Ségolène Royal. ... et, contrairement à ce que nous aurions pu imaginer, au lieu d'être elle-même opérateur de ce nouveau service. Imaginons un instant la situation singulière où la SNCF concurrencerait France Télécom ! Au printemps dernier, la société américaine GTS a construit avec ses seize compagnies ferroviaires européennes un réseau en fibre optique à l'échelle du continent. Bel exemple pour la SNCF ! Avec la mise en réseau sans discontinuité des infrastructures de télécommunications qui bordent l'ensemble des voies ferrées européennes, la concurrence du privé était ainsi dotée d'un atout considérable. Nul besoin de concevoir et de réaliser un maillage efficace du territoire européen, celui-ci leur était offert sur un plateau d'argent par les lignes de chemin de fer.

Comment, monsieur le ministre, peut-on accepter que le service public, par l'entremise de la SNCF et de France Télécom, organise le libéralisme en son sein ? Comment admettre qu'au lieu de parier sur la coopération, ces deux entreprises se livrent à leur tour à une guerre économique ? La filiale Télécom-développement, une fois créée, se placera en effet en principal concurrent de France Télécom au niveau des réseaux, c'est-à-dire service public contre service public et, demain, service public contre opérateurs privés. Cette perspective a été dénoncée par les syndicats. Nous la dénonçons aujourd'hui, car nous devons nous battre contre cette course incessante au profit qui fragilise nos entreprises publiques.

C'est la raison pour laquelle nous souhaitons, à partir de cet exemple qui aurait pu être une occasion pour l'entreprise SNCF de se diversifier, et donc être un vecteur de croissance, que ce principe doit inscrit dans la loi.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement, considérant que le retour à la croissance du trafic et l'amélioration de la situation financières, était parmi les objets essentiels de la loi.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement est défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 231.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, M. Le Déaut et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 232, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le service public du rail est un vecteur de dynamique industrielle. »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Cet amendement vise à insérer dans la loi que le service public est un vecteur de dynamique industrielle. Par sa propre dynamique, la SNCF est un vecteur industriel. Encore faut-il lui donner les moyens de sa compétitivité future, en la déchargeant intégralement de la charge de la dette. Pour peu qu'on ne lui en interdise par les conditions, l'entreprise nationale peut retrouver le chemin de l'équilibre et du dynamisme.

En effet, malgré son asphyxie financière et une capacité d'autofinancement nulle ou négative, le chemin de fer doit entreprendre des investissements très lourds, entre 20 milliards et 27 milliards par an dans les prochaines années.

Les investissements dans le rail, de 18 milliards à 20 milliards par an en moyenne, ont été nettement inférieurs aux investissements routiers, 25 milliards par an. De 1990 à 1994, la SNCF a investi 108 milliards, notamment pour la construction de nouvelles lignes TGV qui auraient dû être financées pour 20 p. 100 en autofinancement, selon le contrat de plan qui n'a malheureusement pas été respecté.

Ce sont ces investissements qui portent les principales responsabilités de l'endettement spectaculaire de la SNCF. Il y a donc des raisons objectives qui expliquent le poids de cette dette, en particulier le fait que la SNCF ait dû financer ses investissements à un pourcentage supérieur à celui initialement prévu par le contrat de plan.

Au Parlement, le groupe socialiste se battra pour que la SNCF bénéficie d'un budget raisonnable, car un budget insuffisant entraîne une inefficacité et, par conséquent des services insuffisants. De cette manière, nous montrerons que le Gouvernement veut prouver, à tort, aux Français que la SNCF doit disparaître sous sa forme actuelle, à la fois trop coûteuse et inefficace. C'est précisément sur ces arguments que nous devons contrer le présent projet.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement, considérant que créer une dynamique industrielle nouvelle était précisément un des objets du projet.

Je rappelle que la capacité d'investissement de la SNCF, notamment à travers les forfaits dans le budget de l'Etat, qui se traduit par une hausse de 55 % sur l'exercice budgétaire de 1997, est particulièrement significative et encourageante pour la création de cette dynamique industrielle nouvelle que nous attendons du projet de loi.

M. Michel Bouvard. C'est parfaitement exact !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Pour les raisons que vient d'exposer M. le rapporteur, le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 232.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 232.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 233, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le service public du rail est un facteur d'innovation. »

La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut.

M. Jean-Yves Le Déaut. Madame le secrétaire d'Etat, monsieur le ministre, je suis persuadé que vous allez être favorables à l'amendement n° 233.

Le service public est, ou plutôt devrait être, un facteur d'innovation. En tout cas, si on l'inscrit dans la loi, il sera un facteur d'innovation. En effet, s'il ne l'est pas aujourd'hui, c'est que des problèmes budgétaires se posent et je vais le démontrer.

Pour avoir été président de l'Office d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, j'ai très largement débattu des problèmes d'innovation avec tous les responsables de la SNCF, voilà un certain nombre d'années. Je vais argumenter sur deux exemples : le projet Commutor,...

M. Dominique Bussereau. C'est un ratage !

M. Jean-Yves Le Déaut. ... qui est un ratage, et le projet des autoroutes ferroviaires...

M. Dominique Bussereau. Ce n'est pas mieux !

M. Jean-Yves Le Déaut. ... qui n'est pas mieux.

A en juger par les remarques de certains de nos collègues, on pourrait finir par croire que ce que nous faisons, technologiquement, c'est bien, et que ce que font les autres, c'est mauvais. Pourtant, souvent, c'est l'inverse. Certains projets industriels, malheureusement, se révèlent de véritables gouffres financiers quelques années plus tard. Je pense à Superphénix et, *a contrario*, aux autoroutes ferroviaires, auxquelles la Suisse et l'Autriche consacrent 30 milliards.

M. Michel Bouvard. Ce ne sont pas des autoroutes ferroviaires !

M. Dominique Bussereau. Cela n'a rien à voir !

M. Michel Bouvard. Il faut parler de ce qu'on connaît, monsieur Le Déaut !

M. Jean-Yves Le Déaut. Le projet Commutor, tout d'abord. Pourquoi, aujourd'hui, existe-t-il un tel décalage entre le rail et la route ? Pourquoi, aux termes de son rapport, M. Martinand considère-t-il que le fret, c'est fini ? Parce que nous sommes dans un système économique à flux tendus, où les entreprises font payer le coût du stockage aux transporteurs et, quand elles commandent une pièce, elles la veulent dès le lendemain. Je suis heureux de constater que certains collègues de la majorité m'approuvent.

M. Pierre Laguilhon. Et les entreprises ont la pièce le lendemain ! Il faut aussi le dire !

M. Jean-Yves Le Déaut. Si le rail n'est pas adapté, c'est que les plates-formes multi-modales et les coordinations entre le rail et la route n'ont pas été suffisamment étudiées. On a préféré laisser les camions encombrer routes et autoroutes – je pense notamment aux liaisons Lille-Valence ou Metz-Dijon. Pourquoi n'étudions-nous pas mieux les projets qui, telles les autoroutes ferroviaires, pourraient permettre de supprimer des camions ? Les dossiers techniques existent. Il suffit de lancer les investissements. Cela a marché dans d'autres pays, monsieur Bussereau.

Mme Ségolène Royal. Soyez visionnaires !

M. Dominique Bussereau. C'est un gâchis financier ! La Cour des comptes elle-même l'a dit ! Alors arrêtons de plaisanter avec l'argent public !

M. Jean-Yves Le Déaut. Soyez donc visionnaires, messieurs ! Il suffit, à un moment donné, d'en avoir la volonté.

Si, aujourd'hui, le transport de marchandises ne se fait pas par le chemin de fer, c'est bien souvent parce que le triage est trop lent.

Mme Ségolène Royal. Tout à fait !

M. Jean-Yves Le Déaut. Or l'informatique nous donne maintenant la possibilité d'améliorer ces conditions de triage. C'est tout l'intérêt du projet Commutor, qui est déjà dans les cartons de la SNCF. Pourquoi n'en discutons-nous pas ici, monsieur le ministre ?

Comment ne pas regretter que l'innovation ne fasse pas partie des priorités qui sont assignées au service public au rail ? Puisque vous nous avez reçus à propos de projets novateurs, je ne doute pas que vous aurez à cœur de dire oui à notre amendement et donc de préciser avant l'article 1^{er}, que le service public du rail est un facteur d'innovation.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé l'amendement n° 233.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Défavorable.

M. Jean-Yves Le Déaut. Ce n'est pas une réponse !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 233.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 234, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le service public du rail permet la citoyenneté par le respect des droits. »

La parole est à M. Maurice Depaix.

M. Maurice Depaix. Par cet amendement, nous tenons à souligner que le service public du rail permet la citoyenneté par le respect des droits.

Le concept de service public est un concept essentiel dans le secteur des transports. Il aura un rôle de plus en plus important à l'avenir, nous en sommes persuadés. Il

relève de l'égalité des droits des citoyens et des entreprises en matière de desserte par des moyens de transports adéquats et réguliers en tout point du territoire. A partir du moment où le transport est considéré comme un service public, il ne peut être uniquement assuré, dans le cadre de mécanismes libéraux classiques, par des entreprises exerçant leur activité et soumises aux seuls marchés concurrentiels. C'est au niveau de la collectivité tout entière que la rentabilité doit être recherchée, ce qui n'exclut pas la recherche d'un meilleur coût.

Entre compétition illégale et monopole suranné, une voie consensuelle est possible sous réserve de la prise en compte du service public. Par une approche multimodale, les pouvoirs publics doivent également s'efforcer de favoriser un meilleur équilibre entre les différents modes de transport, en privilégiant notamment toutes les mesures susceptibles d'améliorer les conditions de transport au sein d'un même mode et entre les modes. Il est évident que, jadis, la République, avait réussi notamment à amener le train un peu partout.

M. Henri-Jean Arnaud. Vive la République, alors !

M. Maurice Depaix. Oui, vive la République !

On peut d'ailleurs évoquer de façon un peu bucolique tous ces paysages où les trains passaient et où les vaches les regardaient.

M. Jean-Marie Demange. Bientôt, les socialistes vont regarder les trains passés ! (*Rires sur les bancs du groupe du Rassemblement de la République.*)

M. Maurice Depaix. A l'époque, les vaches n'étaient pas folles, la société était mieux équilibrée.

Franc-Nohain rappelait dans un poème que, s'il y a des vaches qui regardent les locomotives, il convient aussi qu'on le sache... il y a des locomotives qui regardent les vaches... et songent, en regardant les veaux batifoler près de leurs mères... songent à l'impossible chimère : jouir en paix de la nature... avec une progéniture... de petits locomotiveaux ! »

J'ai bien l'impression que votre projet va empêcher tout cela et empêchera la citoyenneté également. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialistes.*)

M. Michel Bouvard. Il est sûr, en tout cas, que le débat a été élevé ! (*Rires sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. Monsieur le rapporteur, que vous inspire cet amendement ?

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission l'a repoussé comme tous les amendements de ce type qui n'ont pas un caractère normatif.

M. Jean-Yves Le Déaut. C'est pour le moins laconique !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement est défavorable à l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 234.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 235, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le service public du rail permet la citoyenneté par la prise en compte d'une déontologie. »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. M. le rapporteur ne pouvait pas trop sourire à la lecture du poème de Franc-Nohain, tant il est vrai que, dans le Cantal, qui est un pays magnifique, il y a tout de même beaucoup plus de vaches que de locomotives ! La nécessité de maintenir le service public dans son département ne lui aura pas échappé ! Pour aller vers Aurillac, on a tout de même besoin de quelques petites locomotives !

Le service public du rail – c'est le sens de cet amendement – permet la citoyenneté par la prise en compte d'une déontologie.

M. Charles Fèvre et M. Dominique Bussereau. Qu'est-ce que cela veut dire ?

M. Jean-Louis Idiart. Sans doute faut-il vous ramener à quelques notions simples et aux fondements de la République.

Monsieur Bussereau, les mots ont évolué. Ainsi, par rapport au service public, on ne peut pas se comporter seulement en client – comme vous le voudriez – ni même en usagers ; il faut raisonner en citoyen. On connaît bien le rôle éminent que le service public des transports peut jouer sur un territoire en grande difficulté. Si nous parlons de la prise en compte d'une déontologie, c'est que nous savons que les acteurs de ce service public du rail sont des gens qui ont le sens de ce qui est fort, le sens du devoir vis-à-vis de leurs concitoyens. Plusieurs d'entre vous ont d'ailleurs fait référence à l'époque où le rail s'était fortement engagé dans la bataille menée au service de notre pays. Aujourd'hui, de la même manière, nous avons à servir notre pays, et le service public passe par le respect du citoyen qui est susceptible d'utiliser le rail. Car c'est ainsi, il le sait, qu'il pourra s'appuyer sur quelque chose de fort.

Voilà pourquoi nous pensons qu'avant même de commencer à discuter des articles, il nous fallait rappeler cette notion de déontologie du service public.

M. Charles Fèvre. Ce fut laborieux !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement est défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 235.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 236, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le service public du rail permet l'expression des personnels. »

La parole est à Mme Ségolène Royal.

Mme Ségolène Royal. Aujourd'hui, un mouvement social a été déclenché. Les cheminots étaient d'ailleurs devant l'Assemblée nationale tout à l'heure. Des trains n'ont pas circulé.

M. Pierre Laguilhon. Très peu !

Mme Ségolène Royal. C'est la raison pour laquelle nous pensons que l'expression des personnels n'a pas été suffisamment prise en compte. Cet amendement vise à y remédier.

Monsieur le ministre, les cheminots ont-ils été entendus ? De quelle façon avez-vous pris en compte leurs aspirations et leurs avis ? Plusieurs organisations syndicales ont lancé des consultations à l'intérieur de l'entreprise. Ces consultations vous ont été remises, je crois. De quelle façon ont-elles été prises en compte dans votre projet de loi ?

Il faut rappeler que l'entreprise a d'abord été construite par des générations de cheminots. Cela rend d'autant plus désobligeants les propos qu'on a entendus ici et là, y compris dans votre bouche, monsieur le ministre. On a insisté sur son endettement. On n'a cessé de répéter qu'elle ne s'en sortirait pas et qu'une réforme s'imposait, tant la situation était catastrophique.

M. Michel Bouvard. Cela n'a rien de désobligeant, cela s'appelle un constat !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Je n'ai jamais tenu de propos désobligeants sur la SNCF !

Mme Ségolène Royal. Vous avez décrit sa situation de manière apocalyptique. Toutes ces déclarations étaient d'ailleurs beaucoup plus violentes avant le mouvement social de l'année dernière. Depuis, vous avez un peu rectifié le tir. Moi, je considère en tout cas que l'on ne peut pas jeter ainsi l'opprobre sur une entreprise que l'on dit endettée. Une fois de plus, en effet, je répéterai que ce terme prête à contestation. Cet endettement correspond aussi à un investissement et à un patrimoine. Si l'on comparait tous les investissements qui ont été faits pour la route, la situation ne serait guère différente ; seulement, on ne dit pas que la route est endettée. A partir du moment où l'on a laissé à la SNCF la charge de l'infrastructure et la réalisation des nouvelles technologies, il ne faut pas s'étonner qu'elle soit aujourd'hui endettée.

M. Pierre Laguilhon. C'est Fiterman qui l'a endettée !

Mme Ségolène Royal. Cette appréciation est ressentie comme une injustice par l'ensemble des cheminots. On ne peut pas les clouer ainsi au pilori pour justifier le démantèlement de l'entreprise, alors que, parallèlement, on continue à investir de manière disproportionnée dans d'autres moyens de transport. Je citerai à nouveau le canal Rhin-Rhône que vous avez relancé et qui va coûter 50 milliards de francs. A quoi cela sert-il, si ce n'est à maintenir à bout de bras une institution qui cherche une autojustification en poursuivant des travaux pharaoniques. Eh oui, 50 milliards contre 8 à la SNCF, dont on fait le procès !

Non, la SNCF n'a pas été une entreprise mal gérée.

M. Dominique Bussereau. Oh, si !

Mme Ségolène Royal. Elle a été capable d'assumer le service public – et dans quelles conditions ! – et, en même temps, de mettre sur les rails le TGV tout en conquérant des marchés internationaux !

M. Michel Bouvard. A une certaine époque, vous manifestiez contre les TGV, madame Royal !

Mme Ségolène Royal. Nous contestons donc les déclarations dévalorisantes qui sont faites sur cette entreprise et qui la desservent sur les marchés étrangers au moment où l'on cherche à vendre notre technologie. Cela ne sert ni ses intérêts, ni ceux de la France.

C'est la raison pour laquelle nous souhaitons que l'expression des personnels soit bien davantage prise en compte. Et à ce propos, je souhaiterais savoir, monsieur le ministre, quel usage vous avez fait du résultat des consultations qui ont été lancées par les organisations syndicales dans l'entreprise.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement. Je tiens à rappeler que l'expression des personnels est garantie par la loi, notamment celle de 1983 sur la démocratisation du service public, que j'ai tenu d'ailleurs à faire figurer en annexe de mon rapport, de la page 120 à la page 138.

M. Michel Bouvard. Mme Royal ne l'a pas lu !

M. Alain Marleix, rapporteur. Je regrette que vous n'ayez pas lu mon rapport jusqu'au bout. Ces dispositions s'appliqueront aussi au personnel de RFF. (*Applaudissement sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Madame Royal, quel que soit le respect que j'ai pour vous, il y a des choses que je ne peux pas laisser dire. Par exemple, que le Gouvernement jette l'opprobre sur les cheminots. Qui a parlé de l'endettement de la SNCF ? Les cheminots eux-mêmes, et ils ont eu raison de le faire car cet endettement est le résultat de toutes les politiques qui ont été conduites au cours des années passées par les différents gouvernements. Les cheminots ne voulaient plus supporter le poids de cette dette due à l'infrastructure. Par conséquent, dire que la SNCF est une entreprise endettée n'est rien d'autre qu'un constat. Ce n'est en aucune façon être désobligeant à l'égard de l'entreprise ou des cheminots.

Quant à la consultation des personnels, madame, nous l'avons faite. Nous avons lancé un débat national qui a duré un an. Mme Idrac et moi-même avons reçu à de très nombreuses reprises les organisations syndicales. Me demander maintenant ce que compte faire le Gouvernement des consultations qui ont été lancées par différents syndicats prouve que vous ne connaissez pas le dossier !

M. Pierre Laguilhon. Absolument !

Mme Ségolène Royal. Si !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Il n'y a qu'une seule organisation syndicale, une seule, qui a lancé une pétition à l'intérieur de l'entreprise : la CGT ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Mme Ségolène Royal. Et la CFDT !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Les sept autres organisations syndicales sont contre cette pétition pour une consultation des personnels.

Vérifiez d'abord votre dossier si vous voulez nous donner des leçons ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. M. le ministre ignore peut-être qu'un autre syndicat a lancé une pétition auprès du personnel il y a quelques mois, c'est la CFDT. Il ne faut pas l'oublier non plus.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Elle est ancienne ! Ce n'était pas une pétition pour un débat !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 236.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 237, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le service public du rail favorise l'écoute de l'usager. »

La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. J'ai déjà eu l'occasion d'insister sur la nécessité du dialogue, sur la nécessité de la transparence.

Comme tout service public, le service public du rail doit être à l'écoute de l'usager. L'usager ne doit pas être seulement un consommateur de services, mais doit être une personne écoutée dans une société citoyenne. Nous proposons de le rappeler parce que nous nous trouvons dans un contexte de consommation forcée dans lequel l'usager n'est pas pris en compte en tant que personne et n'est pas invité à faire valoir ses desiderata.

La SNCF, service public, s'acquitte actuellement de cette tâche comme elle le peut. Comme tout usager des chemins de fer, j'ai eu l'occasion de répondre à des enquêtes, écrites ou orales, faites par la SNCF sur le degré de satisfaction et les suggestions éventuelles. C'est une excellente initiative. Cependant, ces moyens d'écoute et de dialogue avec l'usager sont de plus en plus remis en cause, menacés.

Alors que votre gouvernement ne cesse d'affirmer vouloir relancer l'emploi, ne laisser passer aucune occasion de créer des emplois, notamment des emplois de service, des emplois de relations sociales dont nous avons tant besoin, nous pourrions tous citer des exemples de guichets fermés et de gares vides à partir de dix-huit ou de dix-neuf heures ou parfois d'un bout à l'autre de la journée, de gares dans lesquelles l'écoute de l'usager n'est guère possible puisque les postes qui étaient autrefois lieux de relations sociales sont remplacés par des machines.

Hélas ! il n'y a pas que dans le service public du rail que l'on constate ce phénomène. Je suis maire d'une commune dans laquelle, comme dans toutes les communes de France, un facteur fait sa tournée. Dans l'absurdité de la réorganisation, on a recentralisé les bureaux de poste et le relais du courrier se fait par l'intermédiaire d'une espèce de grand coffre qui fait que le facteur n'a même plus le droit d'entrer dans le bureau de poste. On marche sur la tête ! On fait le contraire de ce qui devrait être fait, pour des raisons que j'ignore, qui ne semblent même pas être justifiées par des économies,

mais par une espèce de mécanique. Au fond, le dialogue, le contact entre le service public et l'usager sont considérés dangereux dans une société fonctionnant de façon froide et un peu absurde !

C'est contre ce principe que nous présentons cet amendement. M. le rapporteur nous répondra sans doute que la commission ne l'a pas examiné ou que la proposition figure à telle page de son rapport ou dans tel article de la loi. Nous pensons profondément, quant à nous, que ces principes doivent être rappelés. L'écoute de l'usager est un principe important, fondamental qu'il faut resoulever si nécessaire.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Effectivement, la commission a repoussé l'amendement.

Je voudrais ajouter une précision à propos des comités d'usagers.

Je les ai reçus longuement ici même. Ils ont d'ailleurs eu l'occasion d'exprimer leur soutien à la réforme en cours ; je tiens à le dire au passage.

Leurs représentants siègent au conseil d'administration de la SNCF. Si nous votons le texte, ils siègeront également au conseil d'administration de RFF ; l'avant-projet de décret le prévoit expressément. (*« Très bien ! » sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. M. le rapporteur vient de dire clairement les choses.

Le Gouvernement, pour les mêmes raisons, est défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 237.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 238, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le service public du rail est le moyen d'une démocratisation des transports. »

La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut.

M. Jean-Yves Le Déaut. La démocratisation des transports est un des points sur lesquels nous avons beaucoup insisté dans la discussion générale. Nous souhaitons, qu'il figure dans le projet de loi.

Aujourd'hui, en termes d'aménagement du territoire, il y a des disparités entre de nombreuses régions françaises. Le processus de régionalisation – nous y sommes favorables à condition qu'elle soit accompagnée – proposé par le Gouvernement ; risque, en transférant aux régions la charge des services de transport ferroviaire de voyageurs, d'instaurer des disparités entre les régions riches et les régions pauvres. Les premières pourront supporter des voies déficitaires et seront avantagées par rapport aux secondes qui seront condamnées à abandonner des lignes, comme l'a fait l'Etat, malheureusement, depuis des dizaines d'années. Ce ne sont pas les régions candidates à l'expérimentation en vue de la régionalisation qui feront penser le contraire, car elles disposent d'un solide réseau ferroviaire et ne sont donc pas représentatives de l'ensemble des régions françaises. On peut légitimement craindre un développement régional à plusieurs vitesses.

C'est un des points sur lesquels nous insistons en Lorraine où existe une solide tradition de rail : des lignes irriguent non seulement la vallée de la Moselle mais vont vers les Vosges, vers Verdun, vers la Meuse, vers Longwy. Hélas ! petit à petit, de nombreux trains disparaissent sur ces lignes et les habitants sont désavantagés par rapport aux personnes qui résident dans les zones à plus forte densité de population. On peut craindre que, avec ce projet de loi, ce processus ne soit accéléré. Nous souhaitons que, sur les fermetures de lignes, sur les fermetures de gares et sur ce qui fait le maillage et le tissu de notre réseau, vous nous donniez des informations et vous nous rassuriez.

La démocratisation, c'est aussi la politique tarifaire. Nous souhaitons une politique tarifaire identique sur la totalité du territoire. Or, on constate de plus en plus dans cette politique des différences qui constituent un risque pour toutes les personnes qui utilisent le service public du rail. On peut craindre que, comme pour l'avion, les prix soient très bas sur des grandes lignes et restent très élevés dans des régions où la densité du trafic est moins forte.

Vous n'ignorez sans doute pas que la SNCF – c'est une bonne initiative – a organisé, les derniers week-ends de novembre et les deux premiers de décembre, avec les trains de permissionnaires qui n'existeront malheureusement plus dans quelques années, des voyages vers Paris à 100 francs l'aller-retour. Les trains étaient pleins. Voilà qui prouve qu'une politique tarifaire qui met le transport à la portée de toutes les bourses est synonyme de développement du service public du rail. C'est ce que nous voudrions réaliser par cet amendement.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission l'a repoussé, considérant que l'argumentation et les concepts de cet amendement étaient largement présents dans la loi de 1982.

M. Jean-Louis Idiart. Vous avez bien fait de le rejeter, alors !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Pour les mêmes raisons, le Gouvernement y est défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 238.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 242, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le service public du rail garantit aux usagers le développement d'une politique d'accueil. »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Vous le savez, le service public du rail garantit aux usagers le développement d'une politique d'accueil.

L'accueil, c'est l'aménagement du territoire ; l'accueil, c'est un outil important contre la désertification des campagnes. Nous sommes très favorables au développement du service public du rail de proximité. Nous pourrions tous citer des exemples. Ainsi, sur la ligne Tours-Orléans, il était de bon ton, il y a une vingtaine d'années, de fer-

mer des gares pour des raisons de non-rentabilité, argument insoutenable eu égard à la nécessité des services publics pour le désenclavement des communes et des villages. Ainsi, faute de politique d'accueil, on a vu des populations quitter les campagnes, abandonner leurs villages, les écoles – les services publics, c'est tout une horizontalité dont il faut tenir compte – et venir grossir les agglomérations, avec toutes les conséquences que chacun connaît.

Il faut donc, dans cette politique d'accueil, inscrire une volonté importante de reconquête des gares, des haltes dans les villages. Il n'est pas possible d'envisager aujourd'hui un réseau ferré, un maillage, qui ne servirait pas au plus grand nombre de nos concitoyens.

Les gares, c'est aussi l'emploi : 177 000 cheminots ne sont sans doute pas aujourd'hui suffisants si l'on veut que le service public du rail soit étendu à l'ensemble de notre pays. D'ailleurs, dans les gares importantes, il n'est pas rare de prendre le TGV sans voir de cheminots.

Cette politique d'accueil est dans les gènes de la SNCF et doit figurer dans cette loi.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé l'amendement.

Je tiens toutefois à répondre à la préoccupation de notre collègue.

Constatant une baisse des crédits de maintenance d'environ 40 % depuis une quinzaine d'années, un important volet figure dans le projet industriel de la SNCF : le plan de remise à niveau. Il se traduit, dès l'année 1997, par une enveloppe supplémentaire de 700 millions de francs, qui est précisément destinée à la remise à niveau des voies, des gares et des ouvrages de sécurité qui en avaient bien besoin.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement est défavorable à l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 242.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 226, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Les principes du service public du rail garantissent des prestations d'un haut niveau de qualité. »

La parole est à M. Maurice Depaix.

M. Maurice Depaix. « Les principes du service public du rail garantissent des prestations d'un haut niveau de qualité. »

Ce haut niveau de qualité est demandé par l'ensemble des usagers, par les clients du transport public qui veulent avoir devant eux des hommes et non pas des distributeurs automatiques.

Il ne faut pas opposer la route et le rail. Je suis persuadé que ce haut niveau de qualité peut être obtenu en développant les actions complémentaires. Ainsi, il convient de souligner que le projet Commutor, grâce à des innovations technologiques de pointe avec tri automatisé de caisses ou de wagons et systèmes d'informations

performants, est de nature à permettre au transport combiné, via un point nodal, de réaliser un véritable saut technologique en matière de qualité et de délais d'acheminement.

C'est bien ce que recherchent les clients et les usagers : un transport fiable des personnes et des marchandises.

Le TGV fret est, lui aussi, séduisant, même s'il ne trouvera sa pleine efficacité que lorsque le réseau à grande vitesse aura atteint sa masse critique. Le système d'auto-routes ferroviaires, fondé sur l'intermodalité rail-route la plus forte possible en vue du délestage maximal des routes et autoroutes qui sont, on le sait, saturées, implique la mise en place d'une ligne à grand gabarit consacré au fret. Il requiert également l'aménagement de plates-formes. Sa rentabilité socio-économique est élevée et évidente. On peut espérer une économie de 500 000 tonnes de gazole et une réduction de la pollution atmosphérique supérieure à un milliard de francs.

Ce système est complémentaire et non concurrent du transport combiné classique car il s'adresse à tous les transporteurs routiers, petits et grands. Il est indifférent à la distance routière de part et d'autre du parcours ferroviaire et applicable à de courtes distances ferroviaires, par exemple, pour franchir une zone urbaine saturée ou une barrière naturelle telle que les Alpes.

M. Michel Bouvard. C'est très bien, mais ce n'est pas l'objet du texte !

M. Maurice Depaix. Ce haut niveau de qualité peut être atteint non seulement en développant les moyens de la SNCF, mais également en mettant en place tout un système de collaboration entre les différents modes de transport, qui est indispensable pour l'avenir de notre pays.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé l'amendement.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement y est défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 226.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensac et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 227, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Les principes du service public du rail garantissent des prestations d'un haut niveau de sûreté. »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Il est évident que le principe du service public du rail doit garantir des prestations d'un très haut niveau de sûreté.

Il faut rappeler que, avec 32 000 kilomètres de lignes exploitées, le réseau des lignes classiques de la SNCF couvre largement le territoire national. Ce réseau moderne, qui comporte plus d'un tiers de lignes électrifiées, figure parmi les premiers réseaux du monde.

La culture d'entreprise publique de la SNCF a toujours valorisé un très haut niveau de sécurité ferroviaire.

Cette exigence de sécurité l'emporte sur toute autre considération et c'est bien naturel. Elle est l'une des nombreuses raisons de préserver le service public SNCF tel

qu'il se présente aujourd'hui. Cet impératif est indispensable puisqu'il s'applique aussi aux infrastructures nouvelles. Si l'on se réfère aux articles 1^{er} et 2 du décret du 9 mai 1995 portant transposition de la directive de la Communauté européenne n° 91-440, la responsabilité des infrastructures est attribuée à l'Etat. Mais, en fait, c'est l'entreprise publique qui assume cette responsabilité avec les collectivités.

Dans le contrat de plan 1990-1994, la SNCF insistait sur la nécessité de renforcer la sécurité des circulations comme celle des voyageurs. C'est ainsi qu'a été récemment créé un poste de directeur de la sûreté dans chaque région : c'est un bon point.

Par ailleurs, la SNCF doit respecter l'article 14 de la loi du 30 décembre 1982, qui prévoit que les choix relatifs aux infrastructures doivent tenir compte des impératifs de sécurité.

Si nous insistons sur ce point, monsieur le ministre, c'est pour attirer votre attention sur les risques que ferait peser sur la sécurité la privatisation d'une partie du réseau national. Seuls compteraient alors, on l'a vu dans bien des endroits du monde, les résultats comptables, et beaucoup moins sans doute la sécurité des voyageurs.

M. Henri-Jean Arnaud. C'est faux !

M. Jean-Jacques Filleul. L'intérêt d'un service public apparaît donc patent en termes de sécurité.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement. Au risque de me répéter, la baisse, depuis une quinzaine d'années, de 40 % des crédits d'entretien et de maintenance pose nombre d'interrogations au niveau de la sécurité – les cheminots que nous avons longuement reçus avant le débat nous l'ont d'ailleurs rappelé. A cet impératif, nous ne répondons pas par un amendement, mais par des crédits : 700 millions pour l'année 1997, 1 500 millions pour 1998 et 2 milliards en 1999, tels qu'ils figurent dans le projet industriel du président Gallois.

M. Henri-Jean Arnaud. Parfaitement !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement est défavorable à l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 227.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensac et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 243, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« La mise en place de structures et de procédures de participation des usagers au service public du rail leur garantit l'exercice de la citoyenneté. »

La parole est à M. Julien Dray.

M. Julien Dray. Avec cet article additionnel que nous soumettons au vote de l'Assemblée, nous touchons au cœur d'une question essentielle : comment le service public peut-il associer l'ensemble de nos concitoyens à la détermination de ses objectifs, à son fonctionnement, à la prise en considération des difficultés qu'il peut rencontrer ? Comment peut-il, grâce au dialogue, améliorer certaines de ses prestations ?

Monsieur le ministre, vous m'avez répondu tout à l'heure que j'étais en quelque sorte obsédé par la ligne C du RER. Je suis obsédé, c'est vrai, par les difficultés qu'elle rencontre, comme tous les usagers qui sont amenés à la fréquenter. Et les problèmes de la ligne C du RER, m'amènent, par cet amendement, à me demander comment notre discussion pourrait justement être utile à l'entreprise SNCF, en l'incitant à adopter de nouvelles pratiques, à instaurer une certaine citoyenneté dans les rapports entre le service public et nos concitoyens.

La ligne C du RER connaît bon nombre de difficultés de fonctionnement, liées à l'état de ses infrastructures. Mais le principal problème de toutes les Essonniennes et Essonniens qui l'empruntent chaque matin et chaque soir, c'est celui de l'information. Depuis des semaines, des mois, par l'intermédiaire de leurs élus, mais aussi de leurs comités, de leurs associations, les usagers posent cette question-là. Et l'entreprise ne la prend pas en considération.

Aussi avons-nous proposé, connaissant les difficultés liées à l'état des infrastructures, de mettre par exemple en place une information télévisuelle dans toutes les gares afin d'informer les passagers des annulations de trains – cela arrive fréquemment – ou des retards. Ce simple problème d'information, pourtant maintes fois soulevé par les usagers, n'a jamais été pris en compte par la SNCF. Et tous les ministres qui se sont succédé, je vous l'accorde, en ont déjà entendu parler.

M. Henri-Jean Arnaud. Vous n'êtes pas crédible !

M. Julien Dray. Qu'arriverait-il si un réel dialogue s'instaurait entre le service public et l'utilisateur ? Celui-ci se verrait responsabilisé, il ne se sentirait plus en situation de simple consommateur de service, entrant, sortant sans savoir ce qui se passe, sans rien comprendre, manifestant un détachement et parfois même de l'agressivité à l'égard de ce service qui ne prend jamais en considération sa situation ni le temps d'écouter ceux qui en dépendent au quotidien.

Si ce dialogue avait lieu, je suis persuadé qu'il se traduirait par des améliorations qui, dès lors, changeraient les rapports entre usager et service public. Pour commencer, peut-être les gens l'emprunteraient-ils davantage : les recettes en seraient accrues. Peut-être même les rapports humains dans les trains évolueraient-ils, avec moins d'agressivité de la part de ceux qui se retrouvent en retard, celles qui en ont assez de ne pouvoir s'occuper de leurs enfants le soir parce que le train arrive trop tard et leur fait rater la sortie de la crèche.

Ainsi, la prise en considération des problèmes réels des voyageurs s'inscrirait dans une dimension spécifique du service public, et c'est ce que nous voulons voir figurer dans la loi. Certes, nous direz-vous, ce ne sont que des pétitions de principe, cela ne sert à rien et, d'ailleurs, c'est ce qu'on fait. Eh bien non, cela ne s'est pas fait jusqu'à maintenant. En tout cas, pas sur la ligne C du RER. On s'est contenté de distribuer quelques documents de temps en temps, superbement présentés mais inutiles ; personne n'a eu le temps de lire, parce qu'ils étaient donnés de manière trop parcimonieuse. Le dialogue, la responsabilisation n'a pas eu lieu.

M. Henri Jean-Arnaud. Sur ce point, vous avez raison !

M. Julien Dray. Et si nous vous le proposons aujourd'hui, c'est bien parce que cette discussion doit à mes yeux illustrer la manière dont la réforme que vous entendez mettre en place sera mise en pratique et interprétée. Les responsables de ces organismes publics devront s'ap-

puyer sur le texte, les amendements et le contenu de nos débats. Voilà pourquoi il est nécessaire de reposer l'ensemble de ces principes ; tous les responsables devront pouvoir s'y référer et être ainsi confortés dans leur démarche.

En rappelant ce principe, sur la base d'expériences pratiques, en créant un lien, un attachement vis-à-vis du service public – un service dont l'utilisateur pourrait même prendre conscience des problèmes et des contraintes – on changerait bien des choses. On éviterait peut-être les dérapages verbaux de certains de nos concitoyens à l'égard des employés de la SNCF, par exemple lorsque les trains sont en retard ou annulés.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. J'ai écouté avec attention M. Dray. Sur le fond, je suis tout à fait d'accord : il pose un véritable problème. Mais ce n'est pas du domaine de la loi. Je peux lui assurer que l'entreprise est tout à fait préoccupée par ce problème. Je m'en suis entretenu, Mme Idrac également, avec le président Gallois. Dans le cadre du projet industriel et des nouveaux efforts qu'elle doit consentir, c'est à cela que doit tendre la SNCF. Mais comme ce n'est pas du domaine de la loi, le Gouvernement est défavorable à l'amendement.

M. Léonce Deprez. Bonne réponse !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 243.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Grandpierre, Gayssot, Auchedé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 5, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Dans les six mois à compter de la promulgation de présente loi, le Gouvernement présentera au Parlement un rapport proposant les mesures législatives nécessaires au maintien et au développement des services publics de transport ferroviaire dans le cadre de la construction européenne. »

La parole est à M. Michel Grandpierre.

M. Michel Grandpierre. Notre amendement vise à permettre au Gouvernement de faire le point devant les assemblées parlementaires de l'évolution des services publics de transport ferroviaire et de leur place dans le cadre de la construction européenne.

Il fut un temps, au lendemain du mouvement des mois de novembre et de décembre 1995, où le Gouvernement envisageait d'inscrire le principe du service public dans la Constitution. Notre amendement se propose de satisfaire une exigence largement partagée dans notre pays. Cela permettrait de dynamiser le service public en levant toutes les ambiguïtés juridiques qui pèsent sur son existence et sur son fonctionnement ; de toute évidence, la politique pour l'avenir de nos services publics doit faire l'objet d'un débat de fond.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement, considérant que l'article 16 du projet de loi répondait au souhait de notre collègue : il y est en

effet spécifié qu'un rapport au Parlement, consacré d'une part à l'évaluation de l'expérimentation régionale et d'autre part à l'appréciation des conséquences de la création de l'établissement public Réseau ferré de France, notamment sur l'assainissement financier de la société, sera soumis au Parlement.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. M. Grandpierre a parfaitement raison de souhaiter une information, un contrôle du Parlement. Mais, comme vient de le dire M. le rapporteur, le Sénat a introduit dans le texte un article 16 qui répond à sa demande. Pour cette raison, le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 5.

M. le président. Monsieur Grandpierre, maintenez-vous votre amendement ?

M. Michel Grandpierre. Je le retire, monsieur le président. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. L'amendement n° 5 est retiré.

MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut et Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 204, ainsi libellé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« I. – L'intitulé de la sous-section 1 de la section 3 du chapitre V du titre I^{er} de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire est ainsi rédigé :

« Du schéma multimodal des infrastructures de transports et des schémas sectoriels des transports.

« II. – Avant l'article 17 de la loi précitée, il est inséré un article ainsi rédigé :

« Il est établi à l'échéance 2015 un schéma multimodal des infrastructures de transports conformément aux principes définis au chapitre I^{er} du titre I^{er} de la loi n° 82-1153 d'orientation des transports intérieurs. »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. Je suis déjà intervenu, lors de la discussion générale, sur ce sujet particulièrement important dans l'organisation de nos transports.

La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire a prévu l'établissement de cinq schémas sectoriels des transports : un schéma directeur routier, un schéma directeur des voies navigables, un schéma des ports maritimes, un schéma des infrastructures ferroviaires, un schéma des infrastructures aéroportuaires, mais elle n'a pas prévu la mise en place d'un schéma multimodal des transports, seul outil capable de permettre un développement harmonieux et complémentaire des infrastructures de transport. Notre amendement propose précisément de créer ce schéma, à partir duquel pourra être déclinée chaque politique sectorielle des transports. Par ailleurs, il est précisé que ce schéma devra être établi pour permettre la mise en œuvre du droit au transport, tel que défini par la LOTI et conformément aux principes qu'elle énonce.

On a pu constater tout au long de notre discussion, tout au moins de nos exposés et de quelques-unes de vos réponses, à quel point la LOTI constituait un socle. Vous l'aviez d'ailleurs un peu oubliée ; mais il semble qu'on ait cru bon d'y faire référence ces derniers mois. C'était,

peut-être, un clin d'oeil à l'adresse des uns ou des autres, peut-être un bon conseil. Quoi qu'il en soit, nous savons tous que, sans une politique globale des transports, il n'y aura pas de renouveau du service public du rail. Sans une politique intermodale des transports, il n'y aura pas de rééquilibrage des choix budgétaires en faveur du mode le plus économique et le moins polluant, ni d'aménagement équilibré du territoire. Sans un schéma multimodal des infrastructures, il n'y aura pas de rationalisation de l'usage des fonds publics pour les investissements en infrastructures.

Or ni la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, ni le projet de loi que nous examinons aujourd'hui ne font référence à aucun moment à l'intermodalité.

Depuis votre entrée en fonctions, monsieur le ministre des transports, jamais vous n'avez dégagé l'esquisse d'une politique globale des transports. Tout au contraire, vous affirmiez il y a peu que ce projet de loi donnerait aux chemins de fer la capacité de concurrencer les autres modes. C'est bien le signe manifeste d'une vision purement économique et libérale et, en définitive, de votre incapacité à mettre en place une action publique volontariste et cohérente concernant l'ensemble des modes de transport. C'est une option ultralibérale de mise en concurrence, sur les trajets les plus rentables, du rail, de la route, du transport aérien – et l'on a vu à quelle catastrophe cela a conduit, notamment dans le secteur privé du transport aérien français – et de la voie d'eau, que vous avez choisie. Cela a conduit, on l'a rappelé, à des investissements colossaux, notamment dans l'Est de la France avec le canal Rhin-Rhône, à la multiplication de projets concurrents, à la construction d'infrastructures coûteuses, ferroviaires, routières, aériennes, fluviales, qui venaient se concurrencer sur des trajets rentables, entraînant des gaspillages considérables de fonds publics. Or ces gaspillages sont d'autant plus intolérables qu'aujourd'hui l'argent public est devenu rare. Ils empêchent le financement d'autres infrastructures qui, elles, répondraient aux besoins en déplacements de nos concitoyens. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement, considérant premièrement, que le premier alinéa de l'article 4 de la LOTI répondait très largement aux préoccupations qu'il exprime, deuxièmement, que le délai de dix-huit ans proposé est un peu excessif.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Monsieur Idiart, le schéma national d'aménagement du territoire qui sera présenté au Parlement très prochainement par mon collègue, M. Jean-Claude Gaudin, prévoit déjà l'élaboration de cinq schémas directeurs d'infrastructures dans une approche intermodale. Pour cette raison, le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 204.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 204. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut et Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 205, ainsi libellé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« I. – L'intitulé de la sous-section 1 de la section 3 du chapitre V du titre I^{er} de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire est ainsi rédigé :

« Du schéma multimodal des infrastructures de transports et des schémas sectoriels des transports.

« II. – Avant l'article 17 de la loi précitée, il est inséré un article ainsi rédigé :

« Il est établi à l'échéance 2015 un schéma des plates-formes multimodales de transports. »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. Il s'agit, une fois de plus, de montrer la cohérence de notre discours : avant que la discussion du premier article ne s'engage, il nous paraît indispensable de permettre un développement harmonieux et complémentaire des infrastructures de transports grâce à l'élaboration d'un schéma de plates-formes multimodales de transport. Nous, socialistes, préférons la complémentarité, la combinaison des différents modes de transport à une concurrence par essence destructrice. Cet amendement, tout comme le précédent, en est l'illustration.

Monsieur le ministre, quelles sont vos propositions dans ce domaine ? Quel schéma proposez-vous en matière de plates-formes multimodales ? Pouvez-vous donner davantage de détails et d'explications ? Jusqu'à présent, ce débat n'a jamais été convenablement engagé dans le pays ; il devient d'autant plus nécessaire.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement. Même argument que pour l'amendement n° 204.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Monsieur Idiart, les plates-formes multimodales de transports ne relèvent pas du domaine public : il n'y a pas lieu de prévoir un schéma directeur par voie législative. Cela dit, le Gouvernement a déjà prévu de compléter les cinq schémas directeurs prévus par la loi d'orientation, de développement et d'aménagement du territoire du 4 février 1995 par un schéma d'orientation des plates-formes multimodales et du transport combiné. Une mission a été confiée dans cette perspective à votre collègue M. Daubresse, en sa qualité de président du Conseil du transport combiné.

Pour ce qui concerne l'amendement n° 205, le Gouvernement est défavorable à son adoption.

M. Jean-Louis Idiart. Dommage. C'est une illustration de la façon dont on travaille dans cette maison !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 205.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Mes chers collègues, nous avons terminé l'examen des amendements portant articles additionnels avant l'article 1^{er}.

M. Jean-Yves Le Déaut. C'est très bien !

M. Jean-Louis Idiart. On a bien avancé !

M. le président. Il est vingt et une heures vingt. Nous allons lever la séance, marquant une coupure que je considère comme naturelle, pour reprendre le débat demain, avec l'examen de l'article 1^{er}.

La suite de la discussion est donc renvoyée à la prochaine séance.

3

DÉPÔT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu, le 5 février 1997, de M. Raoul Béteille, un rapport, n° 3328, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur la proposition de loi, modifiée par le Sénat, relative à l'examen des pourvois devant la Cour de cassation (n° 3297).

J'ai reçu, le 5 février 1997, de Mme Nicole Ameline, un rapport, n° 3329, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur le projet de loi, adopté avec modifications par le Sénat en deuxième lecture, portant transposition dans le code de la propriété intellectuelle des directives du Conseil des Communautés européennes n° 93/83 du 27 septembre 1993 et 93/98 du 29 octobre 1993 (n° 3261).

J'ai reçu, le 5 février 1997, de M. Jérôme Bignon, un rapport, n° 3330, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur la proposition de loi, modifiée par le Sénat, renforçant la protection des personnes surendettées en cas de saisie immobilière (n° 3235).

J'ai reçu, le 5 février 1997, de M. Jean-Pierre Thomas, un rapport, n° 3331, fait au nom de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion de la proposition de loi créant les plans d'épargne retraite (n° 3326).

4

DÉPÔT D'UN RAPPORT EN APPLICATION D'UNE LOI

M. le président. J'ai reçu, le 5 février 1997, de M. le Premier ministre, en application de l'article 6 de la loi n° 95-9 du 6 janvier 1995 relative à la justice, un rapport sur l'exécution de cette loi.

5

ORDRE DU JOUR

M. le président. Jeudi 6 février 1997, à neuf heures, première séance publique :

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par le

Sénat, après déclaration d'urgence, n° 3317, portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire :

M. Alain Marleix, rapporteur au nom de la commission de la production et des échanges. (Rapport n° 3325).

A quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt et une heures vingt.)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,
JEAN PINCHOT*

ERRATA

*Au compte rendu intégral de la 2^e séance
du 28 janvier 1997*

*(Journal officiel, débats de l'Assemblée nationale,
du 29 janvier 1997)*

Page 454, 2^e colonne, paragraphe 10, 3^e ligne.

Au lieu de : « très important alors »,

Lire : « très important, alors ».

Page 457, 2^e colonne, paragraphe 19, 1^{re} ligne.

Au lieu de : « Je pense qu'il ne faut pas... »,

Lire : « **M. Alain Bocquet.** Je pense qu'il ne faut pas » (le reste sans changement).

TRANSMISSION DE PROPOSITIONS D'ACTES COMMUNAUTAIRES

Par lettre du 4 février 1997, M. le Premier ministre a transmis, en application de l'article 88-4 de la Constitution, à M. le Président de l'Assemblée nationale, les propositions d'actes communautaires suivantes :

N° E 779. – Règlement (CE) du Conseil relatif à la défense contre les importations qui font l'objet de subventions de la part de pays non membres de la Communauté européenne.

N° E 780. – Proposition de règlement (CE) du Conseil concernant la conclusion de l'accord sous forme d'échange de lettres entre la Communauté européenne et Chypre portant adaptation du régime à l'importation dans la Communauté d'oranges originaires de Chypre et modifiant le règlement (CE) n° 1981/94 (COM [96] 709 final).

N° E 781. – Proposition de règlement (CE) du Conseil portant détermination des pouvoirs et obligations des agents mandatés par la Commission en vertu de l'article 18 § 2 et 3 du règlement (CEE, EURATOM) n° 1552/89 (COM [96] 717 final et *corrigendum*).

