

## SOMMAIRE

### PRÉSIDENTICE DE M. JEAN DE GAULLE

1. **Réseau ferré de France.** – Suite de la discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat après déclaration d'urgence (p. 3).

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 3)

Article 1<sup>er</sup> (p. 3)

MM. Jean-Jacques Filleul, Christian Bataille, Léonce Deprez.

Amendements de suppression n<sup>os</sup> 9 de M. Auchédé et 336 de M. Filleul : MM. Jean-Claude Gayssot, Jean-Yves Le Déaut, Alain Marleix, rapporteur de la commission de la production ; Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 338 de M. Filleul : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendements identiques n<sup>os</sup> 11 de M. Gayssot et 339 de M. Filleul : MM. Michel Grandpierre, Maurice Depaix, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendements identiques n<sup>os</sup> 12 de M. Grandpierre et 340 de M. Filleul : MM. Jean-Claude Gayssot, Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 341 de M. Filleul : MM. Christian Bataille, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 342 de M. Filleul : MM. Jean-Yves Le Déaut, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 13 de M. Auchédé : MM. Jean-Claude Gayssot, Jean-Yves Le Déaut, le président, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 14 de M. Auchédé : MM. Michel Grandpierre, le rapporteur, le ministre, Jean-Yves Le Déaut. – Rejet.

Amendements n<sup>os</sup> 343 corrigé de M. Filleul et 17 de M. Auchédé : MM. Jean-Jacques Filleul, Louis Pierna, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 15 de M. Gayssot : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 16 de M. Grandpierre : MM. Michel Grandpierre, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 48 de M. Gayssot : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 344 corrigé de M. Filleul : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 349 de M. Filleul : MM. Maurice Depaix, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 357 de M. Filleul : MM. Christian Bataille, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 350 de M. Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 351 de M. Filleul : MM. Jean-Yves Le Déaut, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 358 de M. Filleul : MM. Louis Mexandeau, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 346 de M. Filleul : MM. Jean-Yves Le Déaut, le rapporteur, le ministre, Léonce Deprez. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 347 de M. Filleul : MM. Maurice Depaix, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 355 de M. Filleul : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 348 de M. Filleul : MM. Christian Bataille, le rapporteur, le ministre, Léonce Deprez, Michel Bouvard. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 359 de M. Filleul : MM. Jean-Yves Le Déaut, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

M. Jean-Jacques Filleul.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 20)

Amendements identiques n<sup>os</sup> 25 de M. Auchédé et 353 de M. Filleul : MM. Michel Grandpierre, Julien Dray, le rapporteur, le ministre, Emile Zuccarelli. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 352 de M. Filleul : MM. Louis Mexandeau, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendements n<sup>os</sup> 360 de M. Filleul et 23 de M. Gayssot : MM. Maurice Depaix, Michel Grandpierre, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 354 de M. Filleul : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendements n<sup>os</sup> 361 de M. Filleul et 24 de M. Grandpierre : MM. Jean-Jacques Filleul, Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejets.

Amendement n<sup>o</sup> 364 de M. Filleul : MM. Julien Dray, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 356 de M. Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 365 de M. Filleul : MM. Maurice Depaix, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 59 de M. Gayssot : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 362 de M. Filleul : MM. Louis Mexandeau, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 363 de M. Filleul : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 366 de M. Filleul : M. Julien Dray, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 367 de M. Filleul : MM. Christian Bataille, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 368 de M. Filleul : M. Jean-Jacques Filleul. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 369 de M. Filleul : M. Jean-Jacques Filleul. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 370 de M. Filleul : MM. Louis Mexandeau, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 371 de M. Filleul : MM. Christian Bataille, le président, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 372 de M. Filleul : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 26 de M. Auchédé : MM. Michel Grandpierre, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendements identiques n<sup>os</sup> 27 de M. Gayssot et 378 de M. Filleul : MM. Jean-Claude Gayssot, Julien Dray, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Renvoi de la suite de la discussion à la prochaine séance. | 2. **Ordre du jour** (p. 32).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. JEAN DE GAULLE, vice-président

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

1

## 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 renouvellement du transport ferroviaire (nos 3317, 3325.)

### Discussion des articles (*suite*)

**M. le président.** Hier, l'Assemblée a commencé l'examen des articles et s'est arrêtée à l'article 1<sup>er</sup>.

### Article 1<sup>er</sup>

**M. le président.** « Art. 1<sup>er</sup>. – Il est créé à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1997 un établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé : « Réseau ferré de France ». Cet établissement a pour objet, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable, l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national. La consistance et les caractéristiques principales de ce réseau sont fixées par l'État, dans les conditions prévues à l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

« Réseau ferré de France met en œuvre, sous le contrôle de l'État, le schéma du réseau ferroviaire prévu au II de l'article 17 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

« Compte tenu des impératifs de sécurité et de continuité du service public, la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau sont assurés par la Société nationale

des chemins de fer français pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par Réseau ferré de France. Il la rémunère à cet effet.

« Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'exercice des missions de Réseau ferré de France. Sur la base de ce décret, une convention entre Réseau ferré de France et la Société nationale des chemins de fer français fixe, notamment, les conditions d'exécution et de rémunération des missions mentionnées au précédent alinéa.

« Le décret prévu à l'alinéa précédent détermine les modalités selon lesquelles Réseau ferré de France exerce la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national ou confie, par dérogation à la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, à la Société nationale des chemins de fer français, après définition des programmes et enveloppes financières prévisionnelles, des mandats de maîtrise d'ouvrage pouvant porter sur des ensembles d'opérations. »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, premier inscrit sur l'article.

**M. Jean-Jacques Filleul.** Monsieur le ministre de l'équipement, madame le secrétaire d'État aux transports, cet article, dont je demande la suppression, réunit à lui seul tout ce pour quoi nous sommes en désaccord avec cette loi portant création de Réseau ferré de France.

Ces désaccords portent sur trois points essentiels : scission de la SNCF, charge financière excessive, risque d'une privatisation à court terme. Sans compter, globalement, la nature ouvertement libérale – et comptable, évidemment – du traitement de toute cette réforme.

Vous avez, en effet, délibérément choisi d'aller au-delà de l'obligation posée par la directive européenne 91/440 de séparation comptable entre l'exploitation et l'infrastructure, pour décider, ce qui n'était que facultatif, la séparation en deux entités du service public ferroviaire. Je le déplore, car la seule séparation comptable aurait marqué, à nos yeux, votre volonté de maintenir l'unicité de la SNCF.

Ainsi, et quelles que soient vos dénégations, vous avez préféré mettre vos pas dans le très libéral Livre blanc, qui prône, comme chacun le sait, la déréglementation totale du rail européen. Un tel choix nous oppose évidemment. Et il inquiète les cheminots ainsi que les citoyens qui sont nombreux dans ce pays à préférer le service public.

Non seulement vous coupez en deux la SNCF, mais vous allez édifier, avec les décrets d'application, une véritable usine à gaz qui n'améliorera pas la cohérence des décisions quotidiennes à prendre et ne favorisera pas la synergie indispensable dans une grande entreprise nationale.

Comme il ne prend pas en charge la totalité, ni même la quasi-totalité, de la dette, le Gouvernement handicape, dès sa naissance, la nouvelle structure RFF. Et l'on imagine déjà l'acuité des problèmes financiers qu'elle aura à résoudre.

La charge financière excessive – 134,2 milliards de francs – renforce nos craintes, car elle ne pourra qu'occulter très vite tout autre centre d'intérêt chez les dirigeants.

Nous souhaitons du Gouvernement un engagement clair et net sur cette dette pour montrer sa volonté de résoudre le problème des investissements portés injustement aux comptes de la SNCF.

Dans ces conditions, les dirigeants de RFF devront de toute urgence dégager des moyens pour présenter un compte d'exploitation équilibré. La dotation en capital de 8 milliards de francs que lui impute le Gouvernement n'est pas rien dans la période actuelle mais, malheureusement, elle est loin d'être suffisante et il en faudra d'autres, et pendant de nombreuses années.

Dans cette affaire, les critères de Maastricht ont bon dos. Il n'y a pas lieu de les invoquer puisqu'un établissement public n'entre pas en ligne de compte pour le calcul de l'endettement, et y entrerait-il qu'il ne le ferait en l'occurrence qu'à hauteur de 1 %, si bien que globalement, on ne dépasserait pas les 60 % du PIB prévus par ces critères.

Il faudra donc trouver des ressources ailleurs et réduire les dépenses. Et le seul constat de ces difficultés financières nous fait craindre à terme la privatisation. Surtout ne s'efforcera-t-on pas de limiter au minimum l'entretien des infrastructures du réseau, voire de supprimer ou de rétrocéder aux régions telle ou telle ligne non rentable ?

Je n'insisterai pas sur ces choix cruciaux dont nous nous sommes déjà fait l'écho dans la discussion générale, des choix dont la charge pourrait bien, hélas ! retomber sur les conseils régionaux.

Toutes ces probables difficultés financières rendent vos choix dangereux, sans oublier le risque de privatisation : pour trouver d'autres moyens, ne proposera-t-on pas à des opérateurs privés les lignes rentables ? Cela est inscrit en filigrane dans votre réforme. Cette option libérale ne devrait pas vous effrayer puisque le Gouvernement a déjà donné libre cours à cette logique dans bien d'autres affaires récentes.

Face à ces choix, nous en opposons d'autres que vous avez fait semblant de ne pas entendre, monsieur le ministre.

**M. Michel Bouvard.** Lesquels ?

**M. Jean-Jacques Filleul.** Si vous aviez fait celui d'un service public ferroviaire, vous nous auriez trouvé à vos côtés.

Nous avons posé quatre grandes règles : l'effacement de la dette ou de sa quasi-totalité ; le maintien de l'unicité – donc pas de partition de la SNCF –, une régionalisation qui ne pèse pas sur le budget des régions, et – on a bien vu hier, n'est-ce pas, monsieur Bouvard ? la pertinence de nos propositions – une réforme qui s'inscrive dans un schéma national des transports en commun tenant compte des nécessaires complémentarités et de l'intermodalité. Il s'agissait, bien sûr, de permettre ainsi à l'entreprise SNCF de s'engager dans son projet industriel et commercial avec les meilleures chances de succès.

Avec RFF, monsieur le ministre, vous avez pris une autre orientation : vous vous donnez les moyens d'une privatisation à terme en scindant immédiatement en deux la SNCF. Naturellement, nous sommes contre.

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

**M. Christian Bataille.** Comme vient de le dire Jean-Jacques Filleul, voilà sans doute l'article le plus important du texte puisqu'il entérine ce que l'on appelle pudique-

ment la séparation entre la SNCF et RFF. On pourrait donc aussi le qualifier d'article du démantèlement, car c'est bien de cela qu'il s'agit.

**M. Michel Bouvard.** Fantasmes !

**M. Christian Bataille.** Pour bien commencer la journée, monsieur le ministre, autant vous dire franchement tout ce qui nous sépare de vous.

Derrière un habillage technique parfois séduisant – signe du dévouement total d'une technocratie de talent à votre gouvernement RPR-UDF – se cache un projet en réalité très politique, marqué du sceau du Gouvernement Juppé, un des plus politiques sans doute qui nous ait été soumis ces derniers mois. Je vais tenter d'en discerner les principales phases.

Le préambule en fut la campagne présidentielle de M. Chirac sous le signe de la fidélité aux grands idéaux républicains et de l'intégration dans son programme de l'exception française : toutes les garanties sont données à ceux qui s'inquiéteraient et verraient poindre, derrière un nuage, la privatisation.

L'élection passée, dans un premier temps, et sous la pression des extrémistes libéraux, le Gouvernement contient très mal sa pensée profonde : en finir avec l'économie mixte – l'économie « administrée » ainsi que vous la caricaturez.

Et vous vous attaquez à un symbole de cette économie mixte, à une forteresse de l'exception française, la SNCF. Grande ambition ! Tous les arguments sont bons, y compris le prétexte des directives, dictées par les Européens anglo-saxons les plus droitiers, directives qui, au demeurant, ne vous demandaient pas d'aller si loin.

Dans un deuxième temps, devant les risques d'un mouvement social de grande ampleur et tirant les leçons de la montée en puissance du mouvement décembriste de 1995, vous faites marche arrière. Et vous faites bien mieux que ce que l'on attendait : vous proposez non pas une, mais deux SNCF ! Tout de même pas pour le prix d'une ! Car, contrairement à vos intentions affichées, votre choix impose le développement d'une deuxième grande organisation, avec une infrastructure, un encadrement et des moyens.

Cependant, dans le même temps, on continue de supprimer les emplois de base et on poursuivra dans cette voie en usant de la pratique des contrats précaires, non pas à la SNCF mais avec des sous-traitants privés.

Voilà tout un art du démantèlement qu'on vous a vu pratiquer par ailleurs, vous inspirant de modèles mis en œuvre dans d'autres pays occidentaux. En somme, dans un deuxième temps, vous préparez un démantèlement discret, alors que, dans un premier temps, votre intention était affichée.

Troisième temps, dans l'hypothèse où vous passez le cap des élections de mars 1998 en limitant les dégâts électoraux, vous pourrez privatiser très franchement, ce que vous préparez sans le dire aujourd'hui.

Soyons donc corrects, soyons francs ! Cessez de nous dire dans chacune de vos interventions qu'il ne s'agit pas d'une privatisation. C'est bien de la première étape de la privatisation que nous débattons aujourd'hui. Nous ferions mieux d'en débattre d'une manière claire et franche.

En tout cas, nous considérons, nous, qu'il faut, le plus tôt possible et par les moyens du suffrage universel, vous empêcher de réaliser cette privatisation, vous empêcher de nuire à l'intérêt général, de conduire une politique contraire à l'emploi et à la volonté profonde de la nation.

**M. le président.** La parole est à M. Léonce Deprez.

**M. Léonce Deprez.** Nous avons entendu hier pendant plusieurs heures sans répliquer les arguments de nos collègues du groupe socialiste. Ce matin, comme il s'agit de l'article 1<sup>er</sup>, je voudrais, au nom de ceux qui partagent mon point de vue dans la majorité présidentielle, et notamment à l'UDF, répliquer une fois pour toutes à M. Bataille.

Je ne m'étonne d'ailleurs pas de me retrouver devant vous aujourd'hui, monsieur Bataille, puisque, il y a quelques semaines, nous avons le même débat au conseil régional du Nord-Pas-de-Calais. Je voudrais simplement souligner que la décision de passer une convention avec l'Etat a été prise grâce à la voix prépondérante de la présidente « verte », qui n'avait pas le sentiment de choisir en l'occurrence une option libérale.

**M. Christian Bataille.** Ce n'est pas la même chose !

**M. Léonce Deprez.** Il s'agissait de manifester un soutien à une idée-force de la réforme que nous ne pouvons que soutenir, nous qui sommes pour la décentralisation : la régionalisation.

Nous vivons les uns et les autres avec les cheminots, les cadres, les travailleurs de la SNCF et, quelle que soit notre région, nous leur expliquons, le texte étant là pour le démontrer, que le service public de la SNCF continuera et que le projet de loi prévoit le contraire d'une privatisation. On ne peut pas tromper tous ceux qui travaillent à la SNCF en laissant croire qu'à l'Assemblée plusieurs points de vue s'expriment à cet égard. Nous avons une volonté commune de sauvegarder le service public et de maintenir l'unité de l'entreprise SNCF.

Un simple chiffre peut en témoigner : un millième des effectifs sera affecté au nouvel établissement public Réseau ferré de France, alors que 999 millièmes resteront SNCF. L'unité de l'entreprise est donc sauvegardée par le texte, ainsi que l'unité du statut du cheminot. Alors, de grâce, qu'on ne trompe pas les cheminots à ce sujet dans toute la France.

Enfin, nous n'avons pas du tout le sentiment de succomber à une tentation anglo-saxonne de privatiser les transports ferroviaires. C'est justement pour marquer l'exception française, comme le veut le Président de la République, que nous nous retrouverons majoritairement pour soutenir ce projet de réforme, monsieur le ministre. *(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 suis saisi de deux amendements identiques, n<sup>os</sup> 9 et 336.

L'amendement n<sup>o</sup> 9 est présenté par MM. Auchédé, Gayssot, Grandpierre et les membres du groupe communiste ; l'amendement n<sup>o</sup> 336 est présenté par MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer l'article 1<sup>er</sup>. »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 9.

**M. Jean-Claude Gayssot.** En proposant la suppression de l'article, nous sommes logiques avec ce que nous avons dit dans le débat général. Nous considérons, en effet, qu'une autre solution existe pour dégager la SNCF du poids de la dette des infrastructures et lui permettre d'aller de l'avant. M. Grandpierre a énoncé dans son intervention des moyens précis pour cela.

J'ajoute que nous sommes en phase avec la majorité des cheminots, puisque, comme vous le savez, les deux organisations syndicales représentant la majorité du personnel, la CGT et la CFDT, s'opposent à ce projet de loi.

Hier soir, M. le ministre a déclaré qu'une seule organisation syndicale réclamait une consultation. Mais n'y aurait-il qu'un seul cheminot qui demanderait à donner son avis, il faudrait pouvoir l'entendre.

Ils sont plus de 70 000 à dire qu'ils veulent être consultés et on prétend que ça ne compte pas. Là aussi, il faut mettre en phase les discours et les actes : puisque le personnel doit être associé, consultons-le.

Le choix d'une séparation entre deux entités est porteur de dangers réels, et nous ne sommes pas les seuls à le penser. Qu'il y ait, d'un côté, quelques centaines de personnes et, de l'autre, 170 000 n'y change rien et ne permet pas d'affirmer que tout va baigner. Pas du tout ! La Banque centrale européenne n'aura pas beaucoup d'employés. Pourtant, elle jouera un rôle déterminant dans la définition des politiques économiques de tous les pays d'Europe. Au nom de quoi le danger dépendrait-il des effectifs ? Cela n'a rien à voir !

La logique qui serait instaurée si votre projet de loi était adopté, ce serait la domination des marchés financiers à l'échelle de la France et d'une Europe ultralibérale.

La mise en concurrence des peuples et la libéralisation totale des marchés financiers et de la circulation des capitaux, c'est le contraire du progrès social et humain du service public.

Le Livre blanc montre bien qu'au niveau européen on veut privatiser le plus rapidement possible les services publics, sortir de l'économie non marchande ou en tout cas mixte des secteurs qui sont pourtant indispensables au progrès social et au progrès des sociétés. Le service public y est considéré comme un archaïsme.

Le projet qui nous est proposé aujourd'hui s'inscrivant dans une telle logique, il est normal que nous réclamions la suppression de l'article 1<sup>er</sup> et l'Assemblée nationale, au nom de l'intérêt national, de l'intérêt du service public et des cheminots serait bien inspiré d'adopter notre amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut, pour défendre l'amendement n<sup>o</sup> 336.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** L'article 1<sup>er</sup> est au cœur du projet et il est vrai que la partition ouvre la voie au libéralisme et à l'écrémage du marché, à une concurrence entre plusieurs opérateurs et, finalement, à la fin du service public.

Comme je vous l'ai indiqué hier, un sénateur de la majorité, M. Bernard Joly, a écrit dans un rapport sur les transports communautaires qu'il fallait clarifier les responsabilités de l'Etat et de la SNCF dans l'organisation du transport ferroviaire en France, qu'il convenait d'envisager une prise en charge par l'Etat de la construction de nouvelles infrastructures et que les missions de service public confiées à la SNCF devaient être définies de manière plus précise.

Ce n'est pas ce qui est prévu dans ce texte et je vais le montrer sur deux points.

Outre les risques que comportent certains projets de directive européenne – car si nous sommes européens, nous ne sommes pas pour n'importe quelle Europe et pour la soumission aux forces du marché – le projet porte

atteinte à l'unité et à l'unicité de la SNCF et il y aura inmanquablement une dérive vers la privatisation et la filialisation.

Ce projet n'est pas viable car il repose sur la volonté de l'Etat non pas d'augmenter sa contribution aux deux EPIC qui seront créés mais au contraire de se désengager d'une dette qui existait déjà. Si l'Etat, en créant un établissement d'apurement de la dette, avait repris celle-ci à son compte, on aurait pu croire en ce projet de partition avec, d'un côté, les infrastructures et, de l'autre côté, l'exploitation, mais il n'y a pas apurement de la dette et la dotation de l'Etat sera seulement de 8 milliards de francs pour les années à venir. Par rapport à ce que l'Allemagne va donner, 24 milliards de francs, c'est ridiculement bas, insuffisant en tout cas pour construire les nouvelles infrastructures.

Le désengagement, on le voit aujourd'hui. Je suis député de Lorraine et j'ai discuté souvent avec vous, monsieur le ministre, du feuilleton escargot du TGV-Est. Même si on est à l'avant-projet définitif, c'est un dossier qui n'a pas avancé pendant un certain nombre d'années. Je vous vois opiner du chef ! Il n'a peut-être pas avancé pendant huit ans, mais cela veut dire qu'il n'a pas avancé deux fois quatre ans ! Et s'il avance un peu aujourd'hui avec l'avant-projet définitif, c'est parce qu'on a demandé à la région Alsace de mettre 1,5 milliard, à la région Lorraine 1 milliard, à la région Champagne-Ardenne 500 millions, au Luxembourg 500 millions.

Par ailleurs, le texte supprime l'entité de la SNCF pour la remplacer par deux entités, mais ne prévoit aucune instance d'arbitrage en cas de conflit entre RFF et la SNCF.

Que se passera-t-il si des décisions d'investissement de RFF sont contestées par la SNCF, par exemple la création d'une ligne, ou si, au contraire, RFF n'est pas satisfait des prestations fournies par les agents de la SNCF, par exemple en matière de gestion, de circulation ferroviaire ou d'entretien du réseau ? Que se passera-t-il s'il y a un conflit syndical et social dans l'entreprise SNCF ? Comme dans le secteur postal, où se sont développés des centres de tri privés, on verra petit à petit des instances privées qui travailleront sur le réseau SNCF. Voilà pourquoi ce projet n'est pas bon.

Souvent, l'histoire se répète. Jean Jaurès disait ici, le 13 mars 1908 : « Je vous demande compte de votre attitude gouvernementale. Aucune des réformes votées dans la précédente législature, contrat collectif, journée de dix heures, retraite des ouvriers du chemin de fer, ne sont devenues des lois. » Aujourd'hui, la partition projetée porte en germe d'abord des problèmes pour les employés de la SNCF, et ensuite une privatisation, une filialisation et un certain nombre de risques pour cette entreprise publique.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur de la commission de la production et des échanges, pour donner l'avis de la commission sur les amendements n<sup>os</sup> 9 et 336.

**M. Alain Marleix, rapporteur de la commission de la production et des échanges.** La commission a repoussé ces amendements car ils sont contraires à l'esprit du texte et aux décisions de la commission qui a adopté l'article 1<sup>er</sup> sans aucune modification.

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

**M. Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Ces deux amendements visent à retirer au texte sa portée sur ces amendements. Défavorable.

**M. le président.** Je mets aux voix par un seul vote les amendements n<sup>os</sup> 9 et 336.

*(Ces amendements ne sont pas adoptés.)*

**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<sup>o</sup> 338, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 1<sup>er</sup> :

« I. – Le premier alinéa de l'article 18 de la loi n<sup>o</sup> 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est complété par une phrase ainsi rédigée :

« La consistance et les caractéristiques principales de ce réseau sont fixées par l'Etat.

« II. – Après le deuxième alinéa du même article, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« La gestion de l'infrastructure du réseau ferré national et l'exploitation des services de transport ferroviaire font l'objet de comptes séparés.

« Compte tenu des concours versés par l'Etat et les collectivités territoriales au titre de la gestion de l'infrastructure, les redevances d'utilisation et les produits divers liés à cette gestion permettent de couvrir l'ensemble des charges de gestion de l'infrastructure. »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

**M. Jean-Louis Idiart.** Cet amendement a un double objet : maintenir l'unicité de la SNCF remise en cause par l'article 1<sup>er</sup> tel qu'il est rédigé et mettre en conformité notre législation avec la directive européenne 91/440, qui requiert une simple séparation comptable entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport et désigne l'Etat comme responsable des charges d'infrastructure.

On nous explique que, pour maintenir l'unicité d'un service, il vaut mieux le partager et créer deux établissements. C'est une approche bien curieuse : pour pouvoir être un, il vaut mieux être deux ! On sait à quoi cela peut conduire. Déjà, le couple établissement-Etat n'était pas toujours des plus harmonieux, l'un et l'autre ayant eu à se plaindre de façon constante de la partition. Aujourd'hui, ce ne sera plus un ménage à deux mais à trois, ce qui, comme chacun le sait, va faciliter les choses et donner de la souplesse au système !

En plus, avec deux établissements, un gérant les infrastructures et l'autre exploitant, ce sera un petit peu comme lorsque, dans un gouvernement il y a deux ministres responsables du même secteur : il y en a toujours l'un des deux qui doit se taire. *(Sourires.)* En définitive, il finira par y avoir une sorte de concurrence entre deux établissements. On imagine les relations entre leurs présidents... Chaque fois qu'il y a deux structures, il y a forcément concurrence de pouvoir.

**M. Michel Bouvard.** Le débat est enrichissant !

**M. Jean-Louis Idiart.** Ils vont perdre du temps, de l'énergie, à se concurrencer ou à essayer de maîtriser la situation.

On nous parle de la directive européenne, mais elle n'a contraint personne à créer deux établissements. Elle demandait juste une séparation comptable, et simplement pour souligner que les infrastructures ne devaient pas être mêlées à l'exploitation, et que c'était à l'Etat de prendre ses responsabilités en ce domaine.

Pourquoi n'aurait-on pas pu garder un seul établissement ? Et si on n'avait pas quelque idée maligne derrière la tête, pourquoi, en définitive, le budget de l'Etat aurait pu gérer les infrastructures comme il le fait par ailleurs, notamment pour les routes ? C'est ce que nous souhaitons. Pour nous, il est nécessaire qu'il y ait une grande direction des infrastructures. Si c'étaient les mêmes qui gèrent les infrastructures de la route, du rail et autres, au moment des choix, on ne privilégierait pas la route, comme on le fait aujourd'hui, et on serait obligé de favoriser l'intermodalité.

Nous déposons un amendement parce qu'il est encore temps de modifier le texte sur ce point. Je crois que c'est ce que les uns et les autres attendent, les citoyens de ce pays comme les agents de la SNCF.

**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.** Cet amendement vise à modifier la LOTI sans prendre en compte la création de Réseau ferré de France. Le Gouvernement y est défavorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 338.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 11 et 339.

L'amendement n° 11 est présenté par MM. Gayssot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste ; l'amendement n° 339 est présenté par MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer le premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>. »

La parole est à M. Michel Grandpierre, pour soutenir l'amendement n° 11.

**M. Michel Grandpierre.** Dans un rapport sur les comptes et la gestion de la Société nationale des chemins de fer français pour les exercices 1991 à 1994, la Cour des comptes nous livre de bons arguments et de bons exemples pour refuser la séparation institutionnelle entre infrastructure et exploitation.

D'abord, toute séparation, même comptable, comme cela est le cas depuis 1992, ne permet plus de compensations entre activités et infrastructure. Et surtout, l'application de la directive 91/440 est un prélude à l'accès des tiers au réseau.

Je veux vous citer ce fameux rapport de la Cour des comptes : « La publication des directives européennes et leur transposition en droit français sont le signe du triomphe d'une conception du service ferroviaire qui n'était pas celle de la tutelle ou de la SNCF. L'histoire du chemin de fer en France et l'ensemble du corpus régissant le service public ont, en effet, conduit notre pays à privilégier l'unicité des entreprises ferroviaires. »

Plus loin dans le rapport, on lit : « La vision qui l'a emporté pour l'adoption de la directive européenne est plutôt inspirée de l'exemple des Etats-Unis, et surtout de ceux de la Suède et de la Grande-Bretagne. » On sait ce que cela a donné, et donne encore !

Plus loin encore, le rapport de la Cour des comptes estimait : « La conséquence logique de la partition entre les deux activités était l'ouverture de l'exploitation à la concurrence, susceptible d'optimiser les conditions d'utilisation du réseau. »

J'ai volontairement pris cette autorité indépendante pour montrer vers quoi tend la décision de séparer infrastructure et exploitation.

Pour notre part, nous faisons une analyse pratiquement similaire.

C'est pourquoi cet amendement, s'appuyant sur notre volonté du maintien de l'unicité de la SNCF, tend à s'opposer à la constitution de l'EPIC Réseau ferré de France.

**M. le président.** La parole est à M. Maurice Depaix, pour soutenir l'amendement n° 339.

**M. Maurice Depaix.** Le premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> porte une atteinte grave à l'unité de la SNCF. Cette décision est même rétroactive, puisqu'elle doit prendre effet au 1<sup>er</sup> janvier.

Ce Réseau ferré de France nous paraît tout à fait inutile. La SNCF telle qu'elle existe est un service public important, qui a pour but de promouvoir le transport ferroviaire en France, dans une logique de développement durable par l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur de l'infrastructure de son réseau.

Il suffirait de lui donner les moyens de ses objectifs.

Par conséquent, il n'est pas nécessaire de créer un nouvel EPIC.

La séparation institutionnelle est très lourde de dangers dans l'avenir du service public et du transport ferroviaire. Elle ne sert à rien par rapport à la dette puisque la dette va continuer à exister. Elle est purement idéologique. Elle ne sert même pas à un maquillage par rapport aux critères de Maastricht.

Nous refusons la création de Réseau ferré de France, car nous refusons que la SNCF subisse le même sort que la société britannique, le modèle anglo-saxon ultra-libéral.

La privatisation de la société britannique a effectivement commencé par une partition comme celle organisée par ce projet de loi, grâce à une distinction entre les infrastructures, considérées comme bien public, et les services ferroviaires, considérés comme une activité commerciale rentable.

Nous voyons bien, grâce à cet exemple, que la partition entraîne logiquement et quasi automatiquement l'ouverture à la concurrence de l'exploitation du réseau.

Nous voyons bien que c'est là votre but et nous voyons où vous prenez exemple pour vos prétendues réformes.

En fait, vous allez créer quelque chose d'extrêmement compliqué. Et je voudrais simplement vous citer un passage d'un article paru dans *Le Progrès de Lyon*, qui est une référence pour ce qui me concerne.

Voilà ce que dit *Le Progrès* le 4 février dernier : « Le chemin de fer étant par nature un moyen de transport intégré – les techniques complexes sont étroitement liées les unes aux autres – la répartition des actifs de la SNCF transférés au Réseau ferré de France donne lieu à un casse-tête dans lequel il est parfois difficile de se retrouver. Ainsi, il peut paraître curieux que les caisses d'une gare de voyageurs appartiendraient à Réseau ferré de France, alors que les bâtiments resteraient dans le giron de la SNCF. »

Bon courage, messieurs, si vous créez deux EPIC ! Essayez de les faire travailler ensemble après les avoir séparés !

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

**M. Alain Marleix, rapporteur.** La commission a repoussé les deux amendements.

**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 ces amendements.

**M. le président.** Je mets aux voix par un seul vote les amendements n<sup>os</sup> 11 et 339.

*(Ces amendements ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n<sup>os</sup> 12 et 340.

L'amendement n<sup>o</sup> 12 est présenté par MM. Grandpierre, Gayssot, Auchedé et les membres du groupe communiste ; l'amendement n<sup>o</sup> 340 est présenté par MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Dans la première phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, supprimer les mots : "à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1997". »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 12.

**M. Jean-Claude Gayssot.** Cet amendement est clair : il vise à s'opposer à toute application rétroactive de la présente loi.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 340.

**M. Jean-Jacques Filleul.** Cet amendement tend à supprimer les mots : « à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1997 ».

Il ne me semble pas opportun, si cette loi est adoptée, de faire l'impasse sur plus d'un mois, sans compter les délais de parution des décrets d'application. Cela ne serait pas convenable et ce serait difficilement applicable dans la réalité des sociétés concernées.

De plus, pourquoi avoir reporté, en novembre, ce projet de loi, si c'est pour, maintenant, insister sur son urgence, au point de bouleverser le règlement de l'Assemblée et d'obliger celle-ci à progresser à marche forcée dans l'examen de ce texte – ce qui est en contradiction avec les principes qui ont inspiré la mise en place de la session unique ?

Le respect dû au Parlement exigerait pour le moins qu'on attende la fin des débats et la promulgation de la loi pour l'appliquer ! Le prétexte de « boucler » le budget de 1997 de la SNCF ne tient pas, puisque vous auriez pu accepter un budget provisoire.

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

**M. Alain Marleix, rapporteur.** La commission les a repoussés. Il est évident que tout report de la date de reprise de la dette léserait la SNCF. À cet égard aussi, la réforme est urgente.

**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 ces amendements.

**M. le président.** Je mets aux voix par un seul vote les amendements n<sup>os</sup> 12 et 340.

*(Ces amendements ne sont pas adoptés.)*

**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<sup>o</sup> 341, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, substituer aux mots : "à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1997" les mots : "après l'élaboration d'un schéma national des infrastructures de transports". »

La parole est à M. Christian Bataille.

**M. Christian Bataille.** Plutôt que d'affirmer la date quelque peu péremptoire du 1<sup>er</sup> janvier 1997 – je rappelle d'ailleurs que nous sommes au mois de février –, nous proposons de substituer les mots : « après l'élaboration d'un schéma national des infrastructures de transports ».

Ainsi que je l'expliquais tout à l'heure, on peut craindre que cette loi ne soit qu'une étape d'un développement dont on ne connaît pas les étapes suivantes.

Au fond, tout cela manque de cohérence.

Chacun, hier, selon les opportunités, s'est évertué à démontrer l'excellence de la LOTI. On l'oubliera à d'autres moments, puisqu'on proposera même, dans d'autres parties du texte, de la transformer, voire de la déformer.

Ce que nous vous proposons ici, c'est un mouvement intellectuel du même ordre. Elaborer un schéma national des infrastructures de transports est une démarche qui doit précéder toute autre démarche, comme celle que nous abordons aujourd'hui.

Le schéma national des infrastructures de transports – et je ne reviendrai pas longuement sur ce point, qui a déjà été développé par mes collègues hier – doit prendre en compte tous les éléments qui concernent les infrastructures de transports. Il faut étudier le rôle de la route, mais aussi celui de la voie d'eau, du transport combiné rail-route, du ferroutage, avant de réfléchir à cette loi de partition et de démantèlement.

Mais votre empressement à démanteler la SNCF, ou l'ex-SNCF pourra-t-on dire dans quelques jours, est si grand que vous mettez, non pas, comme l'a dit excellemment un de nos collègues « la charrue avant les bœufs » – s'agissant du sujet qui nous réunit aujourd'hui, ce serait curieux ! *(Sourires)* –, mais les wagons devant la locomotive ! *(Sourires.)*

**M. Michel Bouvard.** On ne peut pas construire sur des fondations qui ne sont pas solides !

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

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

Je me suis livré à un petit calcul. Avec un déficit global de 16 milliards de francs, la SNCF enregistre 47 à 48 millions de francs de pertes chaque jour. Tout retard est évidemment très grave pour sa situation financière. *(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.** 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<sup>o</sup> 341.

*(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° 342, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, substituer aux mots : "à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1997", les mots : "une fois le schéma directeur du réseau ferroviaire prévu au II de l'article 17 de la loi n° 95-115 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire élaboré". »

Il s'agit là d'un amendement de repli, sur lequel je donne la parole à M. Le Déaut.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Dans cette discussion, où les argumentations sont très élaborées, on n'a pas l'impression qu'il y ait une volonté de concertation du Gouvernement.

Le Gouvernement veut faire passer ce projet en force !

Il est de mauvaise méthode législative de prévoir l'entrée en vigueur d'une disposition législative à une date qui est déjà dépassée. Cela signifie que la loi s'appliquerait alors que nous ne l'avons pas encore votée !

**M. Michel Bouvard.** C'est ce que vous avez fait pour les exonérations sur le foncier bâti !

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Oui, mais, en matière fiscale, ce n'est pas du tout la même chose ! (*Rires et exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*) Les conditions sont différentes en matière fiscale.

**M. René André.** C'est pire !

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Dans le présent texte, on va déterminer l'avenir d'une de nos grandes entreprises publiques.

Hier, je suis intervenu sur les amendements qui traitaient de l'Europe. Je demandais qu'il y ait, au niveau européen, un schéma directeur des transports ferroviaires européens permettant de coordonner les politiques des transports des différents pays, et ce dans tous les domaines, non seulement dans ceux de l'exploitation et de l'infrastructure, mais aussi dans celui de la normalisation – que tout le monde demande.

Il serait également nécessaire d'élaborer le schéma directeur du réseau ferroviaire prévu au paragraphe II de l'article 17 de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire. Comment, en effet, concevoir que l'on puisse aujourd'hui mettre en place une loi sans avoir au préalable élaboré un schéma directeur du réseau ferroviaire ?

Compte tenu de la dette qui va « plomber » RFF, cet établissement ne pourra démarrer dans de bonnes conditions. Il n'y aura plus d'investissements. Et, étant donné le faible montant des dotations de l'Etat qui sont prévues – je n'ai pas eu de réponse sur les chiffres que j'avais tout à l'heure quant à la dotation annuelle de l'Etat à RFF et je souhaiterais que le rapporteur nous dise s'ils sont exacts –, on risque, faute d'un réel schéma directeur, d'arriver à un véritable démaillage du territoire.

Il est évident que les élus n'entendent pas assumer la responsabilité de ce qui pourrait être un démaillage du territoire. La suppression de 6 000 kilomètres de lignes secondaires, qui avait été évoquée par Jean Bergougnoux, un des présidents – il y en a eu beaucoup ces derniers temps – de la SNCF, devant la commission des finances de l'Assemblée nationale en septembre 1995, est encore dans tous nos esprits.

Nous souhaiterions que la réforme Haenel, qui prévoyait le transfert aux régions des transports ferroviaires régionaux, soit menée à bien. Encore faut-il veiller à la réévaluation durable des subventions d'équilibre versées aux régions, à l'utilisation effective de ces crédits pour les transports régionaux, à l'affectation de moyens à l'adaptation des infrastructures et des matériels, à la modulation des ressources attribuées aux régions en fonction de leur potentiel économique, à la cohésion du système de transports entre les différentes régions pour assurer une homogénéité des conditions d'accès au réseau malgré des politiques variées.

La modernisation de la SNCF passe par une réduction de volume de ses services centraux, laquelle résultera, au-delà des progrès de productivité, des transferts d'activité.

Ces différents points montrent bien que, tant qu'on n'aura pas de schéma directeur, on ne pourra pas mettre en application cette loi.

Vous disiez, monsieur le président, en me donnant la parole, « qu'il s'agissait d'un amendement de repli ». Plus qu'un amendement de repli, c'est un amendement de logique. On ne peut mettre en place une loi lorsqu'on ne sait pas ce qu'on fera en termes de réseau ferroviaire sur le territoire national. On ne peut pas mettre en place une loi quand on ne sait pas ce que l'Etat donnera comme dotations pour permettre le fonctionnement des infrastructures nouvelles. On ne peut pas faire une telle loi si l'on continue à favoriser dans notre pays la route par rapport au rail.

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

**M. Alain Marleix, rapporteur.** La commission a repoussé l'amendement : chaque jour qui passe est dramatique pour les finances de la SNCF ; il est donc urgent de réformer.

Quant aux précisions financières que vous souhaitez, mon cher collègue, vous les trouverez aux pages 78 et 79 de mon rapport.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Vous confirmez donc ce que j'ai dit ! On ne fera rien avec ça !

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 342.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** MM. Auchedé, Gayssot, Grandpierre et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 13, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, substituer à la date : « janvier 1997 » la date : « juillet 1998 ».

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

**M. Jean-Claude Gayssot.** Il est urgent – on l'a dit – de dégager la SNCF de toute la dette qui n'est pas la sienne. Il est urgent de dynamiser, par la démocratie et une volonté politique nationale, l'activité de l'entreprise publique. Il est urgent d'inverser la tendance lourde du déclin – tendance qui prévaut depuis trop longtemps.

Tout cela, il faut le faire. C'est urgent. Mais on n'est pas obligé de se précipiter pour adopter un projet qui va, au contraire, faire courir des risques, comme je l'ai dit, de démantèlement et de déclin en mettant en cause l'unité et le service public.

Pourquoi proposer « juillet 1998 » à la place de « janvier 1997 » ? Parce que cela permettrait à la fois d'élaborer une politique de développement de la SNCF en cohérence avec une nouvelle politique nationale des transports sans laisser les choses aller au fil de l'eau, comme cela a été le cas pendant plusieurs décennies, et de faire intervenir la réforme de la SNCF après les élections de 1998, au cours desquelles les Françaises et les Français seront amenés à se prononcer sur des choix nationaux, sur la politique de la France.

Je terminerai en rappelant ce que j'ai dit dans mon intervention générale : ce que vous défaites, une majorité nouvelle, progressiste, de gauche, devra avoir pour ambition de le reconstruire, afin de tourner la SNCF vers le progrès – le progrès social, le progrès économique – et le service public.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Je souhaiterais sous-amender cet amendement, monsieur le président.

**M. le président.** Vous avez la parole, monsieur Le Déaut.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** J'aurais voulu, monsieur le président, inscrire « juillet 1999 » au lieu de « janvier 1998 ». L'argumentation de mon collègue est bonne, mais, à l'heure actuelle, il y a une bataille au sein de la majorité sur les dates des élections de 1998, certains souhaitant les repousser après les sénatoriales. Je souhaiterais donc qu'on repousse la date de six mois...

**M. le président.** Monsieur le Déaut, je me permets de vous interrompre, car il s'agit là non pas d'un sous-amendement, mais d'un nouvel amendement.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 13.

**M. Alain Marleix, rapporteur.** La commission l'a repoussé.

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

**M. le président.** MM. Auchédé, Gayssot, Grandpierre et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 14, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, substituer à la date : "1997", la date : "1998". »

La parole est à M. Michel Grandpierre.

**M. Michel Grandpierre.** L'amendement n° 13 qu'a soutenu Jean-Claude Gayssot n'ayant pas été adopté, je propose, par l'amendement n° 14, que l'établissement public ayant pour objet l'aménagement, le développement et la mise en valeur de l'infrastructure du Réseau ferré national soit créé le 1<sup>er</sup> janvier 1998 et non le 1<sup>er</sup> janvier 1997. Il n'est pas besoin d'examiner longuement un calendrier pour s'apercevoir que cette dernière date est largement dépassée.

Certes, on pourra me rétorquer que, exception faite de la loi pénale, rien n'interdit la rétroactivité de certaines dispositions, mais, de toute évidence, la complexité de la question de l'avenir du secteur ferroviaire dans notre pays impose de prendre le temps de la réflexion.

L'importance qualitative et quantitative des décrets d'application qui vont venir confirme aussi cette nécessité.

Bref, nous proposons, par notre amendement, de repousser au 1<sup>er</sup> janvier 1998 la date d'entrée en vigueur de la réforme.

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

**M. Alain Marleix, rapporteur.** La commission a rejeté l'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-Yves Le Déaut.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** L'argumentation de nos collègues du groupe communiste est bonne. Il est déjà grave de procéder à cette réforme, mais, en plus, elle a un effet rétroactif.

Le choix de l'année 1998 me paraît donc meilleur que celui de l'année 1997, d'autant que l'année prochaine va être une année fertile en événements politiques dans notre pays puisque pas moins de quatre élections sont prévues, dont les dates divisent d'ailleurs la majorité.

Pour ma part, j'aurais préféré retenir l'année 1999, mais vous ne m'avez pas laissé m'exprimer, monsieur le président.

**M. le président.** Si, monsieur Le Déaut, je vous ai laissé vous exprimer, mais je vous ai indiqué qu'il ne s'agissait pas d'un sous-amendement.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** En retenant l'année 1998, on se rapprocherait finalement de la date à laquelle certains voudraient repousser certaines élections, peut-être pour ne pas les jumeler avec d'autres qui pourraient être difficiles pour l'actuelle majorité.

Un tel report permettrait de se donner le temps de la réflexion avant de procéder à une modification majeure du statut de la SNCF. Voilà pourquoi je suis contre les avis de la commission et du Gouvernement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 14. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n° 343 corrigé et 17, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 343 corrigé, présenté par MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Dréaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste, est ainsi rédigé :

« A la fin de la première phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, substituer aux mots : "un établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé Réseau ferré de France", les mots : "une filiale de la SNCF dénommée Réseau ferré de France". »

L'amendement n° 17, présenté par MM. Auchédé, Gayssot, Grandpierre et les membres du groupe communiste, est ainsi rédigé :

« Compléter la première phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> par les mots : "filiale de la Société nationale des chemins de fer français". »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour soutenir l'amendement n° 343 corrigé.

**M. Jean-Jacques Filleul.** Cet amendement a pour objet de maintenir la cohésion et la synergie qui existent entre les infrastructures et l'exploitation, tout en marquant,

grâce à la filialisation, leur séparation organique. Il garantit – chacun en comprendra la nécessité – l'unicité du service public, tout en séparant suffisamment les comptes pour permettre à l'Etat de prendre réellement ses responsabilités face aux charges d'infrastructure.

On voit bien que vous avez la volonté d'ouvrir l'accès au réseau à des opérateurs privés en procédant à une séparation en deux EPIC, auxquels, comme nous l'avons abondamment expliqué, vous ne donnez pas les moyens de survivre. La filialisation permettrait d'éviter un tel processus.

Nous avons voulu, dans une attitude constructive, proposer de transformer RFF en établissement public de financement du réseau ferré français ayant pour mission de gérer le soutien financier apporté par l'Etat et les collectivités locales à la SNCF en vue de l'apurement de sa dette et de prendre part au financement de ses investissements futurs. Toutefois, cet amendement s'est vu appliquer l'article 40, et c'est bien dommage.

Le problème essentiel de la SNCF étant son endettement – lequel n'est absolument pas résolu par le texte qui nous est proposé – nous ne pouvons pas faire de contre-proposition sous peine de tomber sous le coup de l'article 40.

Le présent projet de loi ne permettra pas de régler le problème posé par la situation financière de la SNCF. En fait, vous prenez prétexte de cette situation pour rompre l'unicité de la SNCF, l'unicité du service public français du rail et pour permettre, à terme, l'accès au réseau à des entreprises privées.

Notre amendement prévoyait au contraire de garantir l'unicité de la SNCF et de régler le problème des charges d'investissement.

**M. le président.** La parole est à M. Louis Pierna, pour soutenir l'amendement n° 17.

**M. Louis Pierna.** Comme tout le monde a dû le comprendre, nous sommes contre la partition de la SNCF, pour diverses raisons qui ont été développées ici et, tout simplement, parce que c'est le bon sens.

La partition qui est proposée créera immanquablement des problèmes techniques, administratifs et sociaux. C'est pourquoi nous demandons, comme vient de le faire Jean-Jacques Filleul, que RFF devienne une filiale de la SNCF.

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

**M. Alain Marleix, rapporteur.** La commission les a rejetés, considérant qu'ils étaient aux antipodes de l'esprit même du projet.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Ces deux amendements ne répondent absolument pas au souci de clarification qui nous inspire. En outre, la proposition qu'ils contiennent est techniquement incorrecte.

Le Gouvernement y est défavorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 343 corrigé.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 17.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** MM. Gayssot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 15, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, après les mots : "Il est créé à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1997", insérer les mots : ", après consultation de l'ensemble des salariés de la SNCF,".

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

**M. Jean-Claude Gayssot.** Cet amendement répond à un simple souci de démocratie, puisqu'il propose que Réseau ferré de France soit créé après consultation de l'ensemble des salariés de la SNCF.

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

**M. Alain Marleix, rapporteur.** Contre.

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

**M. le président.** MM. Grandpierre, Gayssot, Auchédé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 16, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, après les mots : "1<sup>er</sup> janvier 1997", insérer les mots : ", après consultation des organisations syndicales représentatives du personnel de la SNCF,". »

La parole est à M. Michel Grandpierre.

**M. Michel Grandpierre.** Monsieur le ministre, vous indiquiez officiellement dans un communiqué, le 4 novembre dernier, à l'occasion du report de la discussion du projet de loi : « La concertation sera approfondie dans les semaines qui viennent. »

Les raisons de ce report résidaient, selon vous, dans le Livre blanc de la Commission européenne, qui avait « ajouté de l'inquiétude et du doute ».

N'oublions pas que la pression de la Commission européenne pour la déréglementation est toujours aussi grande !

Une chose pourtant a changé : c'est la hâte avec laquelle vous souhaitez, monsieur le ministre, faire adopter un texte dont chacun sait qu'il va à l'encontre des intérêts de nos compatriotes pour ce qui relève de l'offre de transports publics et à l'encontre encore des 170 000 femmes et hommes qui participent à l'activité de la Société nationale des chemins de fer français.

Vous indiquiez encore, monsieur le ministre : « Les hommes avant tout. Les cheminots ont toujours montré leur capacité à relever les défis. On fera la réforme avec les hommes, pas contre ou sans eux. »

L'empressement avec lequel est menée la discussion d'un projet aux conséquences si importantes pour l'avenir de notre pays est selon nous peu conforme à la volonté annoncée de faire la réforme avec les hommes.

L'amendement que nous vous proposons d'adopter à l'article 1<sup>er</sup> prévoit de consulter les organisations syndicales représentatives du personnel de la SNCF avant la création de RFF.

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

**M. Alain Marleix, rapporteur.** Rejet.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Je le répète, ce texte a fait l'objet d'une très large réflexion et d'un très large débat.

Les travaux ont duré près d'un an. Les organisations syndicales ont été reçues à de très nombreuses reprises. Elles ont eu entre les mains l'avant-projet de loi, puis le projet définitif. Elles ont eu à leur disposition, avant même que le Parlement examine le projet de loi, les avant-projets de décret.

Cela dit, monsieur Grandpierre, la loi est faite par les représentants du peuple. Et comme la SNCF appartient à la nation, il appartient donc aux représentants du peuple de légiférer en la matière. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. Jean-Claude Gayssot.** Nous ne mettons pas cela en cause !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 16. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** MM. Gayssot, Grandpierre, Auchedé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 48, ainsi rédigé :

« I. – A la fin de la première phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, substituer aux mots : "Réseau ferré de France" les mots : "Réseau national ferré".

« II. – En conséquence, procéder à la même substitution dans tous les articles du projet de loi ainsi que dans son intitulé. »

La parole est à M. Jean-Jacques Gayssot.

**M. Jean-Claude Gayssot.** Monsieur le ministre, vous venez de nous indiquer que les représentants de la nation devaient se prononcer puisque la SNCF appartient à la nation. C'est également le cas de l'EPIC que vous proposez de créer. En conséquence, par l'amendement n° 48, nous proposons de substituer aux mots : « Réseau ferré de France » les mots : « Réseau national ferré ».

**M. Jean-Louis Idiart.** Très bien !

**M. Jean-Claude Gayssot.** Vous me répondrez sans doute que le mot « France » recouvre cette dimension (*Rires sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République*), mais ce n'est pas obligatoire ! D'ailleurs, vous vous préparez à privatiser France Télécom, et pourtant il y a le mot « France » dans la dénomination de cet organisme.

Le Club Med pourrait s'appeler Club Med de France, et il resterait pourtant une entreprise privée.

En parlant de Réseau ferré national, il y aurait concordance avec la Société nationale des chemins de fer. Ce serait l'affirmation du caractère national de l'EPIC que vous proposez de créer.

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

**M. Christian Bataille.** Très juste !

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

**M. Alain Marleix, rapporteur.** La commission a considéré que le débat sur ce point avait été tranché de façon satisfaisante au Sénat. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

**M. Christian Bataille.** Ce n'est pas une réponse !

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Monsieur Gayssot, on dit bien PCF et non PCN ! (*Rires sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Le Gouvernement est défavorable à l'amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 48. (*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° 344 corrigé, ainsi rédigé :

« Dans la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, substituer aux mots : "Cet établissement" le mot : "Cette filiale". »

**M. le président.** A mon avis, cet amendement n'a plus d'objet puisqu'il est la conséquence de l'amendement n° 343 corrigé qui n'a pas été adopté. Cela dit, monsieur Idiart, si vous voulez vraiment le défendre, vous avez la parole.

**M. Jean-Louis Idiart.** J'interviens surtout pour répondre à M. le rapporteur.

C'est absolument extraordinaire ! On nous explique qu'il n'est pas nécessaire d'engager un débat car il a déjà été tranché dans une autre assemblée, en l'occurrence le Sénat, et qu'il suffit de se référer aux travaux de la Haute Assemblée.

Avec l'examen de l'article 1<sup>er</sup>, nous avons commencé à entendre un peu le ministre et le rapporteur. Il est vrai que jusqu'à présent nous avons l'impression qu'il y avait d'un côté ceux qui voulaient que le débat soit porté devant le pays, c'est-à-dire les membres de l'opposition, et, de l'autre, la grande muette ! Mais si c'est pour nous dire : « Messieurs les députés, le Sénat a travaillé, ce n'est pas la peine de discuter, préparez-vous à rentrer dans vos circonscriptions, en train quand c'est encore possible », c'est inadmissible !

On évoque aussi la nécessaire rapidité avec laquelle cette loi doit être mise en œuvre. Mais enfin, de qui se moque-t-on ? On pouvait très bien discuter ce texte au mois de décembre dernier ! Et qu'a-t-on fait depuis 1993 ? A l'époque, M. Balladur s'est pourtant fait tanner le cuir de nombreuses fois pour que le nouveau contrat soit discuté. On nous a expliqué alors qu'il fallait attendre que le président Fournier parte à la retraite. Puis, on a fait porter le chapeau au nouveau directeur, M. Bergougnoux, qui a dû partir car, selon le Premier ministre, il ne dialoguait pas suffisamment ; pour un peu, il était presque le responsable des mouvements de 1995 ! Aujourd'hui, on ne débat pas davantage devant la responsabilité nationale. A ce compte-là, le Premier ministre devrait s'appliquer à lui-même le traitement qu'il a infligé à M. Bergougnoux : il devrait se licencier ! (*« Très bien ! » sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

**M. Alain Marleix, rapporteur.** Monsieur Idiart, je ne fais que rapporter ce qu'a décidé la commission. Celle-ci a décidé en toute souveraineté de garder l'appellation adoptée par le Sénat, point final. Je ne peux pas faire autre chose, vous en conviendrez.

Cela dit, la commission a émis un avis défavorable sur l'amendement n° 344 corrigé.

**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° 344 corrigé.

(*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° 349, ainsi rédigé :

« Dans la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, après les mots : "principes du service public", insérer les mots : "dérogant aux règles de la concurrence". »

La parole est à M. Maurice Depaix.

**M. Maurice Depaix.** Cet amendement vise à affirmer que le service public du rail doit pouvoir, pour mener à bien ses missions, déroger aux règles de la concurrence.

Pour la SNCF, la seule maîtrise comptable, la seule référence à la concurrence est pernicieuse. Une telle référence puise sa source dans l'expression économique la plus ultra-libérale et risque de mener la SNCF à sa disparition.

Le service public relève d'une autre dimension, d'une autre démarche qui n'est pas uniquement économique. Le véritable service public doit rendre service aux hommes et à la société, contribuer à l'aménagement du territoire. En outre, l'Etat doit y jouer un rôle majeur. Une telle logique s'oppose à la logique de ceux qui veulent réduire le service public pour mieux le détruire.

Loin d'apaiser les craintes, le projet du Gouvernement contribue à les accentuer, à accroître les inquiétudes. Pour apaiser quelque peu ces craintes, il faut affirmer haut et fort que l'EPIC Réseau ferré de France sera un service public dérogeant aux règles de la concurrence.

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

**M. Alain Marleix, rapporteur.** La commission a rejeté cet amendement, qui lui semble mal s'insérer dans le texte. Il pourrait conduire à distinguer deux catégories de service public : ceux qui dérogent aux règles de la concurrence et les autres. Une telle précision paraît réductrice.

**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° 349.

*(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° 357, ainsi rédigé :

« Dans la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, après les mots : "principes de service public", insérer les mots : "et aux dispositions prévues au chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> de la loi n° 82-1153 d'orientation des transports intérieurs". »

La parole est à M. Christian Bataille.

**M. Christian Bataille.** Par cet amendement, nous proposons de faire référence à des dispositions de la loi d'orientation des transports intérieurs, la fameuse LOTI dont certains ont fait grand cas hier. Une telle précision nous paraît indispensable, car, comme je l'ai expliqué, ce texte comporte de grands risques pour l'avenir du service public du rail. Les principes généraux concernant les transports intérieurs, énoncés dans la LOTI, doivent donc être rappelés.

Par amendement n° 357, nous proposons que l'aménagement, le développement et la mise à niveau du réseau ferroviaire satisfassent les besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité.

La LOTI permet de répondre à certaines des préoccupations exprimées ici, car elle dispose que le système des transports intérieurs concourt à l'unité, à la solidarité nationale, à la défense du pays, au développement économique et social, à l'aménagement équilibré du territoire et à l'expansion des échanges internationaux, notamment européens ; notre collègue Gayssot a même proposé d'ajouter le mot « national » après le mot « réseau ». La LOTI affirme en effet certains principes qu'il est indispensable de rappeler si l'on veut ancrer la loi que nous examinons aux principes républicains et éviter qu'elle ne soit utilisée ultérieurement, ainsi que nous le craignons, comme prétexte à un démantèlement préparant la privatisation dont vous espérez avoir les moyens politiques après le printemps 1998.

La LOTI dispose qu'il faut « rendre effectif le droit qu'a tout usager de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens, ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter lui-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix ». Le texte date de 1982, c'est-à-dire d'une quinzaine d'années seulement, mais on a l'impression que cela fait des siècles et que les « modernes » que vous êtes considèrent désormais la liberté et la faculté affirmées par la LOTI comme totalement obsolètes.

Vous avez choisi depuis longtemps de développer d'autres moyens de transport : la route et le canal Rhin-Rhône, par exemple, qui nécessite des investissements vertigineux, pharaoniques.

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

**M. Christian Bataille.** Cette loi de démantèlement du ferroviaire prend acte du déclin du ferroviaire et le précipite.

Je me réjouis de vous voir vous parer des plumes du paon et de faire référence à la LOTI, proposée en 1982 par le gouvernement de Pierre Mauroy, mais il faut en accepter tous les principes et toutes les conséquences, nous ne cesserons de le rappeler au cours de ce débat.

**M. Philippe Legras.** Et le TGV-Est ?

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

**M. Alain Marleix, rapporteur.** La commission l'a repoussé car il apparaît inutile. Les dispositions de la LOTI continueront bien entendu à s'appliquer totalement.

**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° 357.

*(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° 350, ainsi rédigé :

« Dans la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, après les mots "principes du service public" insérer les mots : "en raison de la mission essentielle de ce mode de transport dans la mise en œuvre du droit au transport". »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

**M. Jean-Jacques Filleul.** Christian Bataille a rappelé opportunément l'importance de la LOTI pour chacun d'entre nous. Il est essentiel de souligner tout ce qu'elle a

apporté en ce qui concerne le droit au transport. Celui-ci suppose une bonne irrigation du territoire par des infrastructures de transport, ce qui commande au nouvel établissement qui en aura la charge de développer celles-ci dans le respect du droit inaliénable de nos concitoyens.

Mais nous voyons ce que vous faites avec votre politique de désengagement à outrance de l'Etat dans tous les domaines de la vie quotidienne. Et nos concitoyens ne sont pas rassurés, avec ce que vous avez fait pour le droit à la santé, le droit au travail, le droit au logement et à la culture.

Ce texte relève de la même logique en sacrifiant en douceur, en catimini – car vous avez peur des mouvements sociaux – le droit au transport des Français. Ceux-ci s'en apercevront plus tard, trop tard, sans doute, car le manque de lisibilité de ce projet masque en fait une attaque en deux temps.

**M. Michel Bouvard.** Qu'avez-vous fait en Ardèche ?

**M. Jean-Jacques Filleul.** Je rappelle simplement que le principe d'égalité est un principe constitutionnel qui fait de chaque citoyen l'égal des autres. C'est au nom de ce principe que le droit au travail, le droit au logement ou encore le droit à l'éducation sont régulièrement réaffirmés. Mais le droit au transport est souvent oublié, et peu nombreux sont ceux qui s'interrogent sur l'accès de tous aux transports publics ; or des populations entières sont aujourd'hui privées de l'accès aux transports ferroviaires...

**M. Michel Bouvard.** En Ardèche ! Par votre faute !

**M. Jean-Jacques Filleul.** ... et nous imaginons sans peine ce qui se passerait si des transporteurs privés s'intégraient au réseau.

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

**M. Alain Marleix, rapporteur.** La commission a repoussé cet amendement qui n'a pas de portée normative et se borne à reprendre un objectif affirmé par l'article 2 de la LOTI.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** L'article 12 du projet de loi répond à la préoccupation exprimée par cet amendement, auquel le Gouvernement est par conséquent défavorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 350.

*(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° 351, ainsi rédigé :

« Dans la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, après les mots : "principes du service public", insérer les mots : "en raison du caractère de domaine public des infrastructures de transport ferroviaire". »

La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Bien que cet amendement ait été examiné en quelques secondes par la commission, je pense, mes chers collègues, que vous serez sensibles à nos arguments.

Cet amendement est important car son adoption aurait des conséquences sur la manière d'appréhender la dette de la SNCF et de la répartir entre les deux EPIC. En

effet, la gestion de la dette proposée par le texte reflète une vision purement comptable des investissements réalisés grâce à l'endettement. La gestion patrimoniale n'est pas prise en compte. On met la dette en avant, mais personne ne dit qu'avec l'argent dépensé par le contribuable on a produit des biens qui sont aujourd'hui la propriété de la nation. Il y a eu une formidable augmentation de notre patrimoine public et ces biens sont hypothéquables.

Une gestion patrimoniale des investissements réalisés dans les infrastructures ferroviaires aurait pour conséquence une prise en charge totale de l'endettement de la SNCF. Cela permettrait de montrer de façon lisible au contribuable que l'argent de ses impôts a un rôle positif pour la collectivité, et que lui-même y gagne en liberté pour ses déplacements, en sécurité, en protection de l'environnement et en qualité de la vie.

**M. Michel Bouvard.** Vous changez le plomb en or ! C'est de l'alchimie !

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Je donnerai un exemple à notre collègue Bouvard, qui semble ne pas comprendre. Comme je l'ai dit hier, j'ai présidé l'office d'évaluation des choix technologiques de l'Assemblée, et je sais que le réseau de la SNCF a une valeur bien plus importante qu'on ne le croit, ne serait-ce que du fait des droits de passage auxquels ils ouvrent droit, les fibres optiques pouvant passer dans les voies ferrées. Ainsi, en Allemagne, Mannesmann a offert 2 milliards de deutschemarks, c'est-à-dire à peu près 7 milliards de francs, pour obtenir ce droit de passage, et pris une participation de 49 %. Plusieurs entreprises voudraient entrer dans le capital de la SNCF, ou tout au moins obtenir un droit de passage, et se battent déjà à cette fin pour concurrencer France Télécom, entreprise nationale. Trois entreprises au moins sont intéressées : la Générale des eaux, alliée à Deutsche Telekom, le groupe Bouygues, allié au groupe italien de la STET, et le groupe américain AT & T.

Dans l'optique d'une gestion patrimoniale, il y a donc 5 à 7 milliards de francs à gagner, ce qui n'est pas négligeable, mais l'Etat va se désengager.

Alors que ce texte aura des conséquences majeures, on n'a pas encore évoqué cette question. Et si la SNCF ou Réseau ferré de France veulent diminuer une dette pharaonique qui s'élève à 134 milliards, ils chercheront à vendre le droit de passage, et ils le feront au détriment d'une autre entreprise publique, France Télécom. Voilà à quoi nous aboutirons si nous ne réglémentons pas.

Je souhaite que vous réfléchissiez à ce problème, mes chers collègues, car les chiffres que j'ai cités sont justes.

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

**M. Alain Marleix, rapporteur.** La commission a repoussé cet amendement, considérant qu'il introduisait une précision peu utile dans la mesure où l'article 1<sup>er</sup> fait déjà deux fois référence au principe de service public.

En outre, l'article 10 précise bien que les infrastructures ferroviaires ont un caractère de domaine public.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Et en ce qui concerne le droit de passage ?

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** L'article 10 répond aux préoccupations que vient d'exprimer M. Le Déaut. Le Gouvernement est par conséquent défavorable à l'adoption de cet amendement.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** L'avenir dira qui a raison !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 351.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royale, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 358, ainsi rédigé :

« Dans la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, substituer aux mots : "le transport ferroviaire", les mots : "le service public du rail". »

La parole est à M. Louis Mexandeu.

**M. Louis Mexandeu.** Cet amendement vise à renforcer le caractère de service public des équipements ferroviaires. Nous nous étonnons que l'article 1<sup>er</sup>, après avoir fait appel à la notion de service public, ajoute la précision : « dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France ». Cela nous paraît trop neutre et permet toutes les dérives vers un affermage ou une vente des infrastructures du service public des chemins de fer au secteur privé.

L'histoire de la nationalisation des chemins de fer français est longue. Elle a commencé, dans la logique libérale et ultralibérale du XIX<sup>e</sup> siècle, par le développement de compagnies autonomes.

Il a fallu attendre les années 1907 et 1908 pour voir le rachat par l'Etat d'un de ces réseaux, le réseau Ouest. La gestion privée était à cette époque synonyme de désordre, de gabegie et de lourdes pertes financières, à tel point que l'Etat a racheté ce réseau pour des raisons d'efficacité.

Mais il ne s'agissait pas seulement d'assurer la prééminence de l'Etat. On peut admirer, au service des transports de l'Assemblée, une affiche datant de la création de la SNCF, c'est-à-dire de l'époque du Front populaire. Elle représente en gros plan une locomotive, avec les mots « exactitude » et « Etat ». Cela montre bien le progrès que permettait l'unification du réseau, le surcroît d'efficacité, de régularité et d'exactitude qu'entraînait le seul fait que le réseau soit confié à l'Etat, et il faut reconnaître que, de ce point de vue, le personnel de la SNCF n'a jamais failli.

C'est l'une des raisons fondamentales pour lesquelles nous nous opposons de manière générale à toute atteinte au service public. Nous défendons l'idéologie du service public, non seulement pour les progrès que celui-ci permet, mais aussi pour la péréquation sociale qu'il implique. Toutes les régions doivent être traitées de la même manière, qu'il s'agisse du transport ferroviaire, de La Poste ou des télécommunications quels que soient la condition sociale et le lieu de l'habitat, alors que la logique libérale aboutit à des différenciations fondées sur le seul profit. Tel est le souci qui nous anime.

Le début de la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> deviendrait : « Cet établissement a pour objet, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir ce service public du rail... » Car nous pensons qu'il n'y a pas, dans ce texte, de réelle volonté de promotion du transport ferroviaire. Je ne soupçonne pas M. le ministre de mauvaise foi, mais...

**M. Michel Bouvard.** On a vu ce que vous avez fait en Ardèche !

**M. le président.** Monsieur Mexandeu, il va falloir conclure. Vous avez largement dépassé votre temps de parole de cinq minutes.

**M. Louis Mexandeu.** Nous devons choisir entre le projet pharaonique et ruineux du canal Rhin-Rhône, qui va coûter, pour le premier investissement, 50 milliards,

dont personne ne veut et qui va détruire l'environnement alors que le trafic sera misérable, et les investissements en faveur du chemin de fer.

Voilà pourquoi nous proposons cet amendement, estimant que l'apparente neutralité de la rédaction de l'article recèle bien des dangers. *(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, estimant qu'il était redondant.

**M. Léonce Deprez.** C'est le moins qu'on puisse dire !

**M. Alain Marleix, rapporteur.** L'article 1<sup>er</sup> fait déjà deux fois référence à la notion de service public. Les missions de service public de la SNCF y sont rappelées avec au moins autant de précision que dans la LOTI.

**M. Michel Bouvard.** On pourrait aussi préciser que le transport ferroviaire est « au service du public » !

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** La proposition de M. Mexandeu est réductrice et traduit une conception restrictive du transport ferroviaire.

Pour ces raisons, le Gouvernement est défavorable à cet amendement.

**M. Michel Bouvard.** Très bien !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 358.

*(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° 346, ainsi rédigé :

« Dans la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, après les mots : "le transport ferroviaire", insérer les mots : "de marchandises et de voyageurs". »

La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** La précision que propose d'introduire cet amendement est très importante.

M. Martinand nous a dit : « Le fret, c'est fini ! » J'ai eu une discussion avec lui à ce sujet.

**M. Léonce Deprez.** Mauvaise querelle !

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Non ! Son rapport montre bien que le chiffre d'affaires du fret est actuellement réalisé à 96 % par la route, à epsilon par les voies navigables et à moins de 4 % par le rail. Notre amendement vise donc à réaffirmer la nécessité, pour la SNCF, de s'intéresser au fret et de ne pas baisser sa garde, de ne pas abandonner ce marché.

Mais la supériorité écrasante de la route ne tient pas compte, j'ai insisté sur ce point dans mon exposé liminaire, des coûts externes du transport routier ; il faut donc affirmer que la SNCF a vocation à définir une stratégie de transport du fret. Quant on se penche sur l'histoire de la politique commerciale de la société, on voit que, déjà en 1842, à l'occasion de la première charte des transports, Lamartine a tenu des propos très importants dans cette assemblée.

**M. Julien Dray.** Qu'a-t-il dit ?

**M. Jean-Yves Le Déaut.** De 1842 à 1929, il y a eu un monopole du rail, qui assurait non pas 4 %, mais 100 % du fret, car le transport routier ne venait qu'en appoint et la concurrence de la navigation intérieure et du cabotage maritime était marginale.

L'importance du chemin de fer dans la vie économique du pays a conduit les pouvoirs publics à imposer aux compagnies concessionnaires de lourdes sujétions de service public.

De 1930 à 1970, c'est la fin du monopole du rail : la concurrence de la route et des oléoducs apparaît et se développe rapidement. Les pouvoirs publics atténuent les obligations du chemin de fer et tentent de coordonner les deux modes de transport. La politique commerciale des compagnies, puis de la SNCF, consiste à surveiller de près le marché des transports et à engager les adaptations nécessaires. Mais celles-ci utilisent mal leurs moyens commerciaux, elles améliorent mal leur offre de transport, elles négocient mal les réformes de tarification avec les pouvoirs publics.

De 1970 à nos jours, on a assisté à la baisse continue de la politique du fret de la SNCF en dépit de la création du SERNAM, le Service national des messageries, en dépit de l'introduction dans le parc de wagons spécialisés par catégorie de marchandises, mieux adaptés aux méthodes modernes de manutention et de conditionnement et en dépit de la création du FERCAM en 1978, qui a instauré le transport combiné fer-camion.

Aujourd'hui, on a l'impression que l'on affiche des objectifs sans se donner les moyens de les atteindre.

On nous a parlé du « service public à la française ». On nous parle maintenant du « transport combiné » après avoir insisté sur l'équilibre entre le rail et la route. Mais cet équilibre ne sera pas possible sans une politique volontariste d'investissement. Et cette politique, vous ne l'avez pas !

Nous proposons en conséquence que soit affirmé avec la plus grande détermination que l'établissement public créé à l'article 1<sup>er</sup> aura aussi pour mission de promouvoir le transport ferroviaire « de marchandises et de voyageurs ». (*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, qui tend à introduire une précision qui nous paraît inutile, voire réductrice. La loi traite du réseau ferroviaire en général, et c'est certainement mieux ainsi.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Le fret, c'est fini !

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Le Gouvernement trouve aussi que la précision est inutile. Il est donc défavorable à l'amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Léonce Deprez.

**M. Léonce Deprez.** C'est la deuxième fois en deux jours que M. Le Déaut évoque un rapport d'un haut fonctionnaire. Ce faisant, notre collègue met à profit le silence obligé de M. Martinand, qui n'a jamais laissé entendre que le fret, c'était fini.

Il a fait le constat du chiffre d'affaires,...

**M. Jean-Yves Le Déaut.** C'est ce que je viens de dire !

**M. Léonce Deprez.** ... comme c'était son devoir. Il n'a jamais laissé entendre qu'il fallait succomber à une tentation que nous n'avons d'ailleurs pas.

Le transport du fret demeurera une des obligations de la SNCF et le projet de loi ne laisse aucunement entendre qu'il pourrait en être autrement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 346.

(*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° 347, ainsi rédigé :

« Dans la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, après les mots : "développement durable", insérer les mots : "et d'aménagement équilibré du territoire". »

La parole est à M. Maurice Depaix.

**M. Maurice Depaix.** Cet article 1<sup>er</sup> est un article important, et c'est pourquoi il convient de rédiger correctement.

L'amendement que j'ai l'honneur de défendre, au nom de mon groupe, vise à préciser dans la loi que les missions de l'établissement public créé par cet article doivent être aussi assumées dans une logique d'aménagement équilibré du territoire.

Tous les mots sont indispensables : « logique » et « aménagement équilibré du territoire ».

Socialement, la SNCF a été, est encore, et nous souhaitons qu'elle le demeure dans l'avenir, un formidable instrument d'aménagement du territoire qui estompe les inégalités géographiques et favorise les solidarités territoriales. Les missions de l'établissement créé par l'article 1<sup>er</sup> doivent contribuer à poursuivre cet objectif.

Il est d'ailleurs révélateur que l'aménagement du territoire ne figure pas expressément dans les missions du Réseau ferré de France.

Il est révélateur que votre seule préoccupation, en créant ce nouvel EPIC, soit de réduire, pour le budget de l'Etat, le coût de la mise en œuvre d'un vrai service public du rail accessible à tous en tous points du territoire, et non de rendre ce service performant, de le moderniser.

D'ailleurs, la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire est au point mort : elle reste un catalogue de bonnes intentions dont rien de concret ne sort.

Instrument d'aménagement et, souvent, trait d'union entre le monde rural et le monde urbain, le rail est un instrument économique essentiel.

Il convient d'ajuster les missions de service public aux besoins quotidiens des usagers, mais nous refusons, quant à nous, le démaillage du territoire et le désengagement de l'Etat en ce domaine.

Les obligations d'équilibre d'exploitation mettront en cause la poursuite des dessertes nationales et locales et la suppression de lignes dites secondaires sera rapidement envisagée.

Le rail est le système le plus adapté aux zones peu denses pour assurer la diffusion commerciale, le maintien de l'appareil de production et le plus haut niveau de sécurité.

L'aménagement équilibré du territoire exige une lutte contre les disparités entre régions riches ou pauvres, peuplées ou dépeuplées. Aucune ville, petite ou grande, ne doit être oubliée par le service public du rail français.

**M. Michel Bouvard.** Qu'avez-vous fait en Ardèche ?

**M. Maurice Depaix.** Tel est l'objectif de notre amendement n° 347. (« 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 l'amendement.

Elu d'un département rural où 150 kilomètres de voies ferrées ont été fermés en 1989, 1990 et 1991,...

**M. Maurice Depaix.** Il faut les rouvrir !

**M. Alain Marleix, rapporteur.** ... vous imaginez, monsieur Depaix, combien je suis sensible à votre préoccupation concernant l'aménagement du territoire.

La deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> nous paraît très claire et elle suffit à garantir la prise en compte des impératifs liés à la politique d'aménagement du territoire.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Le schéma du réseau ferroviaire auquel il est fait référence dans le projet de loi prend par nature en compte l'ensemble des préoccupations d'aménagement du territoire.

Le Gouvernement est donc défavorable à l'amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 347.

*(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° 355, ainsi rédigé :

« Dans la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, après les mots : "développement durable", insérer les mots : "et de politique intermodale des transports". »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

**M. Jean-Louis Idiart.** Cet amendement est particulièrement important car il tend à traduire l'intérêt que nous portons à la politique intermodale des transports.

Si l'on avait réellement envie d'ouvrir le dialogue, dans cet hémicycle, cet amendement pourrait recueillir l'accord de tous.

Le texte du projet de loi illustre l'absence de politique intermodale des transports : il ne retient que le point de vue ferroviaire, et plus particulièrement sous l'angle financier.

Monsieur le ministre, vous encouragez la concurrence entre les modes de transport, ce qui affaiblit sur le plan financier les entreprises publiques et privées qui, en se livrant bataille plutôt que de se focaliser sur leurs missions et la satisfaction des usagers, sont contraintes d'abandonner des lignes moins rentables et des pans entiers du service public.

M. le rapporteur ne laisse pas passer une occasion de rappeler les quelques kilomètres de lignes qui ont été supprimés à telle époque ou à telle autre...

**M. Alain Marleix, rapporteur.** Les suppressions ont frappé la moitié du réseau de mon département !

**M. Jean-Louis Idiart.** Il serait intéressant de faire le compte des lignes qui ont été fermées sur le réseau pyrénéen dans les années 60 et 70.

**M. Michel Bouvard.** Et postérieurement ?

**M. Jean-Louis Idiart.** Il ne faut pas faire des références qui vont toujours dans le même sens.

Pourriez-vous nous indiquer le nombre de kilomètres de voies ferrées fermés au cours des décennies 60, 70 et 80 ?

**M. Michel Bouvard.** Cliche !

**M. Jean-Louis Idiart.** Si vous le faisiez, on s'apercevrait alors que nombre de vos critiques sont partiales.

Air Inter Europe et la SNCF se livrent une guerre des tarifs sur des lignes desservies notamment par le TGV.

Quant à la connexion entre les différents modes de transport, il suffit de se rendre sur le terrain pour constater combien nous sommes particulièrement mauvais. Les députés qui se rendent chaque semaine de Toulouse à Paris par l'avion peuvent déplorer, à leur arrivée à Orly, l'immense pagaille due à la concurrence que se livrent les différents modes de transport reliant l'aéroport à la capitale.

**M. Michel Bouvard.** Il faut prendre le train !

**M. Jean-Louis Idiart.** Pour venir de Toulouse, l'avion est la meilleure solution, monsieur Bouvard.

On parle d'intermodalité. Mais ce qui compte, c'est d'éviter que les différents modes de transport ne se concurrencent.

Pour l'instant, je le répète, le plus intéressant, pour aller de Toulouse à Paris, c'est l'avion. Peut-être nous indiquerez-vous le coût qu'entraînerait la réalisation rapide d'un TGV entre ces deux villes. Mais serait-il intéressant de réaliser une ligne de TGV sur cette partie-là du territoire alors qu'existe une liaison aérienne ? La concurrence entre les deux moyens de transport serait stupide et, à ce sujet, une réflexion doit s'engager.

Monsieur Bouvard, vous ne raisonnez pas en termes de complémentarité entre les différents réseaux : vous cherchez au contraire à les opposer et, de ce fait, vous illustrez mes propos.

Lorsqu'on arrive à l'aéroport d'Orly, on s'aperçoit qu'on peut emprunter plusieurs lignes de la RATP, prendre un bus d'Air France, un bus de la SNCF pour rejoindre le réseau ferroviaire classique, ou encore le VAL pour rejoindre le réseau de la RATP.

**M. Michel Bouvard.** Parlons-en !

**M. Jean-Louis Idiart.** Bref, c'est une immense pagaille !

Dans d'autres grandes villes européennes, comme Bruxelles, après être descendu de l'avion, on arrive immédiatement sur le quai où l'on peut prendre un train pour se rendre au centre de la ville. A Genève, c'est la même chose.

Dans notre pays, il y a une grande pagaille organisée en matière de transport. Des efforts peuvent être faits.

La direction régionale de Toulouse a, depuis une ou deux années, décidé d'engager plusieurs actions fortes sur le terrain. Nous travaillons – conseil général de Lot-et-Garonne, syndicat mixte des transports et SNCF – sur un maillage régional particulièrement intelligent entre les transports routiers publics gérés par les collectivités et la SNCF, qui coordonne l'étude.

**M. le président.** Je vous invite à conclure, monsieur Idiart.

**M. Jean-Louis Idiart.** Dans le cadre des politiques de contrat de terroir, que nous menons aussi pour ce qui concerne la partie rurale de mon département, nous travaillons aussi avec la SNCF.

Voilà une façon intelligente de travailler ! Voilà une attitude qu'il faut encourager !

C'est la raison pour laquelle nous souhaitons que la notion d'intermodalité soit clairement inscrite dans la loi afin qu'elle ne soit pas oubliée par la suite. Avec la nouvelle partition qui nous est soumise, on ne raisonne que sur un seul mode de transport. (*« Très bien ! » sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

**M. Alain Marleix, rapporteur.** Nous sommes tous attachés au caractère intermodal des transports. Mais la préoccupation mentionnée dans l'exposé des motifs de l'amendement nous semble superfétatoire, si je puis dire. En effet, le premier alinéa de l'article 4 de la LOTI y répond.

**M. Jean-Louis Idiart.** Avec vous, l'essentiel est toujours accessoire !

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Je tiens à rassurer M. Idiart : le schéma du réseau ferroviaire, mentionné au deuxième alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, sera établi conformément à l'article 17 de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, dans le cadre d'une approche intermodale.

Le Gouvernement est donc défavorable à l'amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 355.

*(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° 348, ainsi rédigé :

« Dans la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, après les mots : "développement durable", insérer les mots : "qui prend en compte les effets des différents modes de transport sur l'environnement, la santé publique, la sécurité, la consommation d'énergie et la solidarité au regard des inégalités sociales". »

La parole est à M. Christian Bataille.

**M. Christian Bataille.** Par cet amendement, nous proposons de préciser le premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, qui fait référence à une « logique de développement durable ». L'expression est très bonne, encore que l'on soit fondé à s'interroger sur l'idéologie qui peut pousser le Gouvernement à reprendre l'idée du « développement durable ».

Cette idée, neuve il y a quelques années, est maintenant reprise par tout le monde ou presque : elle est devenue la tarte à la crème de tous les discours politiques !

Mais il faut bien se rendre compte que s'inscrire dans une logique de développement durable est quasiment antagoniste avec le choix que vous faites du libéralisme extrême, lequel privilégie le court terme et la rentabilité immédiate aux dépens de préoccupations touchant à l'environnement comme à la réduction des inégalités sociales.

Quoi qu'il en soit, nous ne pouvons que nous réjouir de vous voir vous rallier à cette logique. Cela ne peut que faire plaisir : la conversion du Gouvernement de M. Juppé est émouvante et réjouissante.

Nous proposons également de préciser que la logique de développement durable « prend en compte les effets des différents modes de transport sur l'environnement, la santé publique, la sécurité, la consommation d'énergie et la solidarité au regard des inégalités sociales ».

Enfin, nous proposons de préciser, dans deux dimensions, écologique et sociale, les incidences du « développement durable ».

La dimension écologique d'abord.

La logique de développement durable est en cohérence avec la loi sur l'air que nous a présentée Mme Lepage. Cette loi est, certes, un peu indigente, mais elle sera relayée, j'en suis sûr, par les préoccupations du ministre des transports.

Le problème du choix des modes de transport est posé et, à travers lui, il s'agit de la réponse que nous apportons au problème de la pollution de l'air. Il est certain que vouloir développer le service public du rail est une bonne chose pour lutter notamment contre l'effet de serre, dont on connaît les conséquences désastreuses – la planète aura d'ailleurs à en souffrir dans les prochaines décennies.

La France, si elle est bien placée pour le type d'énergie utilisée et son mode de consommation, accuse une véritable dégringolade pour ce qui concerne la pollution due aux transports. C'est l'un des pays d'Europe qui polluent le plus par les transports de voyageurs ou de marchandises.

La prise en compte de la logique de développement durable signifie la prise en compte de l'environnement, de la santé publique, de la sécurité – je ne reviendrai pas sur le nombre de personnes dont la vie a été détruite par un accident de la route – et de la consommation d'énergie.

L'expression « développement durable » n'est pas vide de sens : elle a un contenu.

Notre amendement permet aussi que s'exerce la solidarité au regard des inégalités sociales. Que peut être l'ambition du développement durable s'il existe différentes catégories de personnes, certaines étant autorisées à surconsommer et à surpolluer et d'autres à consommer dans de mauvaises conditions ? Que peut être l'ambition du développement durable si le souci de limiter la pollution et de protéger l'environnement n'est pas pris en considération ?

Cela dit, je me demande, monsieur le rapporteur, monsieur le ministre, quel argument vous allez bien pouvoir développer cette fois-ci pour repousser notre amendement, qui précise la logique du texte, qui en améliore le contenu...

**M. le président.** Monsieur Bataille, je vous demande de conclure.

**M. Christian Bataille.** ... et, par conséquent, qui n'est pas, comme certains autres amendements, contradictoire avec la logique du texte. Puis-je vous suggérer, monsieur le rapporteur – le choix est large – de nous répondre que la commission ne l'a pas examiné, ou qu'elle n'a pas eu le temps, ou encore que le Sénat l'a déjà repoussé ou que les précisions qu'il contient sont superfétatoires.

Depuis ce matin, vous nous avez donné un bel aperçu de vos arguments pour refuser nos amendements. Je serai curieux d'entendre celui que vous allez choisir maintenant. (*« Très bien ! » sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

**M. Alain Marleix, rapporteur.** La commission, monsieur Bataille, a en effet repoussé cet amendement.

L'argument que j'ai choisi est qu'il me paraît superflu. C'est d'ailleurs bien comme ça qu'il a été apprécié par l'ensemble de nos collègues de la commission.

**M. Christian Bataille.** Vous avez pris l'option 4 !

**M. Alain Marleix, rapporteur.** En effet, la notion de développement durable, qui est très importante – et tout le monde y est attaché – figure déjà dans le premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** La précision introduite par cet amendement est effectivement superflue, et confine au pléonasmisme.

Le Gouvernement est contre.

**M. le président.** La parole est à M. Léonce Deprez.

**M. Léonce Deprez.** Monsieur Bataille, ce projet n'est pas du tout l'expression d'un libéralisme extrême, comme vous et vos collègues le disent et le redisent.

**M. Julien Dray.** Si !

**M. Léonce Deprez.** C'est l'expression d'une volonté de démocratie sociale-libérale – avec un trait d'union entre sociale et libérale ! Comprenez-le bien ! (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

En outre, pour participer avec M. Bataille à bien des débats sur le développement durable dans le Nord-Pas-de-Calais, je lui dirais que cette notion, qu'il vient de définir parfaitement, couvre bien tout ce qu'il propose de mentionner.

**M. le président.** La parole est à M. Michel Bouvard.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Il retarde le débat !

**M. Michel Bouvard.** Que nos collègues de l'opposition veuillent bien considérer que le refus, par les élus du groupe RPR – comme ils l'ont dit eux-mêmes hier – de leurs amendements n'est pas le signe d'un désintérêt pour le sujet. Simplement, le texte dont nous discutons n'est pas le cadre qu'il convient. Nous aurons d'ici peu à statuer sur le schéma d'aménagement du territoire. Nous sommes tous bien conscients de l'intérêt d'adopter des modes de transports moins polluants. J'ai d'ailleurs moi-même fait adopter dans la loi d'aménagement du territoire un amendement visant à choisir des modes de transport adaptés aux zones dont l'environnement est fragile. Cet amendement a été voté à l'unanimité. C'est dire qu'il y a un consensus sur ce point.

Ce point de vue est d'ailleurs partagé par le Gouvernement. Ainsi, il y a quelques jours, en déplacement dans le massif alpin, en Savoie plus précisément, Bernard Pons a pris de son temps pour organiser une réunion avec l'ensemble des personnes qui travaillent sur le projet Alp-tunnel. Ce projet vise justement à favoriser l'écoulement des marchandises par le rail dans le massif alpin, où les problèmes de plurimodalité et de pollution dus à un trafic routier excessif sont exemplaires.

Soit vous nous faites un procès d'intention, soit vous vous trompez de débat. Nous serons tous prêts à discuter lorsque le schéma d'aménagement du territoire – et son volet transports – nous sera soumis. On pourrait donc aujourd'hui s'épargner, à l'occasion d'un texte qui concerne exclusivement la SNCF, une discussion qui retarde les solutions qu'il faut trouver aux problèmes de la SNCF.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 348.

(*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° 359, ainsi rédigé :

« Dans la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, après les mots : "développement durable" insérer les mots : "ayant pour objectif une réorientation de l'attribution des crédits au sein de l'enveloppe budgétaire allouée aux infrastructures du transport en faveur des infrastructures ferroviaires". »

La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Cet amendement paraît compliqué. J'ai entendu tout à l'heure les mots « pléonasmisme », « amendement superflu », « superfétatoire ». Pour ma part, mes chers collègues qui soutenez le texte du Gouvernement, permettez-moi de vous dire que vous êtes des adeptes de la méthode Coué : vous parlez de « développement durable », vous écrivez « développement durable », vous pensez sans doute « développement durable », mais vous ne faites pas une politique de développement durable. J'en veux pour preuve les parts de marché perdues par la SNCF au profit de la route.

Votre texte va donc à l'encontre d'un rééquilibrage des choix budgétaires entre rail et route, au moment où la situation des axes routiers pose des problèmes cruciaux d'environnement et de qualité de vie.

Je profite de la présence du président de la commission, qui est très sensible aux questions d'environnement, pour vous livrer un exemple. Je prends souvent l'autoroute entre Metz et Nancy. Je peux vous assurer que, le vendredi soir, on a peur dans son auto tant est dense le flux des gros camions qui assurent les liaisons commerciales à travers l'Europe.

Le trafic routier ne cesse de se développer et rien n'est fait pour infléchir cette tendance. Savez-vous que le train occupe un espace naturel en moyenne cinq fois moins important que la route ? Savez-vous également que même les voies du TGV n'occupent que 40 mètres de large, contre 80 mètres pour une autoroute ? Certes, la construction des trains n'est pas sans effet sur l'environnement. Et certaines associations de s'élever contre le passage de lignes ferroviaires à grande vitesse dans leur région. J'ai moi-même eu l'occasion de vous dire, monsieur le ministre, à propos du projet de TGV-Est, que je défends, que dans la vallée de la Moselle, à Vandières, les problèmes liés à l'écologie n'ont pas été suffisamment pris en compte. Il faudra veiller à préserver l'environnement en Alsace comme pour la traversée de la Montagne de Reims.

Christian Bataille a rappelé que la loi sur l'air avait révélé les problèmes qui se posent dans notre pays. On en a eu l'illustration il y a quelques semaines à Paris, où le seuil de pollution était extrême. La loi sur l'air montre bien que nos villes connaissent des seuils de saturation qui entraînent des coûts externes très élevés. Aussi, monsieur le ministre, vous ne pouvez pas écrire « développement durable » si vous ne faites pas réellement une politique de développement durable. Et ce n'est certainement pas avec ce nouvel établissement public industriel et commercial, RFF, dont la dette est déjà lourde au départ et la dotation de l'Etat trois fois inférieure à ce que l'Etat allemand a consenti pour permettre à son réseau ferroviaire de mieux aborder le XXI<sup>e</sup> siècle, qu'on réglera la question du développement durable en France. Certes, monsieur le ministre, vous l'écrivez dans votre texte, vous en parlez, mais vous ne mettez pas en œuvre cette politique. (*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. Il reviendra au Parlement, s'il le souhaite, de fixer cet objectif lors de l'examen de la loi de finances.

**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° 359.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

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

**M. Jean-Jacques Filleul.** Monsieur le président, je vous demande une suspension de séance pour réunir mon groupe et faire le point des amendements.

**M. le président.** La suspension est de droit.

#### Suspension et reprise de la séance

**M. le président.** La séance est suspendue.

*(La séance, suspendue à onze heures dix, est reprise à onze heures trente.)*

**M. le président.** La séance est reprise.

Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 25 et 353.

L'amendement n° 25 est présenté par MM. Auchédé, Gayssot, Grandpierre et les membres du groupe communiste ; l'amendement n° 353 est présenté par MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Dans la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, après les mots : "la cohérence", insérer les mots : ", la garantie de l'unicité". »

La parole est à M. Louis Pierna, pour soutenir l'amendement n° 25.

**M. Louis Pierna.** Cet amendement vise à garantir l'unicité du Réseau ferré national.

Il est évident que les lignes TGV, pour ne prendre que l'exemple le plus flagrant, vont aiguïser bien des appétits. Or, compte tenu de l'évolution des transports internationaux et d'une construction européenne fondée sur l'ouverture à la concurrence de toutes les activités rentables, l'inquiétude est de mise.

Les cheminots ont pris réellement la mesure du danger, mais ils ne sont pas les seuls puisque M. Borotra lui-même, ministre de l'industrie, a fait part de son souci de voir le TGV privatisé.

Le réseau ferré doit rester un réseau appartenant à la nation mais, dans votre texte, monsieur le ministre, rien ne garantit qu'il ne puisse être coupé, donné en gestion à des acteurs privés. Voyez l'exemple anglais où la Compagnie générale des eaux gère une partie du réseau.

C'est pourquoi nous proposons d'ajouter dans la deuxième phrase du premier alinéa de cet article, après le mot : « cohérence », les mots : « la garantie de l'unicité ».

Si vous refusez cette proposition simple, cela voudra dire que vous avez en tête comme objectif, dans le futur peut-être, l'éclatement du réseau et la mise à disposition

de grands groupes privés des infrastructures du réseau français. Ce qui primera pour eux, ce sera non pas l'aménagement du territoire, mais la seule recherche de la rentabilité financière. Nous ne pouvons pas l'accepter.

**M. Jean-Claude Gayssot.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. Julien Dray, pour soutenir l'amendement n° 353.

**M. Julien Dray.** Cette fois, le rapporteur et le ministre ne pourront pas nous rétorquer que notre amendement est superfétatoire ou inutile ou que l'objectif est contenu dans le texte. J'ai pris la précaution, avant de le présenter, de bien relire le premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, les débats en commission, le rapport : ce principe d'unicité ne figure pas explicitement dans la loi. Il doit donc y être inscrit par l'amendement que nous présentons, parce qu'il est essentiel.

Nous sommes là au cœur de nos inquiétudes quant à l'avenir. A partir du moment où le Réseau ferré de France sera constitué, dès lors que cette entreprise sera endettée parce que l'Etat n'assurera pas pleinement ses responsabilités, parce que nous serons dans une logique comptable il faudra bien trouver les moyens d'équilibrer les comptes. La tentation sera forte, inévitable, une fois que l'on aura épuisé toutes les ressources possibles – publicité, vente d'équipements et de lotissements – de faire le point sur ces infrastructures pour voir celles qui pourraient être confiées à des organismes de gestion extérieurs parce que leur entretien est trop lourd au regard du nombre de voyageurs transportés, au regard des missions imposées à ces lignes. Nous risquons alors de voir ces infrastructures privatisées dans leur gestion. Cette démarche peut commercer dans certaines régions. Déjà, la SNCF explique que, sur certaines lignes reliant, par exemple, des petites villes dont il n'est pas forcément utile d'organiser la desserte ferroviaire, les infrastructures peuvent être confiées à d'autres partenaires. Ainsi, progressivement, sera rognée la dimension nationale de l'entreprise, dans sa mission de maillage du territoire, donc dans sa qualité de service public. Voilà pourquoi, d'après moi, il est nécessaire d'explicitier clairement ce principe.

Je pourrais aussi citer l'exemple des lignes de banlieue. En effet, leurs infrastructures étant très lourdes à gérer et exigeant de plus en plus une modernisation très importante, le danger existe de mettre en place d'autres associations, notamment des compagnies de cars pour les gérer de manière complémentaire. On voit bien quelles en seraient les conséquences en termes de coût pour les voyageurs et pour l'image nationale de cette entreprise.

Voilà pourquoi il nous semble nécessaire d'affirmer dans la loi l'unicité du réseau, l'unicité des équipements, faute de quoi des problèmes de compatibilité technique et de sécurité pourraient se poser.

Je ne vous ferai pas, comme l'orateur précédent, de procès d'intention. Évidemment, vous avez, vous aussi, cette vision des choses, mais le législateur ne légifère pas simplement sur des intentions ou des garanties verbales données dans cet hémicycle. Le législateur doit inscrire les normes dans la durée, dans le temps. L'unicité des infrastructures est essentielle si vous voulez que l'entreprise que vous créez représente ce que vous nous décrivez aujourd'hui, c'est-à-dire une entreprise qui a pour mission de mettre en valeur les infrastructures de service public. Si elle n'est pas garantie, explicitement inscrite dans la loi, la force du marché, chacun le comprendra, s'imposera et nous risquons d'assister à des dérapages.

Ne m'objectez pas, monsieur le rapporteur, que tout cela va de soi. Une loi doit être faite dans la continuité et dans le temps. Il faut donc être extrêmement précis. L'unicité est au cœur de la privatisation de la SNCF que nous sentons, nous, rampante. Nos inquiétudes sont fondées quand nous voyons les décisions prises par la Commission de Bruxelles. Je ne doute pas que le ministre, qui est très vigilant sur la défense d'une certaine identité, sera conduit à en tenir compte.

**M. Jean-Louis Idiart.** Naturellement !

**M. Julien Dray.** Il convient donc d'être très ferme sur le principe d'unicité du service public, sinon les déclarations très fortes de certains collègues de la majorité pour ne pas céder à la Commission de Bruxelles et à ses directives ne seraient que des mots sans aucune réalité concrète. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

**M. Alain Marleix, rapporteur.** La commission les a repoussés.

Vos préoccupations, mes chers collègues, lui semblent quelque peu illégitimes dans la mesure où l'article 4 et l'article 1<sup>er</sup> apportent des garanties très formelles.

Le premier alinéa de l'article 4 dispose que l'EPIC RFF a la pleine propriété de l'infrastructure.

Quant à l'article 1<sup>er</sup>, il pose le principe de l'exclusivité de la gestion du réseau par la SNCF.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** L'ensemble du projet de loi donne toutes les garanties.

Le Gouvernement est donc défavorable à ces deux amendements.

**M. le président.** La parole est à M. Julien Dray.

**M. Julien Dray.** M. le rapporteur nous oppose l'article 4 du projet de loi. Or le mot « unicité » n'y figure pas. Je ne suis pas un formidable linguiste, mais l'expression « unicité du réseau » a une importance et ne figure pas de manière explicite dans le texte.

Ce n'est pas une question d'intention. Une loi n'est pas une question d'intention. Nous travaillons ici pendant des heures sur un mot. Nous savons tous que chaque mot a son importance.

L'expression « unicité du réseau » est la seule garantie pour éviter, à terme, des concessions d'infrastructures. Nous connaissons tous les appétits de plusieurs sociétés qui viendront proposer aux collectivités territoriales des offres d'entretien ou d'amélioration des équipements. Il faut donc que les choses soient claires pour que tous ces appétits restent insatisfaits.

Par conséquent, ne dites pas : « ça y est ». Vous définissez un principe général, mais vous n'affirmez pas ce principe d'unicité.

**M. le président.** La parole est à M. Emile Zuccarelli.

**M. Emile Zuccarelli.** Je ne comprends pas pourquoi, au prétexte que cette notion d'unicité serait de manière implicite reprise ailleurs dans le texte, le Gouvernement et la commission n'accepteraient pas qu'elle figure à l'article 1<sup>er</sup> où sont déjà mentionnés l'aménagement, le développement, la cohérence. Ces notions sont aussi reprises dans d'autres articles avec des dispositions précises.

J'aimerais que le Gouvernement dise clairement pourquoi il ne veut pas inscrire cette notion d'unicité dans l'article 1<sup>er</sup>.

**M. le président.** Je mets aux voix par un seul vote les amendements nos 25 et 353.

(*Ces amendements ne sont pas adoptés.*)

**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° 352, ainsi rédigé :

« Dans la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, après les mots : "la cohérence" insérer les mots : ", la mise à niveau". »

La parole est à M. Louis Mexandeau.

**M. Louis Mexandeau.** Cet amendement vise à confier à l'établissement, que vous avez décidé de créer, la nécessaire mission de remise à niveau du réseau existant dont la vétusté, sur certaines lignes délaissées compromet – il faut bien le dire – l'exercice d'un service public du rail performant.

A l'heure actuelle, une partie du réseau n'est plus entretenue, du point de vue de la sécurité, du point de vue de la performance, d'une façon qui lui permettrait de soutenir la comparaison avec d'autres modes de transport.

Je vais prendre un exemple local dans ma propre région où nous nous battons depuis des années pour maintenir, défendre et promouvoir le réseau ferré qui va de la capitale régionale de la Basse-Normandie, Caen, à la capitale régionale de la Bretagne, Rennes. Il nous semble, en effet, normal qu'entre deux régions voisines du grand Ouest français, soit assurée la continuité du réseau. Or tout nous prouve que la compagnie nationale, la SNCF, a dans l'idée le tronçonnage de cette liaison, qui ne serait plus continue mais partagée en secteurs. De la même façon que l'on a évoqué tout à l'heure l'unicité, il ne peut exister de réseau sans continuité, sans cohérence.

Nous y sommes d'autant plus attachés que j'ai lancé, il y a une dizaine d'années, l'idée d'un train rapide des estuaires allant du nord de la France et de l'Europe jusqu'à la péninsule ibérique. Cette réalisation permettrait d'assurer ce que j'appelle une part légitime du trafic venant de l'Europe du Nord, des îles britanniques, dont les débouchés maritimes se situent par car ferries à Caen-Ouistreham, à Cherbourg, ou à Roscoff, en Bretagne. Ce trafic, y compris celui des camions, serait assuré par ce réseau Nord-Sud, qui constituerait le train rapide des estuaires. A cet égard, existe une association, ALERTE, certes moins connue, surtout de vous, monsieur le ministre, que le consortium routier qui soutient la réalisation de la route des estuaires, mais bien réelle.

Certes, ce consortium est utile, mais le problème est ailleurs en matière d'aménagement du territoire. En effet, il sera impossible d'empêcher la dérive vers l'Est de l'axe de prospérité et d'activité économique de l'Europe. Ainsi M. Kohl a donné, il y a quelques jours, le premier coup de pioche pour la construction de la future chancellerie de l'Allemagne, à Berlin, qui redeviendra peu à peu la capitale économique de ce pays.

Nul ne pourra davantage empêcher – d'ailleurs je pense que nous y sommes tous favorables ici – que, peu à peu, les pays de l'Europe orientale adhèrent à l'Union européenne, qu'il s'agisse de la Pologne, de la République tchèque, de la Slovaquie ou de la Hongrie.

**M. Michel Bouvard.** Nous passons de Roscoff à Rostov-sur-le-Don !

**M. le président.** Monsieur Mexandeau, il me semble que vous vous éloignez quelque peu de l'amendement. Vous allez tomber sous le coup de l'article 54, alinéa 6, de notre règlement. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste. – Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. André Fanton.** M. Mexandeau confond Brest et Brest-Litovsk !

**M. Louis Mexandeau.** Monsieur le ministre, l'Etat doit directement manifester sa volonté d'éviter que nos régions de l'Ouest soient délaissées. Or le réseau ferré est l'un des outils essentiels de ce rééquilibrage. Croyez-vous que des sociétés peut-être tronçonnées, demain, à partir du « machin » que vous êtes en train d'instituer, et de nature privée, auront cette volonté et disposeront des moyens nécessaires pour assurer l'aménagement du territoire de l'Ouest de la France ? Voyez combien ce débat nous emmène loin.

Je crains malheureusement que la SNCF ne manifeste à l'égard du tronçon Caen-Rennes de train rapide des estuaires, une volonté insidieuse ...

**M. le président.** Je vous demande de conclure.

**M. Louis Mexandeau.** ... subreptice et cauteleuse d'en finir un jour avec la continuité de ce réseau. Or il est important d'en maintenir l'idée, surtout au moment où le Gouvernement affirme la volonté de remise à niveau du réseau. En effet, il est des gares où toute la peinture est écaillée...

**M. le président.** Je vous remercie, monsieur Mexandeau.

**M. Louis Mexandeau.** ... des voies où l'herbe pousse entre les rails, ...

**M. le président.** Monsieur Mexandeau, s'il vous plaît, je vais vous couper la parole.

**M. Louis Mexandeau.** ... ce qui n'est évidemment pas de nature à ramener le trafic des voyageurs vers le réseau ferré. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

**M. Alain Marleix, rapporteur.** La commission est défavorable à cet amendement.

**M. Louis Mexandeau.** Elle a tort !

**M. Alain Marleix, rapporteur.** En ce qui concerne la mise à niveau, mon cher collègue, l'un des problèmes de la SNCF qui préoccupe beaucoup les cheminots que l'on a pu rencontrer ces derniers temps est celui de la sécurité, lequel est lié à la mise à niveau. Or, depuis quinze ans – cela figure dans mon rapport – les crédits d'entretien et de maintenance ont baissé de 40 %.

**M. Michel Bouvard.** Tout à fait !

**M. Alain Marleix, rapporteur.** C'est pourquoi le projet industriel du président Gallois prévoit un plan de remise à niveau qui bénéficiera de 700 millions, dès cette année, puis de 1 500 millions en 1998 et de 2 milliards en 1999.

**M. Michel Bouvard.** Très bien !

**M. Alain Marleix, rapporteur.** Vous proposez un amendement, mais le Gouvernement a déjà prévu des dotations. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française.*)

**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.** Monsieur Mexandeau, je veux bien vous redonner la parole, mais brièvement parce que vous avez déjà largement dépassé le temps de parole prévu pour présenter un amendement.

**M. Louis Mexandeau.** Monsieur le rapporteur, vous vous êtes adressé à un représentant d'une région qui a beaucoup investi afin d'améliorer la qualité du réseau ferré.

**M. André Fanton.** Vous avez participé à un gouvernement de faillite !

**M. Louis Mexandeau.** Ainsi la région a assuré 50 % du financement des travaux pour électrifier la ligne ferroviaire entre Mantes et Cherbourg, et emprunté l'autre moitié au nom de la SNCF.

Vous ne pouvez donc pas prétendre que les régions sont indifférentes à leur réseau ferré ! De ce point de vue, j'affirme que les élus régionaux sont tous prêts à défendre bec et ongles la ligne qui va de Caen à Rennes.

**M. le président.** Et qui n'a rien à voir avec l'amendement que vous défendez, cher collègue !

**M. Julien Dray.** Si, on parle des lignes de la SNCF !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 352.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, nos 360 et 23, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 360, présenté par MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste, est ainsi rédigé :

« Dans la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, supprimer les mots : "et la mise en valeur". »

L'amendement n° 23, présenté par MM. Gayssot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste, est ainsi rédigé :

« Dans la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, substituer aux mots : "mise en valeur" les mots : "modernisation". »

La parole est à M. Maurice Depaix, pour soutenir l'amendement n° 360.

**M. Maurice Depaix.** D'après le rapport du sénateur Haenel, la notion de mise en valeur permettra à l'établissement créé par l'article 1<sup>er</sup> de trouver « des revenus accessoires à ceux du transport ferroviaire » en utilisant le bien collectif que représentent les infrastructures ferroviaires.

L'amendement que nous proposons permettrait de supprimer la possibilité offerte à cet établissement d'utiliser les biens immobiliers qui lui sont confiés à autre chose qu'au transport ferroviaire, ces biens appartenant au domaine public devant servir uniquement aux missions de service public du rail.

En effet, nous ne pouvons accepter que, sous prétexte d'une mise en valeur, soit sacrifié, une fois encore, le bien collectif à des impératifs de rentabilité et d'équilibre comptable de Réseau ferré de France. Il faut au contraire

donner à cet établissement les moyens d'assumer pleinement ses missions, ce qui exige des engagements budgétaires importants afin de réserver l'utilisation du domaine public ferroviaire au développement du service public du rail.

Les revenus accessoires, notamment ceux venant des régions, devront être réellement affectés à la politique des transports régionaux. Il conviendra également d'assurer la modulation des ressources des régions en fonction de leur potentiel économique et la cohésion du système de transport entre les différentes régions afin de rendre le service homogène malgré la diversité des politiques régionales.

L'expression « mise en valeur » nous paraît donc dangereuse car nous n'avons pas les mêmes valeurs. Pour vous elle sous-entend la seule rentabilité financière, oubliant totalement la rentabilité humaine et sociale dont nous sommes ici les seuls avocats et qui constitue réellement l'avenir de notre pays. Cette notion conduira Réseau ferré de France à faire n'importe quoi pour aboutir au seul équilibre financier de sa gestion. C'est ce que nous ne voulons pas. C'est pourquoi nous proposons la suppression de cette expression.

**M. le président.** La parole est à M. Michel Grandpierre, pour soutenir l'amendement n° 23.

**M. Michel Grandpierre.** La mise en valeur du réseau suscite de nombreuses interrogations au sein du personnel. Il est vrai que, de « mise en valeur » à « valorisation financière », le chemin n'est pas si long. C'est pourquoi nous souhaitons remplacer les termes « mise en valeur » par le mot « modernisation ». En effet, il apparaît inconcevable de créer un EPIC chargé spécialement des infrastructures si cela ne sert pas à moderniser le réseau et à modifier les mécanismes de financement.

Un rapport adressé à la direction de la SNCF, il y a deux ans environ, fait apparaître que le réseau connaît des problèmes assez sérieux d'entretien et qu'une remise en état des voies demanderait plus de 10 milliards de francs. En laissant se dégrader le réseau régional et local ou en déclassant certaines lignes nationales, on favorise, vous le savez, la fermeture de dessertes ou de lignes. C'est pourquoi notre souci est de permettre la mise en œuvre d'un véritable plan de modernisation des infrastructures – électrification, renforcement des ouvrages d'art, entretien et remise à niveau de certaines lignes... – pour aider au désenclavement de nombreuses régions. Tel est le sens de notre amendement.

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

**M. Alain Marleix, rapporteur.** La commission les a repoussés. La notion de « mise en valeur » est utile, notamment pour bien marquer que RFF aura pour mission de développer le réseau ferré national. Quant à la modernisation, elle est comprise dans la mise en valeur.

**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 aux deux amendements.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 360.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 23.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et le membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 354, ainsi rédigé :

« Dans la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, après les mots : « mise en valeur », insérer les mots : « et la mise à la disposition des usagers dans des conditions normales d'entretien, de fonctionnement et de sécurité ». »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

**M. Jean-Louis Idiart.** Cet amendement tend à mettre en exergue la notion de sécurité, très forte dans la culture de la SNCF. Nous savons d'ailleurs tous fort bien que c'est elle qui a fait la force du rail dans ce pays.

Avec des milliers de lignes exploitées, le réseau des lignes SNCF couvre largement le territoire national. Ce réseau moderne, qui comporte plus d'un tiers de lignes électrifiées, figure parmi les premiers dans le monde. La culture d'entreprise publique de la SNCF a toujours valorisé un très haut niveau de sécurité ferroviaire dont l'exigence l'emporte sur toute autre série de considérations. Elle est l'une des nombreuses raisons de préserver le service public SNCF tel qu'il se présente aujourd'hui.

Cet impératif s'applique également aux infrastructures nouvelles et, si l'on se réfère aux articles 1<sup>er</sup> et 2 du décret du 9 mai 1995 portant transposition de la directive européenne 91/440, la responsabilité des infrastructures est attribuée à l'Etat. Cependant, c'est bien l'entreprise publique qui assume cette responsabilité, notamment avec les collectivités. Dans son contrat de plan 1990-1994, la SNCF insistait sur la nécessité de renforcer la sécurité des circulations et la sûreté des voyageurs. Aussi a-t-on vu récemment la création d'un poste de directeur de la sûreté dans chaque région.

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.

La prise de conscience de ces impératifs est relativement récente, puisqu'elle remonte à la catastrophe de Seveso. Avant cet accident, les lignes étaient créées au mépris des dangers. Depuis, les créations de lignes sont décidées après concertation avec les services de l'équipement, les services de sécurité et les maires des communes concernées.

Nous devons absolument préserver cette notion de sécurité. Or, on peut se demander qui, après la partition de la SNCF en deux établissements publics, sera responsable de la sécurité. Si aucune précision n'est apportée, le moindre accident engendrera une grande bataille entre l'EPIC et la SNCF pour savoir à qui en incombe la responsabilité. Comment ce problème sera-t-il réglé ? Pouvez-vous expliquer précisément, monsieur le ministre, quelles dispositions seront prises ? Comment ce nouvel établissement assumera-t-il ces problèmes de sécurité ? Nous aimerions obtenir une réponse claire sur ce sujet.

**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.** Il est défavorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 354.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de de deux amendements, n<sup>os</sup> 361 et 24, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n<sup>o</sup> 361, présenté par MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste, est ainsi rédigé :

« A la fin de la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, insérer les mots : "ainsi que de participer à l'apurement de la dette contractée par la SNCF avant l'entrée en vigueur de la présente loi". »

L'amendement n<sup>o</sup> 24, présenté par MM. Grandpierre, Gaysot, Auchedé et les membres du groupe communiste, est ainsi rédigé :

« Compléter la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> par les mots : "ainsi que de participer à l'apurement de la dette contractée par la Société nationale des chemins de fer français avant l'entrée en vigueur de la présente loi pour financer ses investissements". »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 361.

**M. Jean-Jacques Filleul.** Je veux profiter de l'examen de cet amendement pour tordre le cou à des affirmations que nos collègues de la majorité reprennent trop souvent, imprudemment d'ailleurs. Certes la dette existe indéniablement, mais elle découle essentiellement de prêts souscrits pour la réalisation de travaux d'infrastructures. Vous me donnerez acte des chiffres car ils sont connus ce qui prouve que l'héritage n'est pas ce que certains en disent.

Les chiffres de l'endettement de la SNCF montrent en effet qu'il a doublé depuis 1993 passant de 100 millions de francs en 1992 à 150 millions en 1995 et à 200 millions en 1996. A moins de tomber dans des travers dans lesquels, je l'espère, vous ne tomberez plus, on ne saurait proférer des contrevérités en la matière. Même si une dette est toujours trop lourde, l'héritage n'a pas été si pesant que vous le prétendez. En quatre ans, l'aggravation a été considérable.

A cet égard, je rappelle tout l'intérêt qu'il y aurait à participer plus activement à l'apurement de la dette, en particulier pour la SNCF. En effet, si ce texte est voté, cette grande entreprise aura en charge l'exploitation du réseau. Elle sera donc obligée de travailler, de mettre en œuvre son énergie, de développer ses compétences avec 70 milliards de dettes dans ses comptes. Cela constitue une charge extrêmement lourde, car, même si les chiffres récemment publiés démontrent que le nombre des voyageurs s'est accru d'un peu plus de 2 % en 1996, le chiffre d'affaires n'atteindra pas les 52 milliards de francs.

Il est donc essentiel d'apurer la dette de la SNCF et nous ne pouvons admettre que le projet de loi fasse l'impasse sur cette question. Sinon que deviennent les grandes théories sur une société qui développerait des technologies nouvelles et transporterait, dans de meilleures conditions, davantage de voyageurs ? Ils sont déjà 800 millions par an à emprunter le rail, mais il en faudrait beaucoup plus pour compenser la lourde charge de la dette.

Monsieur le ministre, il serait donc bon d'intégrer cet amendement dans la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>. Cela serait bienvenu et vous permettrait d'obtenir la reconnaissance non seulement de notre groupe, mais aussi, ce qui serait plus important, de l'ensemble des salariés de la SNCF.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Claude Gaysot, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 24.

**M. Jean-Claude Gaysot.** On nous explique qu'un des principaux mérites du présent projet de loi est de favoriser le désendettement de la SNCF grâce à une séparation juridique et à la création de deux EPIC. En fait, les dettes imputées à la SNCF se trouveront partagées en deux parties inégales et Réseau ferré de France en reprendra, aux termes du projet de loi, 134,2 milliards de francs.

Pourquoi cet objectif d'apurement des dettes ne figure-t-il pas parmi les missions du nouvel EPIC puisque l'objet de la création de cet établissement figure dès le premier alinéa ? C'est pour le moins paradoxal.

Alors que chacun s'accorde sur la nécessité d'apurer la dette d'infrastructure et ses appendices, notamment les titres de trésorerie à court et à moyen termes émis pour faire face au déficit cumulé, il ne nous est proposé qu'une délimitation juridique créant de nouveaux rapports entre deux EPIC, rapports qui sont d'ailleurs appelés à évoluer.

Pendant ce temps les banquiers et les détenteurs de titres SNCF encaissent les intérêts. Il faut bien dire qu'à une époque où le taux de base bancaire est de 3,15 %, une dette contractée par une entreprise publique au taux moyen de 7,88 % représente une affaire en or pour les spéculateurs et le marché financier !

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

**M. Alain Marleix, rapporteur.** La commission les a repoussés.

Par principe, RFF participe à l'apurement de la dette de la SNCF ; il ne faut donc pas l'inscrire dans la loi puisque, par principe aussi, la dette est appelée à disparaître.

L'article 6 prévoit que RFF va reprendre, à hauteur de 134,2 milliards la dette de la SNCF, soit la part de l'endettement liée aux infrastructures ; RFF va donc contribuer très largement à apurer la dette de la SNCF.

**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 excellemment M. le rapporteur, le Gouvernement est défavorable à ces deux amendements.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 361.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 24.

*(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<sup>o</sup> 364, ainsi rédigé :

« Compléter la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> par les mots : "et le développement de la coopération européenne sur le réseau européen de transport ferroviaire". »

La parole est à M. Julien Dray.

**M. Julien Dray.** Dans la perspective particulièrement importante de la construction du réseau ferroviaire européen, nous souhaitons préciser à l'article 1<sup>er</sup> notre volonté de situer le développement des établissements publics dans le cadre d'une coopération européenne.

Beaucoup de choses ont déjà été faites à cet égard sous l'appellation barbare « d'interopérabilité » du réseau ferroviaire, mais il reste encore beaucoup à faire, que ce soit pour l'harmonisation des réseaux, pour les systèmes globaux de distribution ou pour promouvoir une conception qui prenne en considération l'ensemble du développement européen.

En particulier, on ne peut pas évoquer cette question sans penser à l'ouverture sur la Méditerranée.

**M. Michel Bouvard.** Très bien !

**M. Julien Dray.** En effet, le réseau méditerranéen, notamment la liaison avec l'Espagne, souffre d'un déficit d'équipements et d'infrastructures, ce qui nous pousse à construire n'importe quoi, par exemple le tunnel du Somport qui poursuit dans le « tout routier ».

Il faut donc que soit engagée une véritable politique de coopération qui permette d'ouvrir, en particulier sur la façade méditerranéenne, des lignes TGV afin de contrebalancer le « tout routier » qui a prévalu jusqu'ici. Il convient, par conséquent, d'inscrire dans la vocation des établissements publics la volonté de coopération avec l'ensemble des réseaux ferroviaires, dans un esprit de service public.

Cette dernière précision est d'importance car il existe aujourd'hui en Europe des modèles différents. Encore que les choses ne soient pas aussi simples que vous voulez bien nous les présenter.

Ainsi, pour justifier votre réforme, vous invoquez souvent l'Allemagne – curieuse référence, d'ailleurs, pour certains d'entre vous ! – où la dotation en capital du gouvernement préparait une future privatisation. Or, selon des informations récentes, le gouvernement allemand serait en train de faire l'inverse. Au vu de l'échec de la privatisation des chemins de fer britanniques – ceux qui ont voyagé en Angleterre savent combien les trains y posent de problèmes, retards, erreurs, sécurité déficiente – il a constaté que la gestion par établissements posait des problèmes énormes et exprime désormais des réticences.

Si l'on veut donner un sens à l'Europe pour qu'elle soit au service des citoyens, il est nécessaire de mettre en place cette coopération européenne, sous l'angle d'une harmonisation qui permettrait de la traverser en train toute entière.

Par conséquent, inscrivant dans la loi cette dimension européenne, en précisant bien qu'il s'agit de complémentarité et d'harmonisation. Il faut que la France apporte sa propre vision du service public dans cette structuration du réseau ferroviaire européen.

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

**M. Alain Marleix, rapporteur.** La commission a rejeté cet amendement, mais la préoccupation tout à fait légitime de notre collègue est déjà inscrite dans la loi : il est écrit à l'article 1<sup>er</sup> de la LOTI : le système de transports intérieurs concourt « à l'expansion des échanges internationaux, notamment européens ».

**M. Michel Bouvard.** Tout à fait !

**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° 364.

(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° 356, ainsi rédigé :

« Compléter la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> par les mots : "ainsi que l'aménagement des infrastructures permettant le développement du transport combiné". »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

**M. Jean-Jacques Filleul.** Cet amendement, qui concerne le développement du transport combiné, devrait retenir l'attention de M. le ministre, puisque le renouveau du transport ferroviaire passe par la promotion et le développement du transport combiné, tout le monde en convient, et nous l'avons dit à maintes reprises depuis le début du débat. Il serait bon par conséquent de l'inscrire dans cet article.

Le trafic du transport combiné a augmenté de 6,2 % et sa part dans le trafic de fret est passée de 21,5 % à 23,2 %. Quant au trafic combiné international, il a régressé de 2,8 %.

Sur ce chapitre, nous contestons la politique esquissée par M. le Premier ministre dans sa lettre du 27 juin dernier, où il définit le cadre du projet industriel de la SNCF. Pour lui, le retour à l'équilibre des comptes passe par l'examen de toutes les possibilités de valorisation des actifs et par le regroupement dans une holding de toutes les activités non ferroviaires, ce qui condamnerait, à terme, le développement du transport combiné. Car s'il est une grande entreprise nationale qui puisse l'assurer, c'est bien la SNCF. Contrairement à ce qu'affirme M. le Premier ministre, la SNCF doit faire jouer toutes les complémentarités et synergies internes entre le rail et la route ainsi qu'entre ses filiales.

Si la loi est adoptée nous considérons que RFF devra favoriser la relance du transport combiné, qui est d'autant plus nécessaire que les difficultés de la SNCF ne sont pas dues uniquement aux infrastructures, vous le savez bien.

Le transport combiné devient l'objet d'un grand débat national, car nos concitoyens sont de plus en plus nombreux à y être favorables et à considérer, je le rappellerai dans mon intervention de mardi, qu'il n'est pas normal que les grands transporteurs traversent la France en utilisant les autoroutes sans supporter une part de leur coût global.

**M. Michel Bouvard.** Et les péages ?

**M. Jean-Jacques Filleul.** Le transport combiné, en faisant jouer la complémentarité entre la route et les grandes lignes SNCF, pourrait nous épargner ces processions de véhicules de lourd tonnage sur les autoroutes et les routes françaises.

Je ne doute pas monsieur le ministre, que vous compreniez l'urgence de résoudre ce problème.

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

**M. Alain Marleix, rapporteur.** Avis défavorable. Notre collègue exprime une préoccupation tout à fait louable, que d'ailleurs nous partageons, mais le texte n'a pas pour objet le développement du transport combiné, qui est régi par d'autres lois, essentiellement par la LOTI, et qui relève, principalement, de la politique interne de la SNCF.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Monsieur Filleul, l'aménagement et le développement du réseau ferré national vise à

promouvoir le transport ferroviaire dans l'ensemble de ses composantes. Pour ces raisons, le Gouvernement est défavorable à votre amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 356.

*(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° 365, ainsi rédigé :

« Compléter la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> par les mots : "pour le compte de l'Etat". »

La parole est à M. Maurice Depaix.

**M. Maurice Depaix.** L'amendement n° 365 tend à affirmer que l'établissement créé par l'article 1<sup>er</sup> agira bien pour le compte de l'Etat. Il importe de rappeler que « l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national » sont réalisés pour le compte de l'Etat. « Entreprise publique », « société nationale », « service public » sont des mots qui évoquent la réussite nationale, vous devez l'admettre, monsieur le ministre.

La SNCF et Réseau ferré de France doivent adopter une logique d'entreprise qui encourage l'innovation technologique et même la compétitivité dans certains cas. Il s'agira de sociétés ayant toujours pour but l'intérêt de l'Etat. Elles seront les garants de l'égalité d'accès de tous les citoyens au transport ferroviaire et les garants d'un développement équilibré du territoire. Réseau ferré de France comme la SNCF ne peuvent pas travailler pour le compte de quiconque, autre que l'Etat, car leurs choix à tous les niveaux auront des conséquences stratégiques et sociales très graves pour l'ensemble de la nation.

Réseau ferré de France et la SNCF sont donc bien des moyens d'action de l'Etat. On ne saurait les mettre au service de je ne sais quel autre pouvoir. C'est pourquoi nous tenons à ajouter, à la fin de la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, ces mots indispensables : « pour le compte de l'Etat ». Telle est notre façon d'affirmer la responsabilité de l'Etat dans les choix d'investissements et dans leur prise en charge financière.

Vous nous affirmez que la création de Réseau ferré de France clarifie les responsabilités. Mais il ne s'agit que d'un transfert de responsabilité sur deux établissements publics industriels et commerciaux dotés de l'autonomie financière. Notre amendement tend à impliquer davantage l'Etat dans les missions qu'il confie à Réseau ferré de France plutôt que de les assumer lui-même et ce, afin de veiller à ce qu'elles soient réalisées dans l'objectif de service public, c'est-à-dire au service de la nation. Vous avez hésité sur le nom du nouvel établissement. « Réseau pour la France » aurait formé le sigle RPF ce qui aurait pu rappeler à certains d'entre vous de beaux souvenirs !

**M. Michel Bouvard.** Excellente idée !

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

**M. Alain Marleix, rapporteur.** La commission a repoussé l'amendement n° 365, ayant accepté le partage des compétences entre l'Etat, la SNCF et RFF.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** C'est une précision inutile, le Gouvernement y est défavorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 365.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** MM. Gayssot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 59, ainsi rédigé :

« Compléter la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> par les mots :

« En raison de la contribution essentielle de ce mode de transport à la vie économique et sociale de la nation, du rôle qui lui est assigné dans la mise en œuvre du droit au transport et de ses avantages en ce qui concerne la sécurité et l'énergie. »

La parole est à M. Louis Pierna.

**M. Louis Pierna.** Par cet amendement, nous voulons montrer l'importance du transport ferroviaire pour la vie économique et sociale de la nation, mettre l'accent sur le rôle qui doit être assigné au rail dans la mise en œuvre du droit au transport pour tous et souligner ses avantages en ce qui concerne la sécurité et l'énergie, notions qui n'apparaissent pas clairement dans le projet.

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

**M. Alain Marleix, rapporteur.** La commission a rejeté cet amendement, le considérant comme incantatoire et, pour l'essentiel, satisfait par les dispositions du projet de loi et de la LOTI.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Cette précision figure déjà à l'article 12. Le Gouvernement est défavorable à l'amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 59.  
*(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° 362, ainsi rédigé :

« Compléter la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> par les mots : "afin de favoriser l'égalité d'accès au réseau sur l'ensemble du territoire". »

La parole est à M. Louis Mexandeu.

**M. Louis Mexandeu.** Il faut rapprocher cet amendement du texte qui stipule que le nouvel établissement a pour objet, dans une logique de développement durable, d'assurer l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national.

Intervenant à propos de ces termes, nous avons déjà rappelé que le principe d'égalité était à la base même du service public. La « péréquation sociale » dont je parlais ne peut être assurée que si chaque citoyen de ce pays peut avoir accès, à une distance raisonnable, au réseau ferré. Malheureusement, nous savons que ce n'est plus le cas partout, et qu'il y a des départements entiers qui sont dépourvus de trafic voyageurs. Ainsi, dans le département de l'Ardèche, s'il y a encore des trains qui circulent, ils n'assurent que le transport du fret. C'est extrêmement dommageable pour l'aménagement du territoire mais c'est contraire aussi au principe d'égalité de traitement entre les citoyens.

C'est pourquoi il convient de restituer cet objectif au service public.

J'ai été en charge pendant cinq ans d'un autre grand service public. Quel que soit l'endroit, le relief, l'éloignement, nous étions tenus de fournir une prestation coûteuse – même une personne isolée dans un village de montagne devait être desservie par le téléphone – sachant, bien entendu, que les redevances téléphoniques ne couvriraient jamais les frais d'investissement consentis.

Il doit en aller de même pour le réseau ferré. C'est pourquoi il est nécessaire, monsieur le ministre, d'adopter cet amendement pour réaffirmer cet objectif qui ne devrait jamais être perdu de vue.

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

**M. Alain Marleix, rapporteur.** La commission a repoussé cet amendement, considérant que l'égalité d'accès est incluse dans les principes mêmes du service public déjà mentionnés très largement dans cet article.

**M. Louis Mexandeau.** Cela va encore mieux en le disant !

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Cette préoccupation figure dans les articles 1<sup>er</sup> et 2 de la LOTI. Le Gouvernement est donc défavorable à cet amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 362.

*(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° 363, ainsi rédigé :

« Compléter la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> par les mots : "afin de favoriser l'égalité tarifaire sur l'ensemble du réseau national". »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

**M. Jean-Louis Idiart.** Heureusement que les socialistes et les communistes ont voté la LOTI, monsieur le ministre ! Sinon, qu'auriez-vous à nous répondre ? Alors que nous cherchons par ces amendements à dialoguer avec vous, vous refusez d'ouvrir le grand débat sur le rail. Vous venez puiser à la source même de ce que nous avons préparé, c'est une très bonne chose, mais il est temps que nous préparions à nouveau une belle et grande loi qui aille dans le même sens que la LOTI.

L'amendement n° 363 a pour but d'affirmer ce à quoi nous sommes particulièrement attachés, à savoir l'égalité tarifaire sur l'ensemble du territoire, sur l'ensemble du réseau national.

Or, à cet égard, nous avons tout lieu de nous inquiéter de la séparation en deux établissements. Demain, les péages seront établis. Vous n'indiquez pas clairement que vous allez reprendre la totalité de la dette. Par conséquent, le nouvel établissement public, sera d'entrée de jeu, déficitaire. Il n'aura donc pas grande capacité à se financer et à progresser. Pour éponger la dette, il va bien falloir qu'il aille chercher de l'argent dans quelques autres poches. Ce qui nous inquiète, c'est qu'il aille non seulement concéder un certain nombre de lignes à des sociétés privées, mais aussi chercher cet argent dans la poche des collectivités territoriales. Aujourd'hui, on ne parle que des régions mais, demain, on parlera aussi d'autres grandes collectivités comme les départements.

Nous savons bien, en effet, que, lorsqu'un service public est en danger sur un territoire rural, on demande à la collectivité de participer financièrement. Et si elle ne le

fait pas, elle commence à porter la responsabilité de l'éventuelle fermeture de ce service. On le voit avec les bureaux de poste. Paradoxe des paradoxes, on doit même parfois financer des relais de télévision pour que les ruraux puissent regarder des chaînes privées. C'est ce qui va nous arriver ! Il faut absolument que RFF démarre dans des conditions claires. Sinon, demain, c'est forcément aux tarifs que l'on s'attaquera. Ils ne seront pas les mêmes selon la région où l'on habitera, et l'on n'accèdera pas au train dans les mêmes conditions.

C'est un sujet de préoccupation fondamentale. Vous auriez tort, monsieur le ministre, de ne pas le prendre en considération. Ce n'est pas simplement notre avis, c'est une véritable préoccupation sur le terrain.

La semaine dernière, au cours d'une session du conseil général en Haute-Garonne, on s'est posé la question. Les associations de maires se la posent gravement. Ne va-t-on pas, une fois de plus, faire payer ceux qui ont le plus de difficultés ? Nous aimerions bien que, sur ce point, vous nous répondiez de façon claire, car la LOTI n'a pas prévu le financement du nouvel établissement !

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

**M. Alain Marleix, rapporteur.** La commission a repoussé cet amendement, pour les mêmes raisons que précédemment.

**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 qu'au paravant, le Gouvernement est défavorable à cet amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 363.

*(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° 366, ainsi rédigé :

« Compléter la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> par les mots : "dans le respect de la complémentarité avec le réseau routier". »

La parole est à M. Julien Dray.

**M. Julien Dray.** Par cet amendement, nous voulons essayer de tracer de nouvelles perspectives à la coopération entre le réseau routier et le réseau ferroviaire.

Au moment où le Gouvernement a le souci de relancer une dynamique nouvelle pour l'entreprise ferroviaire, l'une de ses perspectives doit être la complémentarité avec notre réseau routier et la volonté de rééquilibrer les choses au profit du transport ferroviaire, dans une véritable politique de coopération avec le réseau routier.

Nous savons tous qu'il existe aujourd'hui une série de possibilités de développement sur le feroutage ou les autoroutes ferroviaires. Cela demande une véritable politique concertée avec l'ensemble des partenaires du réseau routier.

Il nous semble nécessaire aujourd'hui de mettre fin à cette compétition insupportable qui a donné lieu au développement du tout routier, au détriment du transport ferroviaire, ou à une compétition inutile en termes d'équipements, des autoroutes doublant des lignes ferroviaires.

Dans le cadre de la relance du service public, il est nécessaire de concevoir une complémentarité avec le réseau routier, ce qui donnera aux entreprises que vous

voulez créer les moyens de réfléchir dans cette perspective. Il nous semble donc intéressant que l'article 1<sup>er</sup>, celui qui fixe le cadre de travail des entreprises, rappelle ce principe et le mette même au frontispice de la loi, pour que les choses soient clairement définies.

La France a trop souffert, et nous le vivons au quotidien dans nos paysages, dans nos provinces, de la compétition et de la vision non maîtrisée des choses. Il faut maintenant, pour la sécurité dans les transports routiers, par exemple, – on l'a vu au travers des conflits –, retrouver des équilibres, ouvrir des perspectives.

Il serait particulièrement judicieux de le marquer de manière précise dans la loi.

**M. Jean-Jacques Filleul.** Très bien !

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

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

L'article 3 de la LOTI – une très belle loi, bien faite – répond très largement à la préoccupation exprimée.

Cette argumentation vaut pour les amendements n<sup>os</sup> 367, 368, 369, 370 et 371, qui sont la déclinaison de celui-ci. Je ne reprendrai donc pas la parole.

**M. Jean-Louis Idiart.** Six amendements en deux secondes !

**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 et aux amendements suivants.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 366.

*(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<sup>o</sup> 367, ainsi rédigé :

« Compléter la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> par les mots : "dans le respect de la complémentarité avec le réseau fluvial". »

La parole est à M. Christian Bataille.

**M. Christian Bataille.** Monsieur le ministre, monsieur le rapporteur, c'est avec beaucoup d'intérêt que nous vous voyons quinze ans après exprime tant de considération pour la LOTI. Il n'est jamais trop tard, en 1997, pour trouver des avantages à une loi que les socialistes avaient proposée et fait voter dans cette assemblée en 1982, et nous ne désespérons pas de vous convaincre du bien-fondé d'idées un peu plus anciennes comme les nationalisations.

**Plusieurs députés du groupe socialiste.** Ça, c'est vrai.

**M. Christian Bataille.** Il n'est pas interdit d'imaginer que, dans quelques années, vous veniez nous vanter leurs mérites des nationalisations.

**M. Julien Dray.** M. Pons plus que M. le rapporteur !

**M. Christian Bataille.** Après tout, votre étiquette gauloise ne rend pas cette conversion impossible.

**M. Julien Dray.** Au contraire !

**M. Christian Bataille.** En certaines périodes historiques, c'est arrivé.

J'en viens à l'amendement.

**M. le président.** Je vous en remercie.

**M. Christian Bataille.** Il s'agit de préciser que la mise en valeur du réseau ferré national doit s'effectuer « dans le respect de la complémentarité avec le réseau fluvial ».

Comme M. Dray vient de le démontrer pour la route, il faut développer l'intermodalité et donc rechercher la complémentarité entre le rail et le fluvial.

La liaison Rhin-Rhône, certes, est sans doute mal venue car, pour un faible bénéfice économique, elle représente un investissement énorme et entraîne une destruction de l'environnement.

**M. Michel Bouvard.** Vous avez été bien silencieux jusqu'à maintenant. Il aurait fallu le dire au moment de l'examen de la loi sur l'aménagement du territoire !

**M. Christian Bataille.** Il n'en va pas de même d'autres infrastructures. Je pense notamment à la liaison Seine - Nord, qui, elle, est utile et n'affecterait que fort peu l'environnement.

Je suis moi-même d'une région où la combinaison du rail et des voies d'eau joue déjà un grand rôle, mais cela peut être amélioré. Qu'on se trouve à Dunkerque, Lille ou Valenciennes, la complémentarité des liaisons à grand gabarit, du réseau classique de canaux, avec un réseau ferroviaire déjà bien développé peut être exemplaire à cet égard.

Si nous insistons pour que vous acceptiez cet amendement, monsieur le rapporteur, ce n'est pas pour vous entendre dire que l'on répond déjà à cette préoccupation à un autre endroit du texte ou dans la LOTI, à laquelle M. Pons, Mme Idrac et M. le rapporteur envisagent sans doute d'élever un mémorial...

**M. Jean-Louis Idiart.** Mme Idrac pas trop !

**M. Christian Bataille.** En tout cas, nous insistons pour que le respect de la complémentarité avec le réseau fluvial soit inscrit dans le texte. C'est aussi important que la complémentarité avec le réseau routier.

**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.** Monsieur Bataille, je ne fais pas de commentaires sur la LOTI, la loi d'orientation des transports intérieurs, qui a été votée en 1982. Je constate que cette loi existe.

Si elle n'existait pas,...

**M. Jean-Louis Idiart.** Il faudrait la faire !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** ... il est vraisemblable qu'un certain nombre d'éléments que vous développez devraient être inclus dans le présent texte, mais elle existe.

Quant à la liaison Rhin-Rhône, c'est le Parlement qui a pris la décision. Vous pouvez toujours protester, mais c'est la loi, et le Gouvernement est là pour faire appliquer la loi.

**M. Julien Dray.** Le Gouvernement peut avoir une idée sur la loi !

**M. Louis Mexandeau.** La liaison Rhin-Rhône est une stupidité. Annulons-la !

**M. Christian Bataille.** C'est du gaspillage !

**M. Louis Mexandeau.** C'est honteux ! Alors que des régions entières ont besoin de crédits !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 367.

*(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° 368, ainsi rédigé :

« Compléter la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> par les mots : "dans le respect de la complémentarité avec les réseaux de transports collectifs urbains". »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

**M. Jean-Jacques Filleul.** Quoique M. le rapporteur nous ait dit par avance qu'il donnait un avis défavorable à cet amendement, je pense qu'il faut tout de même mettre l'accent sur l'intérêt de la complémentarité entre le réseau ferroviaire interurbain et le transport collectif urbain. Comme le montre la situation difficile des agglomérations, c'est une nécessité aujourd'hui.

Il existe depuis longtemps un maillage ferroviaire dans notre pays, fort heureusement, et de nombreux élus locaux, de nombreux maires de grandes villes travaillent aujourd'hui pour que ce réseau puisse permettre des liaisons entre la ville-centre et des petites villes ou des communes éloignées de 50 ou 60 kilomètres, dans de bonnes conditions de confort, de rapidité et de sécurité.

Je crois que notre amendement pose bien le problème, et il serait important qu'il soit pris en compte, de telle sorte que le Gouvernement ne puisse pas faire l'impasse sur ce problème et demande à RFF et à la SNCF d'y travailler.

**M. le président.** La commission et le Gouvernement ont déjà exprimé un avis défavorable à cet amendement.

Je mets aux voix l'amendement n° 368.

*(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° 369, ainsi rédigé :

« Compléter la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> par les mots : "dans le respect de la complémentarité avec le réseau de plates-formes portuaires". »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

**M. Jean-Jacques Filleul.** Là encore, on connaît, déjà, l'avis de M. le rapporteur.

Je ne suis pas spécialiste des plates-formes portuaires, puisque je suis élu de la région Centre (*Sourire*) et il n'y a pas de mer ou d'océan qui frôle cette région.

**M. Michel Bouvard.** Il y a des grands ports sur les fleuves. Strasbourg, par exemple !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Nous avons tout de même la Loire, qui est un grand fleuve allant vers l'Atlantique. Je suis le maire de Montlouis. Il y a un siècle, il y avait un port, qui permettait d'emporter des tonnes de vin blanc vers Orléans ou Nantes.

Ce qui est important, me semble-t-il, c'est de développer à travers cette loi les liaisons entre le rail et les ports maritimes de notre pays, d'autant plus que je me suis

rendu compte en lisant la presse avec attention que nos ports méritaient un peu de modernisme et des efforts particuliers. Il sont souvent très en retard par rapport aux ports nordiques...

**M. Michel Bouvard.** La faute à qui ?

**M. Jean-Jacques Filleul.** ... et aussi, ce qui est inquiétant, à des ports de la Méditerranée.

Il est clair que, s'il y a complémentarité entre le rail et les plates-formes portuaires, nous donnons des facultés commerciales, des accessibilités qui, tout naturellement, ouvriront des voies nouvelles.

**M. le président.** La commission est défavorable à cet amendement, le Gouvernement également.

Je mets aux voix l'amendement n° 369.

*(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° 370, ainsi rédigé :

« Compléter la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> par les mots : « dans le respect de la complémentarité avec le réseau de plates-formes aéroportuaires ». »

La parole est à M. Louis Mexandeau.

**M. Louis Mexandeau.** Cet amendement vise à donner des perspectives à la complémentarité entre transports aériens et transports ferroviaires en lieu et place de la concurrence féroce que ces deux modes de transport, tout aussi indispensables pour le développement économique et social et pour l'aménagement du territoire, se livrent actuellement, ce qui affaiblit le service public des transports.

Une politique conjointe peut être menée, grâce à l'existence d'un service public, et il y aurait à dire sur la dénationalisation d'Air France, sa privatisation.

**M. Julien Dray.** Il y aurait beaucoup à dire sur la gestion de Christian Blanc, destructeur d'Air Inter !

**M. Louis Mexandeau.** L'Etat doit avoir en main les différents outils de transport que sont le transport aérien et le transport ferroviaire, le transport terrestre lui échappant par sa nature même. Il peut ainsi favoriser, au nom de la rentabilité économique et de l'aménagement du territoire, ce que l'on appelle des plates-formes multimodales,...

**M. Michel Bouvard.** C'est ce qu'on fait à Satolas !

**M. Louis Mexandeau.** ... associant à la fois le fer et l'aérien. Il peut y avoir aussi le transport fluvial lorsque se trouvent à proximité des réseaux de canaux ou des fleuves aménagés. C'est le cas de la région caennaise où existe d'ailleurs un projet de plate-forme multimodale.

**M. Léonce Deprez.** Dans le Nord - Pas-de-Calais aussi !

**M. Louis Mexandeau.** C'est pourquoi je regrette que l'Etat se dessaisisse peu à peu de ses moyens.

**M. Michel Bouvard.** L'Etat ne se dessaisit pas, il finance ! Je vais vous inviter à Satolas, monsieur Mexandeau, pour vous montrer que la plate-forme multimodale est financée !

**M. Louis Mexandeau.** Il ne reste plus que l'anarchie et la recherche du profit à courte vue, chaque mode de transport et chaque propriétaire essayant de faire le plus,

mais au détriment d'autres, et c'est finalement la communauté nationale qui est souvent obligée d'éponger les déficits.

Je regrette la dérive, qui ne peut qu'engendrer l'anarchie économique et les pertes, qui consiste à vouloir privatiser le transport aérien et, peut-être, de façon souterraine, insidieuse, le transport par voie ferrée. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La commission est défavorable ?

**M. Alain Marleix, rapporteur.** Oui.

**M. le président.** Même avis du Gouvernement ?

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Tout à fait !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 370.

*(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° 371, ainsi rédigé :

« Compléter la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> par les mots : "dans le respect des plans de déplacements urbains". »

La parole est à M. Christian Bataille.

**M. Christian Bataille.** Toujours dans le premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, nous proposons de préciser : « dans le respect des plans de déplacements urbains ».

Cela nous ramène un peu en arrière, au débat qui a eu lieu ici même avec Mme Lepage à propos de la loi sur l'air.

Là aussi, on a entendu dire beaucoup de choses, affirmer un certain nombre d'intentions, et le tout – personne n'en sera surpris – s'inscrivant dans la logique du « développement durable ». Nous retiendrons d'ailleurs deux grandes choses de ce débat : la LOTI et le « développement durable ».

Ces bonnes intentions ont été affichées également dans les plans de déplacements urbains, les PDU, qui ont fait l'objet de mesures plus spectaculaires qu'efficaces, prises sur le dos du ministre des transports et de la SNCF. C'est le cas, par exemple, de la gratuité des transports urbains en cas de pic de pollution. Certaines collectivités locales qui organisent à grand-peine des services urbains d'autobus ou de métro ont été interloquées par cette décision. Et je suis sûr que l'organisateur de transports urbains ferroviaires qu'est l'Etat a été, lui aussi, très surpris d'apprendre cette décision.

Cela dit, les plans de déplacements urbains s'imposent. « C'est la loi », pour reprendre votre vocabulaire, monsieur le ministre !

Vous allez me dire que cela est superfétatoire puisque les plans de déplacements urbains ont fait l'objet d'une autre loi.

Nous essayons modestement de contribuer à une bonne coordination des décisions que nous prenons.

Et raisonner aujourd'hui à propos du ferroviaire en le reliant à la réflexion que votre gouvernement a décidée voici quelques semaines, assortie du vote de la loi sur l'air, ne me semble pas du tout saugrenu.

On a fait grand cas, à ce moment-là, des plans de déplacements urbains. Nous avons débattu pendant des heures et des heures, et examiné de nombreux amende-

ments. Le Gouvernement était d'ailleurs plus tolérant qu'il ne l'est aujourd'hui puisqu'il avait accepté certains amendements de bon sens présentés par l'opposition. Mais hier, aujourd'hui et peut-être demain, nous constatons que, quelle que soit notre bonne volonté, nous ne sommes que l'opposition, que l'on réexpédiera dans ses provinces dans les plus brefs délais, après avoir « supporté » que nous défendions nos amendements.

**M. Michel Bouvard.** Ce n'est pas honteux d'être député de province !

**M. Julien Dray.** Au contraire !

**M. Christian Bataille.** Sans doute, monsieur le rapporteur et monsieur le ministre, allez-vous de nouveau éliminer ces propositions d'un revers de main. Mais je le répète : notre intention est constructive quand nous faisons ces propositions.

**M. le président.** Monsieur Bataille, je vous ferai tout de même observer, entre nous, que quarante amendements examinés en trois heures et demie, cela n'a pas vraiment un caractère « expéditif » !

**M. Christian Bataille.** Ce n'est pas à vous, monsieur le président, que s'adressait le reproche !

**M. le président.** Sans doute ! Mais ce que je viens de dire est une réflexion d'ordre général.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement ?

**M. Alain Marleix, rapporteur.** Rejet !

**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° 371.

*(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° 372, ainsi rédigé :

« Après la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, insérer la phrase suivante :

« Il exerce ses missions pour le compte de l'Etat, de manière ininterrompue et sur l'intégralité du réseau ferroviaire national. »

Monsieur Idiart, l'amendement n° 372 se justifie par son texte même, si j'en crois son exposé sommaire. (*Sourires.*)

Mais peut-être souhaitez-vous tout de même en dire quelques mots.

**M. Jean-Louis Idiart.** Oui, monsieur le président !

**M. le président.** Vous avez la parole, monsieur Idiart.

**M. Jean-Louis Idiart.** Un bon paysan de chez moi disait que, lorsque, autrefois, on traçait le sillon – ce n'était pas mécanisé – avec une paire de bœufs, il y avait le bœuf de gauche, qui, lui, traçait le sillon, tournait, et, ensuite, le bœuf de droite qui, lui, se contentait de suivre. (*Sourires.*)

Eh bien ! en matière de politique, c'est exactement la même chose ! Quinze ans après, on nous dit : « La LOTI, c'est quelque chose de bien ! » Quinze ans après, les conservateurs nous disent cela ! En définitive, c'est le plus bel hommage que l'on puisse rendre au bilan de notre action en matière de transports.

Mais, si j'ose dire, revenons à nos moutons ! (*Sourires.*)

**M. Michel Bouvard.** Oui, car nous nous éloignons du sujet, et nous avançons en ce moment à la vitesse des bœufs ! (*Sourires.*)

**M. Jean-Louis Idiart.** L'établissement exercera ses missions pour le compte de l'Etat sur l'intégralité du réseau ferroviaire national.

Nous souhaitons, nous, que le réseau national garde son intégralité.

Avec ce nouveau projet, nous craignons effectivement, que le nouvel établissement ne soit toujours amené, en raison de ses difficultés financières, à demander une participation ou à concéder un certain nombre de lignes sur son réseau. Telle est la véritable préoccupation.

Nous souhaitons que soit clairement inscrit dans la loi qu'il y aura maintien de l'intégralité du réseau ferroviaire sur l'ensemble du territoire. C'est indispensable. Si nous n'obtenons pas un engagement très net, très clair sur ce point, tous les doutes seront permis.

Monsieur le ministre, vous devez nous donner un certain nombre d'éclaircissements et d'assurances.

Vous avez été, vous aussi, un élu rural. Par conséquent, vous savez très bien que notre préoccupation est forte. Nous souhaitons vivement que cela soit inscrit dans la loi.

**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.** Défavorable !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 372.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** MM. Auchédé, Gayssot, Grandpierre et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 26, ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, après le mot : "consistance", insérer les mots : ", la densité". »

La parole est à M. Michel Grandpierre.

**M. Michel Grandpierre.** En mettant en avant la question financière, on commet, selon nous, une erreur.

En effet, les usagers réclament un service public ferroviaire de qualité. Ils ont d'ailleurs manifesté à nouveau ce souhait lors de la consultation organisée à la fin de l'année dernière.

Or, vous le savez, en dix ans, 73 000 emplois ont été supprimés, 1 600 gares ne comptent plus aucun agent et des milliers de kilomètres ont été transférés sur la route.

Il faut que cela cesse si l'on souhaite redresser cette situation.

Par ailleurs, des dysfonctionnements inadmissibles pour un service public se retrouvent partout, malgré l'esprit de responsabilité dont font preuve les cheminots.

En outre, la densité du réseau tend, nous le savons, à régresser. Ainsi, l'offre de transports ferroviaires publics n'est plus accessible à tous dans les mêmes conditions. Or ce n'est pas en se coupant des usagers potentiels que l'on relèvera le transport ferroviaire.

Aussi notre amendement vise-t-il à expliciter la notion de consistance du réseau, consistance qui, aujourd'hui, ne doit plus être affaiblie.

**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.** L'avis du Gouvernement est défavorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 26. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 27 et 378.

L'amendement n° 27 est présenté par MM. Gayssot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste ; l'amendement n° 378 est présenté par MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Dans la dernière phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, après les mots : "la consistance", insérer les mots : ", le maillage". »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot, pour soutenir l'amendement n° 27.

**M. Jean-Claude Gayssot.** Nous proposons d'ajouter la notion de maillage après celle de consistance, parce qu'il s'agit de l'égalité du droit au transport, de la lutte contre les inégalités de développement et les désertifications, qui se nourrissent justement des reculs d'activités et des fermetures de services publics et d'infrastructures.

D'ailleurs, M. le rapporteur sait qu'une lutte très importante est menée pour le maintien de la ligne Béziers-Neussargues-Paris, non seulement pour le trafic « voyageurs » sur cet axe, mais aussi pour le transport de marchandises.

Ce maillage est indispensable pour alimenter, pour nourrir l'activité elle-même. On nous a déjà fait le coup avec le plan Guillaumat. Vous ne vous en souvenez peut-être pas ! C'était en 1979. Il y a eu cette tentative de réduire le réseau ferré à quelques lignes essentielles. Les cheminots, toutes catégories confondues, se sont opposés à cet objectif. Avec le contrat de plan, qui a été repoussé par les cheminots, on était à nouveau dans cette logique-là. Or, plus on supprime des lignes et des activités de maillage, plus on met en difficulté l'entreprise dans sa totalité, y compris sur le plan financier.

De plus, ce maillage vise à ne pas se limiter à la conception en étoile, qui prédomine pour l'aménagement du territoire.

Cette tendance doit être inversée. Tel est l'objet de notre amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Julien Dray, pour soutenir l'amendement n° 378.

**M. Julien Dray.** J'ajouterai, après l'intervention de mon collègue Gayssot, que cet amendement est d'autant plus justifié que nous savons tous – et cela avait été évoqué devant la commission des finances par M. Bergougnoux en 1995 – que la question du démaillage, c'est-à-dire de la fermeture d'un certain nombre de lignes, a déjà été envisagée à plusieurs reprises par les dirigeants de la SNCF.

Avait même été évoquée à l'époque la suppression de près de 6 000 kilomètres de lignes secondaires.

Il importe donc d'insister sur l'intérêt du maillage. C'est un impératif dans le cadre du développement de ces services. D'autant que nous savons tous qu'un certain

nombre de villes et de dessertes sont particulièrement touchées. Je pense, par exemple, à la ligne Bordeaux-Lyon via Brive et Tulle ou à la desserte de Limoges et de Guéret. Cette question est très importante.

Je me permettrai, dans mon argumentation, de faire un détour par le transport aérien.

Regardons la manière dont, par exemple, le président d'Air France a pillé l'entreprise Air Inter...

**M. Jean-Claude Gayssot.** C'est vrai !

**M. Julien Dray.** ... et organise un véritable démaillage du transport aérien, avec la fermeture d'un certain nombre de liaisons...

**M. Jean-Claude Gayssot.** C'est vrai !

**M. Julien Dray.** ... qui étaient des éléments essentiels de dynamisme économique pour les villes desservies ! Des élus de la majorité ont eux-mêmes été amenés à intervenir contre cette gestion totalement libérale, dans laquelle s'est impliqué M. Christian Blanc, qui a détruit cet outil essentiel, ce fleuron de l'industrie aéronautique française qu'était Air Inter !

L'Histoire permettra de faire le bilan de cette gestion-là. Vous comprenez tous que je n'éprouve pas beaucoup de sympathie pour la manière dont cette gestion a été exercée, au détriment des personnels.

La question du maillage est essentielle. Si elle n'est pas rappelée dans la loi, si les choses ne sont pas précisées, la tentation sera forte, au travers de la compétition économique, de fermer un certain nombre de lignes.

Le législateur doit donc rappeler dans la loi cet impératif d'aménagement du territoire, de desserte, d'égalité pour tous nos concitoyens, le droit de pouvoir disposer d'un transport ferroviaire, même quand on habite dans une petite ville et même si celle-ci n'est pas directement accessible.

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

**M. Alain Marleix, rapporteur.** La commission a repoussé ces amendements.

Monsieur Gayssot, je partage votre appréciation sur la ligne Paris-Béziers par le Massif central. Mais je ne partage pas votre avis sur l'amendement n° 27, car son adop-

tion alourdirait la rédaction de l'article 1<sup>er</sup> sans rien apporter au fond, dans la mesure où la consistance comprend le maillage.

**M. Jean-Claude Gayssot.** Cela donnerait de la consistance à la « consistance » ! *(Sourires.)*

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Comme vient de le dire M. le rapporteur, le maillage est contenu dans la « consistance ».

Le Gouvernement est donc défavorable aux amendements n°s 27 et 378.

**M. le président.** Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 27 et 378.

*(Ces amendements ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

## ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Cet après-midi, à quinze heures, deuxième 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).

La séance est levée.

*(La séance est levée à douze heures cinquante-cinq.)*

*Le Directeur du service du compte rendu intégral  
de l'Assemblée nationale,  
JEAN PINCHOT*