

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. PHILIPPE SÉGUIN

1. Questions au Gouvernement (p. 2).

POLITIQUE FISCALE (p. 2)

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

DÉFICIT DE LA SÉCURITÉ SOCIALE (p. 3)

MM. Claude Bartolone, Hervé Gaymard, secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale.

MM. Bernard Davoine, Hervé Gaymard, secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale.

MM. Alain Bocquet, Hervé Gaymard, secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale.

MARCHÉ EUROPÉEN DE L'ÉLECTRICITÉ (p. 5)

MM. Emile Zuccarelli, Alain Lamassoure, ministre délégué au budget, porte-parole du Gouvernement.

AUTORISATION ADMINISTRATIVE DE LICENCIEMENT (p. 5)

MM. Jean-Pierre Soisson, Hervé Gaymard, secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale.

DÉFICIT DE LA SÉCURITÉ SOCIALE (p. 6)

Mme Roselyne Bachelot-Narquin, M. Hervé Gaymard, secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale.

RÈGLEMENTATION EN MILIEU RURAL (p. 7)

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

CRISE DE LA VACHE FOLLE (p. 8)

MM. Arsène Lux, Philippe Vasseur, ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.

MALADIE DE LA VACHE FOLLE (p. 9)

MM. Jacques Richir, François d'Aubert, secrétaire d'Etat à la recherche.

INDUSTRIE DU CARRELAGE ET DE LA CÉRAMIQUE (p. 10)

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

MENDICITÉ (p. 11)

MM. Raymond Couderc, Jean-Louis Debré, ministre de l'intérieur.

Suspension et reprise de la séance (p. 11)

PRÉSIDENTE DE M. CLAUDE GAILLARD

2. SNCF. – Déclaration du Gouvernement et débat sur cette déclaration (p. 11).

Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports.

M. Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.

MM. Henri Cuq,
Jean-Jacques Filleul,
Dominique Bussereau,
Jean-Claude Gayssot,
Alain Ferry.

M. François, Michel Gonnot, président de la commission de la production.

M. Pierre Méhaignerie, président de la commission des finances.

MM. Michel Bouvard,
Jean-Louis Idiart,
Marc-Philippe Daubresse,
Rémy Auchédé,
Jean Royer,
Alain Marleix,
Jean-Yves Le Déaut,
Charles Fèvre,
Aloyse Warhouver,
Serge Lepeltier,
Martin Malvy,
François Loos,
Georges Sarre,
René André,
Julien Dray,
Hervé Mariton,
Jean-Louis Borloo,
Maurice Dousset.

M. le ministre.

Clôture du débat.

3. Chasse en Alsace-Moselle. – Discussion d'une proposition de loi adoptée par le Sénat (p. 47).

Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.

M. Pierre Lang, rapporteur de la commission de la production.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 50)

MM. Bernard Schreiner,
Pierre Ducout,
François Loos,
Rémy Auchédé.

Clôture de la discussion générale.

Mme le ministre.

DISCUSSION DES ARTICLES (p. 54)

Articles 1^{er} à 9. – Adoption (p. 54)

EXPLICATION DE VOTE (p. 55)

M. Aloyse Warhouver.

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 55)

Adoption de l'ensemble de la proposition de loi.

4. Dépôt de rapports (p. 55).

5. Dépôt de rapports en application d'une loi (p. 55).

6. Ordre du jour (p. 56).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. PHILIPPE SÉGUIN

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

1

QUESTIONS AU GOUVERNEMENT

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

Nous commençons par les questions du groupe socialiste.

POLITIQUE FISCALE

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

M. Augustin Bonrepaux. Monsieur le Premier ministre, depuis trois ans, votre majorité a accumulé les augmentations massives d'impôts (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre*) : taxe sur les carburants, CSG, TVA, RDS.

M. Yves Verwaerde. Vous parlez en connaisseur !

M. Augustin Bonrepaux. Depuis un an, ce sont plus de 120 milliards de prélèvements...

M. Daniel Picotin. Pour combler vos déficits !

M. Augustin Bonrepaux. ... qui ont surtout frappé les plus défavorisés, dont les salaires et les pensions de retraite n'ont par ailleurs pas progressé.

En matière de prélèvements obligatoires, vous avez atteint un record historique !

Maintenant, c'est un trompe-l'œil fiscal que vous promettez par l'allègement de l'impôt sur le revenu car la mesure profitera surtout aux plus riches. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Mais, pour les plus défavorisés, il n'y a rien de prévu. Pour ceux qui ont subi de plein fouet toutes les augmentations précédentes, c'est du vent !

Monsieur le Premier ministre, quand arrêterez-vous ces injustices et cette démagogie ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste. – Rires et exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. Daniel Picotin. Démagogue vous-même !

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

M. Jean Arthuis, *ministre de l'économie et des finances.* Monsieur Bonrepaux, depuis 1993, notre majorité paie vos dettes ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République. – Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*) Dois-je vous rappeler que la loi de finances pour 1993, votée à l'automne de 1992, prévoyait un déficit de 160 milliards, qu'il a fallu porter à 360 milliards quelques mois plus tard ?

M. Henri Emmanuelli. Soyons sérieux !

M. Christian Bataille. Ce sont des propos de comptoir !

M. le ministre de l'économie et des finances. Puis-je vous rappeler que c'est à partir de 1993 que l'on a enfin vu clair dans la situation des comptes du Crédit lyonnais, du Comptoir des entrepreneurs comme, plus récemment, du GIAT ?

M. Christian Bataille. Allez donc au Café du commerce !

M. le ministre de l'économie et des finances. De grâce, n'oubliez pas ce qui s'est produit à la fin des années 80 et au début des années 90 !

Il faut assumer la situation. Reconnaissez que le débat d'orientation budgétaire, qui s'est tenu ici même il y a trois semaines, vous a sans doute éclairé et que le temps est venu de réduire l'importance de la dépense publique pour recréer enfin des emplois.

Il y a une semaine, M. le Premier ministre vous a fait part de la détermination du Gouvernement de soumettre au Parlement à l'automne un projet de loi portant réforme des prélèvements obligatoires.

M. Christian Bataille. Alors, on est sauvés !

M. Augustin Bonrepaux. C'est du vent !

M. le ministre de l'économie et des finances. Ce projet sera marqué par un souci de justice dans la répartition de l'impôt. Il répondra à une exigence d'allègement des prélèvements obligatoires...

Mme Martine David. Personne ne vous croit !

M. le ministre de l'économie et des finances. ... et devra intégrer la mondialisation de notre économie.

Nous aurons aussi le souci de la simplification des formalités administratives.

Monsieur le député, l'épreuve de vérité consistera également à réduire la dépense et les déficits publics pour parvenir à un allègement des prélèvements obligatoires.

M. Jean-Yves Le Déaut. C'est du bidon !

M. le ministre de l'économie et des finances. Mais la répartition devra être juste, efficace sur le plan économique, et contribuer à l'emploi ainsi qu'à la cohésion sociale. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

DÉFICIT DE LA SÉCURITÉ SOCIALE

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

M. Claude Bartolone. Il y a à peine quinze mois, Jacques Chirac, alors en campagne pour l'élection présidentielle, annonçait : « Il ne peut y avoir de limites aux dépenses de santé. »

Il y a un an, le gouvernement Juppé I s'installait et, certainement pour lutter contre la pensée unique, infligeait à notre économie une salve de prélèvements fiscaux qui tuait dans l'œuf toute idée de relance par la consommation des ménages.

Il y a six mois, Juppé II, pour faire accepter une nouvelle purge fiscale, prenait l'engagement solennel...

M. Lucien Degauchy. Pour payer vos dettes !

M. Claude Bartolone. ... de passer d'un déficit prévisionnel de la sécurité sociale de 61 milliards en 1995 à 17 milliards en 1996, un excédent devant être dégagé en 1997. Résultat : en 1995, plus 110 milliards ; en 1996, plus 32 milliards ; quant à 1997, comme le dit aimablement la commission des comptes de la sécurité sociale, « il serait imprudent d'escompter un retour à l'équilibre ».

Monsieur le président, mes questions s'emboîtent.

Que compte faire le Gouvernement pour combler ce nouveau déficit ? (« Rien ! » sur les bancs du groupe socialiste.)

Que compte faire le Gouvernement...

M. Jean-Yves Le Déaut. Rien !

M. Claude Bartolone. ... qui, après avoir asséché les recettes, fait flamber les dépenses et met notre sécurité sociale dans une telle situation qu'il la conduit dans l'impasse ? Il est indispensable que la nation sache si le RDS va durer plus longtemps et qui va payer la facture. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste. – Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Plusieurs députés du groupe du Rassemblement pour la République. Pas ça, pas vous !

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale.

M. Hervé Gaymard, secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale. Monsieur le député, il y a trois ans, quand la majorité arrivait au pouvoir, nous trouvions deux années de déficit cumulé de la sécurité sociale ! (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*) Nous trouvions un déficit budgétaire de 360 milliards de francs...

M. Augustin Bonrepaux. Savez-vous compter ?

M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale. ... alors que vous aviez annoncé 160 milliards.

M. Martin Malvy. C'est faux !

M. Daniel Picotin. Ils sont amnésiques !

M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale. Toute la politique du Gouvernement en matière de sécurité sociale tend à introduire dans notre système un esprit de responsabilité pour lutter contre les gaspillages et les abus.

M. Claude Bartolone. C'est ça ! En faisant des trous !

M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale. Le Président de la République et le Premier ministre ont dit qu'il n'y aurait pas de prélèvements supplémentaires, et il n'y en aura pas ! (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. Jean-Yves Le Déaut. La voix de son maître !

M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale. On parle actuellement des chiffres dont a fait état la commission des comptes de la sécurité sociale. Celle-ci, je vous le rappelle, est indépendante...

M. Jean-Yves Le Déaut. Comme la justice !

M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale. ... et produit ses comptes en toute sincérité.

Souvenez-vous, monsieur Bartolone, qu'en 1985 vous aviez inventé l'année de onze mois pour laisser treize mois de dépenses au Gouvernement de 1986 ! (*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. Julien Dray. Et que se passait-il en 2001 avant Jésus-Christ ?

M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale. Nous voulons introduire dans notre système un esprit de responsabilité. Les mesures que nous avons prises permettront de contenir les abus et les gaspillages. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre. – Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Bernard Davoine.

M. Bernard Davoine. Je voulais adresser ma question à M. le Premier ministre.

M. Jean-Yves Le Déaut. Il n'est pas là !

M. Bernard Davoine. On discute du triplement du déficit prévu pour la sécurité sociale. Alors qu'on nous avait annoncé 17 milliards, on en est à 50, et peut-être à un peu plus. On est loin de pouvoir espérer l'équilibre pour l'année prochaine.

Monsieur le ministre de l'économie et des finances, cela ne marque-t-il pas à vos yeux au moins un échec, celui du plan Juppé, dû à l'incapacité de maîtriser les dépenses de santé, d'une part, et à la baisse des recettes, d'autre part ? Il serait tout à fait illusoire d'essayer de rejeter sur d'autres la responsabilité de cette dérive et de ce manque de recettes car il me semble que, depuis trois mois, vous avez fait tout ce qu'il fallait pour les avoir.

Le manque de recettes marque l'échec de la politique économique du Gouvernement comme de ceux qui l'on précédé depuis 1993.

Vous avez augmenté la dette publique de plus de 1 400 milliards en trois ans, monsieur Arthuis ! Pour tenter de la résorber, vous avez augmenté les impôts et les ponctions jusqu'à un niveau insupportable.

Comment voulez-vous que les Français consomment davantage ? Comment voulez-vous que la croissance reparte ?

Vous avez multiplié les exonérations aux entreprises, mais en trois ans sont apparus 300 000 chômeurs de plus. Comment donc voulez-vous qu'il y ait des recettes pour la « sécu » ?

C'est bien votre politique économique qui est en cause et non pas une conjoncture mondiale à laquelle vous ne pourriez rien.

Monsieur le ministre, vous avez le choix : il vous faut soit changer de politique, soit augmenter encore les ponctions. Mais je vous en prie, dites-nous ce qu'il en est et sur qui tomberont les nouveaux impôts ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Hervé Gaymard, secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale. Monsieur le député, à l'automne de 1995, quant les prévisions ont été établies pour 1996, la croissance économique prévue s'établissait à 2,8 p. 100.

Nous traversons actuellement une phase de croissance à 1,3 p. 100. L'écart s'explique par une baisse des recettes.

M. Claude Bartolone. La faute à qui ?

M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale. Je vous rappelle qu'en 1993 vous aviez bâti un projet sur une croissance de 2,6 p. 100 et que la récession a été au rendez-vous par votre faute ! Alors, je vous en prie, un peu de mémoire : nous payons vos dettes ! (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. Nous en venons à une question du groupe communiste.

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

M. Alain Bocquet. Ma question s'adressait à M. le Premier ministre ou au ministre des affaires sociales mais...

M. Jean-Yves Le Déaut. Ils ne sont pas là !

M. Alain Bocquet. ... mais ils apprécient actuellement le sirop d'érable ! (*Sourires.*) Je l'adresse donc au ministre qui voudra bien me répondre.

Le 15 novembre 1995, M. le Premier ministre affirmait avec superbe, à propos du plan de réforme de la sécurité sociale, que « le déficit de la sécurité sociale sera ramené de 61 milliards de francs à 17 milliards de francs en 1996 ».

M. Christian Bataille. Il s'est trompé !

M. Alain Bocquet. Aujourd'hui, le déficit annoncé est de 48 milliards. Ce chiffre accuse à l'évidence la politique du Gouvernement et ses ordonnances. L'échec est patent.

M. Pierre Favre. Les ordonnances ne sont pas encore appliquées, et vous le savez bien !

M. Jean-Yves Le Déaut. De toute façon, elles sont mauvaises !

M. Alain Bocquet. La sécurité sociale est malade du chômage, malade de la baisse du pouvoir d'achat.

Cette politique est une vivante contradiction. Quand le ministre des affaires sociales, M. Barrot, comprime les dépenses de santé, le ministre du travail, toujours M. Barrot, « enfonce » la sécurité sociale en accordant des exonérations de cotisations sociales aux entreprises sans contrepartie en matière d'emplois, en refusant l'augmentation des salaires ou la réduction de la durée du travail à trente-cinq heures sans diminution de salaire, qui sont pourtant les clés du redressement de la sécurité sociale.

M. Jean-Claude Gayssot. M. Bocquet a raison !

Plusieurs députés du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre. La question !

M. Alain Bocquet. Force est de constater que vous persistez dans de mauvaises solutions. Il en existe au moins une autre que je vous ai proposée ce même 15 novembre et que je me permettrai de vous rappeler.

Alors que les salariés et les employeurs paient leurs propres cotisations, la spéculation financière, qui est, elle, exonérée va bon train : elle a dépassé les 1 000 milliards de francs en 1994. Quant aux revenus financiers, ils représentent plus de 1 100 milliards de francs.

Plusieurs députés du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre. La question !

M. Alain Bocquet. L'urgence n'est-elle pas de faire cotiser les profits financiers au même niveau que les salaires...

M. Jean-Claude Lefort. Assurément !

M. Alain Bocquet. ... ce qui rapporterait 167 milliards de francs à la sécurité sociale et en supprimerait le déficit ? Ainsi le RDS et la CSG pourraient être abrogés. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et sur plusieurs bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale. (*Protestations sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste. – Vifs 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. Hervé Gaymard, secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale. Je pense que vous excuserez l'absence de Jacques Barrot, qui accompagne le Président de la République à l'assemblée de l'Organisation internationale du travail, à Genève,...

M. Claude Bartolone. Il a du boulot !

M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale. ... institution dont les mérites pour ce qui concerne les droits des travailleurs ne sont plus à démontrer. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Monsieur le député, le plan de réforme de la sécurité sociale, tel qu'il a été présenté le 15 novembre devant votre assemblée et eu égard aux décisions qui se sont ensuivies, comporte deux axes.

D'une part, il faut introduire dans notre système la responsabilité à tous les niveaux, afin de sauver cette sécurité sociale « à la française » dont nous sommes si fiers et d'assurer une meilleure couverture de toutes les Françaises et de tous les Français. C'est grâce à cet esprit de responsabilité que nous parviendrons à mettre en place un juste soin, et donc à permettre à chacun de nos compatriotes d'être bien soigné, sans poursuivre dans la spirale de l'augmentation des impôts et des cotisations sociales.

D'autre part, comme vous l'avez dit à fort juste titre, il faut progressivement réformer la structure du financement de notre protection sociale, lequel est beaucoup trop assis sur les salaires. Il convient de diversifier l'assiette de ce financement et de faire davantage contribuer les revenus de l'épargne.

M. Christian Bataille. Ah bon ? On pensait que c'était le capital !

M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale. C'est d'ailleurs ce qui a commencé d'être fait avec le RDS. Dans le cadre des réflexions en cours sur la réforme des prélèvements obligatoires, il s'agit là d'un

souci majeur du Gouvernement. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. Nous en venons aux questions du groupe République et Liberté.

MARCHÉ EUROPÉEN DE L'ÉLECTRICITÉ

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

M. Emile Zuccarelli. Ma question, qui s'adresse à M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications, concerne EDF.

Le 22 mars 1995, la Commission européenne a adopté un ensemble de propositions organisant le marché intérieur européen de l'électricité autour du concept d'accès des tiers au réseau. Pour sa part – heureusement, dirai-je – le Conseil des ministres européens a adopté le 1^{er} juin de la même année la possibilité revendiquée par la France d'adopter le système de l'acheteur unique.

Au mois de décembre dernier cependant, le même conseil a dû constater l'éloignement des positions française et allemande, notamment en ce qui concerne la définition des consommateurs éligibles. Cette situation a été confirmée lors d'une récente réunion informelle qui s'est tenue à Bologne.

En fait, le désaccord porte sur la conception du secteur électrique : doit-il être une activité marchande banale ou un véritable service public ?

En fonction de la réponse qui sera faite, l'Union européenne devra déterminer le seuil d'éligibilité, c'est-à-dire le niveau de consommation au-dessus duquel les clients pourront sortir du champ du service public.

L'idée d'un seuil minimum de 40 millions de kilowattheures avait été retenue, mais il semble qu'elle soit remise en cause et que la présidence italienne, dans le cadre de la préparation du Conseil extraordinaire prévu la semaine prochaine, envisage un seuil beaucoup plus bas qui entraînerait la sortie du service public de 50 p. 100 de la fourniture d'électricité.

C'est dire que le service public serait réduit à une peau de chagrin et que l'avenir même d'EDF serait remis en cause. Ce serait inacceptable. Le service public est une nécessité, un impératif largement reconnu sur ces bancs. Je n'en veux pour preuve que la résolution qui avait été adoptée à la quasi-unanimité ici même sur le rapport de M. Borotra, alors rapporteur de la délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne.

Monsieur le ministre, ma question sera très simple : le Gouvernement va-t-il s'incliner devant le diktat de nos voisins et quelles mesures entendez-vous prendre pour obtenir un projet de directive qui garantisse les intérêts français ? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe République et Liberté et du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué au budget, porte-parole du Gouvernement.

M. Alain Lamassoure, ministre délégué au budget, porte-parole du Gouvernement. Monsieur le député de Haute-Corse, je voudrais vous rassurer sur l'évolution de la négociation relative au marché européen de l'électricité.

Depuis le début des négociations, le Gouvernement a défendu l'importance du service public de l'électricité dans certains pays, dont la France. Après le sommet

franco-allemand du 5 juin dernier, nous avons abouti à une position commune avec nos importants partenaires et nous préparons ensemble le Conseil des ministres européens du 20 juin prochain, qui devrait être le jour de la décision.

Je puis d'ores et déjà vous garantir que la décision finale reprendra les principaux points défendus par le Gouvernement français, en particulier en ce qui concerne le caractère de service public de l'électricité.

Quelles seront les conséquences pour les consommateurs, pour l'entreprise et pour le personnel ? L'ouverture limitée et maîtrisée du marché concernera les gros consommateurs industriels...

M. Jean-Claude Lefort. Toujours les mêmes !

M. le ministre délégué au budget. ... pour lesquels le prix de l'électricité est un élément important du prix de revient. (*Protestations sur les bancs du groupe communiste.*) Cette mesure, mesdames, messieurs les députés communistes, permettra de sauvegarder des emplois en France.

M. Christian Bataille. Vous affirmez, mais vous ne démontrez pas !

M. le ministre délégué au budget. En revanche, les 29 millions de consommateurs domestiques continueront de bénéficier pleinement du service public d'EDF.

M. Christian Bataille. Vous affirmez sans démontrer !

M. le ministre délégué au budget. Quant à l'entreprise, elle ne changera pas de statut et restera une entreprise d'Etat intégrée exerçant le monopole de transport et de distribution de l'électricité dans notre pays.

Enfin, il va de soi que le personnel pourra conserver son statut, qui est celui des personnels des industries électriques et gazières.

M. Jean-Claude Lefort. Langue de bois !

M. le ministre délégué au budget. Le taux de 50 p. 100 de consommation que vous avez évoqué, monsieur le député, ne correspond pas du tout à celui sur la base duquel on négocie à l'heure actuelle. Je puis donc vous rassurer totalement : nous obtiendrons les garanties de service public pour lesquelles la France se bat depuis l'origine. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

AUTORISATION ADMINISTRATIVE DE LICENCIEMENT

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

M. Jean-Pierre Soisson. Ma question concerne l'éventualité, envisagée par certains, du rétablissement de l'autorisation administrative de licenciement. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*) C'est une grave question.

M. Christian Bataille. Ce n'est pas une question au Gouvernement ! (*Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. Monsieur Bataille, un peu de calme, je vous prie ! Les députés posent les questions qu'ils souhaitent. Taisez-vous !

Poursuivez, monsieur Soisson ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. Jean-Pierre Soisson. C'est une grave question et je comprends l'agacement de certains, car le rétablissement de l'autorisation administrative de licenciement irait à l'encontre de l'attitude adoptée par les députés socialistes en 1988 et en 1989. (*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. Julien Dray. A cause de vous !

M. Jean-Pierre Soisson. Je m'en souviens bien, car j'étais ministre du travail. Pendant deux ans, nous avons débattu de cette question. Nous avons consulté les représentants syndicaux, les représentants patronaux et, après avoir longuement débattu, nous avons décidé de ne pas rétablir l'autorisation administrative de licenciement. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe République et Liberté, et sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre. – Protestations sur les bancs du groupe socialiste. – M. Christian Bataille fait le geste de retourner sa veste.*)

M. le président. Monsieur Bataille, un peu de tenue je vous prie !

M. Jean-Pierre Soisson. Nous avons décidé alors de renforcer le rôle des partenaires sociaux plutôt que celui de l'administration. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*) Le vote intervenu le 25 mai 1989 a eu pour résultat 281 voix pour et 29 contre. Ont voté contre : les députés communistes ; ils n'ont pas changé d'avis.

M. Jean-Claude Gayssot. Voilà !

M. Jean-Pierre Soisson. Ont voté pour : M. Philippe Séguin et certains députés RPR et UDF. La plupart des députés RPR et UDF se sont abstenus et ils n'ont pas changé d'avis.

Le groupe socialiste a changé d'avis. (*Applaudissements puis huées sur quelques bancs du groupe République et Liberté et sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre. – Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)...

M. Julien Dray. De quelle couleur est la doublure de la veste de M. Soisson ?

M. Jean-Pierre Soisson. ... alors qu'il était, avec moi, à l'origine du projet de loi...

M. Claude Bartolone. Mais faites-le entrer au Gouvernement !

M. Jean-Pierre Soisson. ... dont le rapporteur était Michel Coffineau.

M. le président. Monsieur Soisson, il faudrait poser votre question maintenant !

M. Julien Dray. Est-ce que c'est une question sur la vache folle ?

M. Jean-Pierre Soisson. J'indique au Gouvernement, et plus particulièrement à M. Gaymard, ce que nous savons tous, à savoir que l'inspection du travail ne serait pas en mesure d'assumer le rôle qui lui serait demandé si l'autorisation administrative était rétablie. C'est pourquoi nous avons préféré – et nous avons eu raison – renforcer les garanties individuelles des salariés sous le contrôle du juge et développer la concertation.

Dans ces conditions, le Gouvernement ne devrait-il pas conduire un débat dans la transparence pour que chacun voie qui a changé d'avis et qui n'en a pas changé ? (*Pro-*

testations sur les bancs du groupe socialiste. – Vifs applaudissements sur quelques bancs du groupe République et Liberté et sur les bancs du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale.

M. Hervé Gaymard, secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale. Merci, monsieur le ministre Soisson, merci d'avoir rappelé un point d'histoire s'agissant de la législation relative aux licenciements économiques.

Je citerai deux chiffres pour éclairer la représentation nationale. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. André Fanton. Monsieur le président, ils ont bu !

M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale. En 1986, les licenciements économiques étaient au nombre de 584 000. Il y en a eu 400 000 en 1995, alors que l'autorisation administrative de licenciement était supprimée. Et chacun s'accorde à dire aujourd'hui que la législation existante est équilibrée et que l'intérêt des travailleurs est respecté lorsque des plans sociaux interviennent. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. Julien Dray. Dans quel magazine l'avez-vous lu ? Dans *Spirou* ou dans *Mickey Magazine* ?

M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale. C'est si vrai que Mme Guigou, ancien ministre et secrétaire national du parti socialiste en charge des questions sociales, déclare aujourd'hui dans *Le Figaro* : « Mais dès lors que l'autorisation n'a pas été rétablie et que nous avons imposé, pour protéger les salariés, une autre voie avec les lois Soisson, en 1988, et Aubry, en 1993, qui ont confié au juge judiciaire plutôt qu'à l'administration le contrôle des licenciements, il me semblait beaucoup plus efficace de poursuivre dans cette voie. D'autant que la jurisprudence s'est montrée très protectrice des salariés. Plusieurs jugements ont conduit les entreprises à améliorer leurs plans sociaux dans la crainte de licenciements plus coûteux. » Voilà la vérité, mesdames, messieurs les députés !

En réalité, le rétablissement de l'autorisation administrative de licenciement relève d'un combat rétrograde, d'un combat d'arrière-garde ! (*Vifs applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre. – Exclamations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. le président. Nous en venons aux questions du groupe du Rassemblement pour la République.

DÉFICIT DE LA SÉCURITÉ SOCIALE

M. le président. La parole est à Mme Roselyne Bachelot-Narquin.

Mme Roselyne Bachelot-Narquin. Monsieur le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale, l'annonce d'un déficit de la sécurité sociale de 49 milliards de francs a suscité des réactions à peine croyables, comme le montrent les vociférations que nous venons d'entendre sur la gauche de cet hémicycle. Certains avaient prétendu, en novembre dernier, que la situation n'était pas si catastrophique et que la réforme était inutile. Et ce sont les mêmes qui nous disent maintenant que c'est précisément à cause de cette réforme que le déficit s'élève à 49 milliards. C'est incroyable !

Bien entendu, les Français font le tri dans ces propos démagogiques et irresponsables. Ils se posent néanmoins trois questions. D'abord, de nouveaux prélèvements ne seront-ils pas nécessaires ? Vous avez déjà répondu, monsieur le secrétaire d'Etat, mais je souhaite que vous nous confirmiez que cela ne sera pas le cas.

M. Julien Dray. Rassurez Mme Bachelot, monsieur le secrétaire d'Etat !

Mme Roselyne Bachelot-Narquin. Ensuite, l'objectif de 2,1 p. 100 d'augmentation des dépenses de soins ambulatoires n'est-il pas déjà trop important compte tenu des possibilités de financement ?

Enfin, quel est le calendrier de la réforme ? Quand sera-t-elle complètement mise en œuvre et quand pourrions-nous en constater les premiers résultats ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale. (« *Encore !* » sur les bancs du groupe socialiste.)

M. Hervé Gaymard, secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale. Madame le député, sans le plan de réforme de la protection sociale et sans les mesures d'urgence qui l'ont accompagné, le déficit serait aujourd'hui de 80 milliards de francs en raison de la baisse de la croissance.

M. Claude Bartolone. Elle est incroyable cette réponse !

M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale. Par rapport aux 17 milliards que nous avions prévus, la dérive constatée est liée au ralentissement de la croissance, donc à la diminution des recettes.

M. Julien Dray. Il croit au Père Noël !

M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale. C'est pourquoi il importe de tenir la dépense dans le cadre d'une approche médicalisée.

Madame le député, je puis vous assurer qu'il n'y aura pas de prélèvements ou de cotisations supplémentaires. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Claude Bartolone. On attend le prochain Premier ministre !

M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale. C'est d'abord en luttant contre les abus et les gaspillages que nous sauverons notre sécurité sociale.

Les trois ordonnances portant réforme de structure sur la médecine de ville, sur l'hôpital et sur l'organisation des caisses ont été publiées le 24 avril dernier.

M. Claude Bartolone. Avec vous ce ne sont pas des ordonnances que l'on va avoir, c'est un avis de décès !

M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale. Elles nécessitent la parution d'une soixantaine de décrets d'application, dont la plupart seront publiés avant le 15 juillet prochain, les autres devant l'être d'ici au début de l'année prochaine.

Après le renouvellement des conseils d'administration des caisses nationales et locales, interviendra la politique conventionnelle dans le cadre des objectifs de convention et de gestion. Elle permettra au pays, une fois que le Parlement se sera prononcé à l'automne par la première loi de financement de la protection sociale, de décider en toute connaissance de cause pour sa sécurité sociale et surtout de sa politique de santé publique.

Tels sont, madame le député, les éléments que je voulais porter à votre connaissance. Le cap est maintenu ; et il doit l'être car il y va du sauvetage de notre médecine à la française. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

RÉGLEMENTATION EN MILIEU RURAL

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

M. Pierre Mazeaud. Ma demande s'adresse à M. le Premier ministre.

Plusieurs députés du groupe socialiste. Il n'est pas là !

M. Pierre Mazeaud. Le Gouvernement lutte contre la désertification de nos campagnes et la disparition de certaines petites communes. L'une des nombreuses raisons de cette désertification est l'application des normes issues soit de Bruxelles, soit de la réglementation intérieure. Si l'on peut comprendre qu'il soit légitime de défendre les intérêts des consommateurs, il faut reconnaître que les dispositions d'ordre réglementaire ne sont pas nécessairement applicables à tout le monde. Le grand restaurant n'est pas tout à fait le petit caboulot rural, et l'on ne peut imposer tout et n'importe quoi à nos campagnes ! (« *Très bien !* » sur de nombreux bancs du groupe du Rassemblement pour la République.) Chaque jour, des restaurants, des petits hôtels ferment pour éviter les sanctions ménales qu'entraîne le non-respect de certaines normes. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

S'agissant de la réglementation, et non pas de dispositions législatives, ce qui est applicable à certains n'est pas nécessairement adaptable à tous. Ne pourrait-on pas envisager de revoir cette réglementation pour accorder des délais ou, mieux, pour reporter de telles dispositions ? Si tel n'était pas le cas, nous assisterions demain à une véritable désertification de nos campagnes. Je dis oui à nos communes et non à Bruxelles ! (*Applaudissement sur de nombreux bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

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

M. Jean-Pierre Raffarin, ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat. Monsieur le président de la commission des lois, avec vous, je dis oui à nos communes ! (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*) Et je dis oui à nos entreprises en milieu rural...

M. Jean-Pierre Brard. Et les banlieues, monsieur Raffarin !

M. le ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat. ... car, au fond, quand on regarde les choses de près, on s'aperçoit que l'aménagement du territoire et la politique des petites et moyennes entreprises sont des sujets très voisins : nos territoires vivent lorsque l'artisanat et le commerce respirent, alors qu'ils sont paralysés quand nos entreprises sont asphyxiées. Il s'agit donc là d'un problème très important. Je reconnais que certaines dispositions créent pour les plus petites entreprises, les petits commerçants et artisans, des contraintes auxquelles ils ne sont pas préparés et qu'ils n'ont pas forcément les moyens de respecter. Deux démarches sont possibles pour répondre à ce problème.

D'abord, dans le cadre de l'aménagement du territoire, le FISAC est un moyen d'intervention important pour défendre nos entreprises en milieu rural et pour permettre

à nos petites communes de réaliser leurs projets. Avec Alain Juppé, nous avons porté l'enveloppe du FISAC de 120 millions de francs à 300 millions de francs.

Par ailleurs, les entreprises artisanales qui doivent se soumettre aux normes d'hygiène et de sécurité pourront profiter de prêts superbônifiés : 1 milliard de francs est ainsi mis à leur disposition. Un parlementaire, M. de Montesquiou, nous dressera un bilan de l'application de cette mesure, car nous souhaitons que les banques contribuent à cette action.

Il va de soi que nous avons d'autres problèmes à régler, notamment en matière de réglementation, comme vous le dites, monsieur Mazeaud !

M. Pierre Mazeaud. De Bruxelles !

M. le ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat. Y compris venant de Bruxelles. Je pense à certaines professions, aux secteurs du bois et de la porcelaine notamment. Plusieurs actions sont aujourd'hui engagées.

Nous négocions branche par branche des accords de mise au point progressive de certaines dispositions et vous pouvez avoir confiance en la détermination du ministre de l'industrie M. Franck Borotra, qui se bat sur ce terrain pour que nos entreprises ne soient pas pénalisées. Nous comptons sur ces négociations qui doivent permettre à nos entreprises de bénéficier des conditions d'adaptation nécessaires.

Mais il est vrai, monsieur le président Mazeaud, que toutes nos difficultés ne viennent pas de Bruxelles, même si celles qui en viennent doivent aussi être traitées. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre du groupe du Rassemblement pour la République.*)

CRISE DE LA VACHE FOLLE

M. le président. La parole est à M. Arsène Lux.

M. Arsène Lux. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation mais concerne également le ministre de la santé. En effet, elle porte sur la crise de la vache folle et plus particulièrement sur les mesures sanitaires à prendre pour assurer la protection des consommateurs.

La position adoptée par le Gouvernement depuis le début de cette crise, en mars dernier, mérite notre approbation totale. En effet, il a donné la priorité absolue à la préservation de la santé publique. Ensuite, le Gouvernement a fait le choix d'appuyer ses décisions sur l'avis des experts les plus éminents. Enfin, nous approuvons la campagne d'information sur l'origine géographique des productions bovines.

Mais il convient maintenant d'aller plus loin dans le souci de la préservation du consommateur en garantissant la qualité des composants d'origine animale dans les produits d'alimentation non seulement humaine mais également animale compte tenu des risques de transmission de l'animal à l'homme. En effet, seule une garantie totale sera de nature à rendre aux consommateurs une confiance indispensable et à permettre au marché de production bovine, et plus généralement de production animale, de retrouver son niveau antérieur, ce que justifie amplement la qualité de nos productions françaises.

Quelles mesures d'urgence le Gouvernement est-il décidé à prendre à cet effet au plan national ? Quelles propositions envisage-t-il de faire au niveau européen

pour garantir la qualité sanitaire des productions sur le plan international ? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.

M. Philippe Vasseur, ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation. Monsieur le député, depuis le début de cette crise, agissant sous l'autorité du Premier ministre, en liaison permanente avec mes collègues de la santé, Hervé Gaymard, de la recherche, François d'Aubert, et du commerce extérieur Yves Galland,...

M. Laurent Cathala. Et John Major !

M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation. ... la préoccupation exclusive du Gouvernement a été de préserver la santé publique. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*) Permettez-moi, mesdames et messieurs les députés socialistes, de vous recommander le calme et la prudence dans cette affaire ! C'est, à mon avis, l'attitude qui convient car si vous voulez grimper à l'arbre de la polémique, rappelez-vous ce que l'on dit chez moi : quand on veut grimper à l'arbre, il faut être sûr d'avoir les culottes propres ! (*Vifs applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République. – Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Julien Dray. Il a mangé de la vache folle !

M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation. Et si vous voulez des détails, je vais vous en donner !

M. Christian Bataille. Allez-y !

M. Claude Bartolone et M. Julien Dray. C'est ça : des détails !

M. le président. Un peu de calme !

M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation. Très bien ! Disons les choses telles qu'elles sont.

Depuis que je suis ministre et que le Gouvernement d'Alain Juppé est en place, chaque fois qu'il y a un cas d'encéphalite spongiforme bovine, nous abattons la totalité du troupeau et nous faisons incinérer la viande ! Ça n'était pas le cas lorsque vous étiez au pouvoir, mesdames et messieurs les socialistes ! (*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. Claude Bartolone et M. Julien Dray. Ça n'existait pas !

M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation. Vous avez mis sur le marché de la viande qui venait de ces troupeaux ! Alors taisez-vous. Ou alors si vous voulez que je continue, je vais le faire ! (*Vifs applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. Christian Bataille. Vasseur, menteur !

M. le président. Je vous en prie !

M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation. Je souhaite, monsieur le député, que, dans une affaire aussi grave où il est question de la santé publique, nous gardions la sérénité qui est la vôtre et qui est celle de l'ensemble de cette assemblée, à quelques exceptions près !

Nous avons pris toutes nos responsabilités. Nous avons fait en sorte que plus aucun produit bovin, que plus de viande britannique n'entre sur le territoire européen !

M. Claude Bartolone. N'importe quoi !

M. Christian Bataille. Vasseur, menteur !

M. le président. Un peu de calme !

M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation. Et par la suite, nous avons agi en prenant spécifiquement l'avis des scientifiques. S'agissant par exemple du problème de la gélatine, il est mensonger de dire, comme certains le font, que de la gélatine entre sur notre territoire.

M. Christian Bataille. Menteur !

M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation. Nous avons simplement fixé les conditions dans lesquelles les scientifiques, auxquels reviendra le dernier mot,...

M. Christian Bataille. Menteur !

M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation. ... pourront dire que la commercialisation est à nouveau possible.

M. Christian Bataille. Vasseur, menteur !

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

M. Christian Bataille. C'est un menteur !

M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation. Je comprends parfaitement que vous n'avez pas envie de me laisser parler ! (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*) Je comprends parfaitement que ce que j'ai à déclarer vous gêne !

M. Christian Bataille. Prouvez ce que vous dites !

M. le président. J'appelle l'ensemble de l'Assemblée au calme et à la sérénité.

Monsieur le ministre, vous avez encore quelques instants pour terminer votre réponse, faute de quoi nous ne pourrions pas entendre les dernières questions.

M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation. Nous aurons l'occasion de reparler de tout cela dans les jours qui viennent, monsieur le député, et vous verrez que nous prenons un certain nombre de dispositions.

Nous déposerons sur le bureau de l'Assemblée un projet de loi, dont vous aurez à discuter, sur la sécurité et l'hygiène des denrées alimentaires.

En outre, notre vigilance...

M. le président. Monsieur le ministre, pourriez-vous conclure ?

M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation. Je conclus, monsieur le président. Notre vigilance va jusqu'à interdire de donner de la farine animale à tous les ruminants, y compris aux moutons. Du temps des socialistes, cela n'était pas le cas. Je tiens d'autres exemples à la disposition de qui voudra. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République. – Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Claude Bartolone. N'importe quoi !

M. Julien Dray. Un mouton plus une vache égalent un Vasseur.

M. le président. Nous en venons aux questions du groupe de l'Union de la démocratie française et du Centre.

MALADIE DE LA VACHE FOLLE

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

M. Jacques Richir. Ma question s'adresse à M. le secrétaire d'Etat à la recherche et concerne le même sujet que la précédente. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

Perçue initialement sous son aspect agricole et au travers des retombées commerciales, la crise dite de la vache folle apparaît de plus en plus comme un enjeu majeur de santé publique. Il n'est pas inutile de rappeler à ce propos que, dès 1990, les cas signalés d'encéphalopathie spongiforme bovine avaient entraîné l'arrêt de fabrication de certains médicaments. Comme le cas se pose de plus en plus souvent en matière de santé publique, nous devons assumer des décisions immédiates en matière de consommation et de soins dans un souci impératif et exclusif de sécurité et de veille sanitaires, cela quel qu'en soit le coût. Cela a été fait. Mais la solution à moyen et à long termes de cette crise repose sur la progression de la connaissance scientifique. Il nous faut acquérir une certitude sur l'agent responsable de la maladie bovine ainsi que sur les risques de transmission à l'espèce humaine. Seule l'amplification de l'effort de la recherche scientifique permettra d'aboutir dans les meilleurs délais.

Les quinze membres de l'Union européenne se sont déjà mis d'accord sur l'extension à tous les Etats membres du système de surveillance de la maladie de Creutzfeldt-Jakob déjà en vigueur dans cinq pays. Vous vous êtes souvent fait, monsieur le secrétaire d'Etat, et à juste titre, le pourfendeur des gaspillages dans l'utilisation des crédits européens. L'occasion doit être saisie : à crise européenne, solution européenne.

Ne pourrait-on envisager la mise en place d'un grand programme européen de recherche sur les prions, et, plus généralement, sur les maladies animales qui peuvent potentiellement passer la barrière de l'espèce humaine ?

Quelles orientations, quelles initiatives envisagez-vous de prendre en la matière au cours des prochaines semaines ? La France, qui compte parmi ses rangs quelques-uns des rares spécialistes de cette difficile question, ne pourrait-elle pas être le fer de lance de ce grand programme européen ? (*Applaudissements sur les bancs de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat à la recherche.

M. François d'Aubert, secrétaire d'Etat à la recherche. Monsieur le député, vous avez raison de souligner l'importance de la progression de la connaissance scientifique pour répondre aux questions fondamentales qui sont posées et par la maladie de la vache folle et par la maladie de Creutzfeldt-Jakob.

Malgré le rapport d'alerte qui avait été établi en 1992 à la demande de M. Curien par le professeur Dominique Dormont, moins d'une dizaine d'équipes de scientifiques en France avaient conduit des travaux sur ce sujet. Il a fallu attendre 1994 pour une véritable relance de la recherche scientifique dans ce domaine ; il y a eu une accélération à partir d'avril 1996, où a été créé, à l'instigation du Premier ministre et sous la responsabilité du

ministre de l'agriculture, du secrétaire d'Etat à la santé et de moi-même, un comité d'experts pour proposer un programme de recherche.

Ce programme a été présenté le 4 juin et immédiatement validé par le Premier ministre. Il ne prend aucun parti sur l'agent de transmission. Il est vrai que l'hypothèse du prion, c'est-à-dire d'une protéine pathologique, est la plus probable. Mais il faut absolument n'écarter aucune piste : ce programme veut donc couvrir tout le spectre de la recherche scientifique et des éventualités.

Deuxièmement, il met l'accent sur une priorité : la mise au point d'un test diagnostique de dépistage. Mais ne nous faisons aucune illusion, nous n'aurons probablement pas ce test de dépistage avant deux ans, car la recherche dans le domaine des prions est longue, difficile, voire dangereuse.

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

M. le secrétaire d'Etat à la recherche. Ce programme est très complet puisqu'il vise d'abord à renforcer le réseau épidémiologique que nous avons déjà pour la maladie animale et pour la maladie de Creutzfeldt-Jakob.

Deuxièmement, il vise à la constitution de banques de cerveaux, de tissus et de liquides biologiques qui sont indispensables pour faire des comparaisons.

Troisièmement, il vise à approfondir les études moléculaires sur les prions mais également – c'est le point essentiel – à avoir une recherche fondamentale extrêmement forte, incluant tous les organismes de recherche français, sur la notion de barrière d'espèce. Enfin, monsieur le député, j'ai alerté dès le 3 avril Mme Cresson, commissaire à la recherche de la Commission européenne, pour avoir un programme européen de grande ampleur sur les prions ; nous avons reçu dès le 5 juin une réponse de principe favorable et nous sommes en train de mettre au point tous ensemble ce programme. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

INDUSTRIE DU CARRELAGE ET DE LA CÉRAMIQUE

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Decagny.

M. Jean-Claude Decagny. Ma question s'adresse à M. le ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat.

Monsieur le ministre, l'industrie française du carrelage et de la céramique est confrontée depuis quelques années à d'importantes difficultés qui sont la conséquence de trois facteurs principaux.

Les dévaluations de la lire italienne et de la peseta espagnole, à hauteur, respectivement, de 25 et 16 p. 100 depuis trois ans, ont permis aux entreprises du carrelage et de la céramique de ces deux pays de gagner d'importantes parts de marché au détriment de l'industrie française.

A ces difficultés d'ordre monétaire s'ajoute la différence des régimes fiscaux entre les différents Etats membres de l'Union européenne, qui désavantage, là encore, les entreprises françaises par rapport à leurs concurrentes de l'Union.

Enfin, c'est là le troisième facteur et il est peut-être le plus déterminant, malheureusement, l'ouverture du marché européen aux produits en provenance de Turquie, où

les coûts de production sont très nettement inférieurs aux nôtres, ne permet pas aux entreprises françaises de lutter à armes égales dans un environnement de plus en plus concurrentiel.

Ces difficultés sont particulièrement criantes pour les industries de ce secteur existant dans la vallée de la Sambre.

En effet, Douzies Carrelage, à Feignies, s'apprête à licencier soixante-dix personnes.

Le groupe Desvres, quant à lui, prépare actuellement un plan de restructuration qui devrait entraîner, là encore, de nouvelles suppressions de postes dans un bassin qui a déjà subi le démantèlement complet de sa sidérurgie, la disparition quasi totale de ses industries métallurgiques et mécaniques, et où le carrelage et la céramique constituent le dernier secteur d'activité traditionnel et mérite à ce titre d'être défendu.

La société Simmons, au Cateau-Cambresis, a d'ailleurs, quant à elle, purement et simplement fermé ses portes et je crois savoir que d'autres entreprises de ce secteur, sur tout le territoire national, sont en situation difficile.

Vu l'urgence de la situation et vu le désarroi auquel sont confrontés aussi bien les employeurs que les employés, la mise en place d'un encadrement communautaire de ce secteur d'activité à l'image de celui du marché de la chaussure ou des fibres synthétiques serait souhaitable.

Je vous demande, monsieur le ministre, si vous entendez prendre de telles mesures afin de sauvegarder la production française du carrelage et de la céramique qui représente quelques milliers d'emplois et un chiffre d'affaires de 2 milliards de francs, dont 35 p. 100 à l'exportation. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

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

M. Jean-Pierre Raffarin, ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat. En effet, 2 milliards de francs de chiffre d'affaires, 35 p. 100 à l'exportation : c'est un secteur à la fois important et très fragilisé que celui du carrelage et de la céramique.

Nous mesurons toutes ses difficultés, liées à des problèmes multiples : la compétition dans un marché aujourd'hui mondial, la pratique du dumping, les problèmes sociaux et les dévaluations compétitives à l'intérieur même de l'Union pratiquées par des pays qui jouent contre l'Europe.

Votre question est d'une toute première importance, d'autant plus que dans votre circonscription, dans le Nord-Pas-de-Calais dans son ensemble, il s'agit d'un secteur économique qui a, dans le passé, joué un rôle moteur et a eu un effet de levier pour le développement.

Trois actions sont aujourd'hui engagées. La première concerne les charges sociales : l'allègement sur les charges sociales, qui est aujourd'hui de plus de 1 000 francs pour le SMIC, soit 1,30 p. 100, passera à 1,33 p. 100 au 1^{er} octobre. Cette poursuite de l'allègement des charges sur les bas salaires permettra à nos industries d'être plus compétitives.

Il faut aussi renforcer les dispositifs de contingentement, notamment pour les pays d'Asie, et mon collègue Franck Borotra négocie actuellement un renforcement de ces mesures, puisqu'il y a, là aussi, des concurrences qui fragilisent beaucoup ce secteur.

Enfin, le troisième type d'action que nous engageons au niveau national et au niveau européen, relative aux certifications et à toute la politique des labels, tend à protéger dans tous les domaines la tradition de la production française, la qualité de nos industries et de nos artisans, notamment s'agissant de la porcelaine, de la faïence et du carrelage.

Mais je suis prêt, monsieur le député, à aller plus loin, compte tenu de l'importance de ces activités pour le développement régional, et à organiser une réunion interministérielle avec le ministère de l'industrie et celui du travail pour déboucher sur d'autres propositions. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

MENDICITÉ

M. le président. La parole est à M. Raymond Couderc.

M. Raymond Couderc. Monsieur le ministre de l'intérieur, avec l'arrivée des beaux jours, le problème devient chaque année plus aigu : des groupes de vagabonds s'installent dans les centres de nos villes, y déclenchent des phénomènes de rejet de la part d'une forte proportion de nos concitoyens à cause notamment de leur attitude agressive, de la consommation de boissons alcoolisées, de la possession d'animaux mal maîtrisés et de l'intimidation qu'ils exercent à l'égard des populations les plus faibles, souvent les femmes et les personnes âgées.

Certains maires ont cherché la solution en publiant des arrêtés interdisant la mendicité, la consommation d'alcool sur la voie publique, ce que j'ai d'ailleurs fait dans ma ville, ou les regroupements de chiens dans les centres-villes.

Quand elles n'ont pas été jugées illégales par les préfets, ces mesures, qui sont une sorte de cri d'alarme des maires, se sont révélées insuffisantes.

Il ne s'agit pas pour nous autres, maires, de nier la vraie misère à laquelle nous sommes particulièrement sensibles, et que nous traitons dans nos centres communaux d'action sociale et nos centres d'accueil de jour, avec tout l'humanisme des hommes de terrain que nous sommes.

Notre but est de faire la part des choses entre ceux qui subissent la pauvreté et ceux qui s'en servent comme alibi et en font un mode de vie, avec tous ses excès.

Je vous prie de nous indiquer, monsieur le ministre, quelles dispositions vous comptez prendre pour nous aider, pour donner aux maires les moyens légaux de stopper dans leur centre-ville une évolution qui pourrait dégénérer ici ou là. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'intérieur.

M. Jean-Louis Debré, ministre de l'intérieur. Monsieur le député, dans l'exercice de leur pouvoir, et notamment dans l'exercice de leur pouvoir de police, les maires doivent respecter la loi et la jurisprudence du Conseil d'Etat qui, dans le domaine de la mendicité, est constante. Or cette jurisprudence empêche toute interdiction générale, absolue dans le temps et dans l'espace.

C'est donc dans le respect de cette jurisprudence que les services de police agissent.

Pour la saison qui s'ouvre, j'ai donné des instructions très précises à la police nationale afin que l'arrêté du maire, s'il n'a pas une portée générale et absolue, soit res-

pecté. Nous avons sensibilisé tous les ilotiers. La réglementation édictée par les maires, dès lors qu'elle est conforme à la loi et à la jurisprudence du Conseil d'Etat, doit être respectée sous toutes ses formes. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

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

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à seize heures, est reprise à seize heures quinze, sous la présidence de M. Claude Gaillard.*)

PRÉSIDENCE DE M. CLAUDE GAILLARD, vice-président

M. le président. La séance est reprise.

2

SNCF

Déclaration du Gouvernement et débat sur cette déclaration

M. le président. L'ordre du jour appelle la déclaration du Gouvernement sur la SNCF et le débat sur cette déclaration.

La parole est à Mme le secrétaire d'Etat aux transports.

Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, le moment est venu de tirer avec vous les conséquences du grand débat national sur le transport ferroviaire qui vient de se dérouler dans l'ensemble du pays.

Compte tenu de la place éminente du chemin de fer dans la politique des transports, compte tenu de l'attachement de tous les Français à la SNCF, compte tenu aussi de l'ampleur des enjeux financiers et budgétaires en cause, certaines options revêtent le caractère de véritables choix de société. C'est donc très logiquement le Parlement, lieu des grands choix de la nation, qui devait conclure ce débat.

Bernard Pons vous présentera dans un moment les grandes lignes d'une solution française originale que nous avons bâtie ensemble pour assurer l'avenir du transport ferroviaire. Je souhaiterais, pour ma part, vous rappeler, en introduction, les principaux enjeux du problème que nous avons à résoudre ensemble. Ils sont, me semble-t-il, au nombre de quatre.

D'abord, un enjeu de méthode. Pendant de trop nombreuses années, les Français, et dans une large mesure les cheminots, ont été tenus dans l'ignorance de la réalité des causes et de la gravité de la situation qui met aujourd'hui, ne nous y trompons pas, la SNCF en grand danger.

M. François-Michel Gonnot. C'est vrai !

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Pendant de trop nombreuses années, on a préféré la fuite en avant dans l'endettement et les déficits...

M. Rémy Auchedé. Et les licenciements !

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. ... au courage des adaptations nécessaires ; on a préféré le non-dit à la lucidité et à la concertation, qui sont l'une et l'autre absolument indispensables pour mener à bien les réformes.

M. François-Michel Gonnot. Tout à fait !

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. C'est pour rompre avec cette forme d'abandon de la SNCF à elle-même, alors qu'elle appartient à l'évidence à la nation tout entière, qu'il fallait ouvrir, enfin, une large confrontation des idées. C'est pourquoi nous avons, sur la suggestion de M. Jean Matteoli, lancé un débat national préalable à l'élaboration d'une véritable solution de redressement pour la SNCF.

Le principe de ce débat avait été souhaité par les cheminots eux-mêmes. Les parlementaires qui se sont particulièrement penchés sur la situation de l'entreprise, notamment MM. Cuq, Bussereau, Chollet et Daubresse, avaient eux-mêmes souligné la nécessité d'une réflexion nationale. Vous avez été informés, mesdames, messieurs les députés, de chacune des étapes de ce débat, que je rappellerai brièvement.

Le rapport que Bernard Pons et moi-même avons demandé à un groupe d'experts, présidé par M. Claude Martinand, a constitué une excellente introduction pour un débat sans tabou, ni préjugé.

Celui-ci s'est ensuite déroulé, au cours des mois de mars et avril, au sein des conseils régionaux et des conseils économiques et sociaux régionaux. Leurs contributions ont alimenté les travaux du Conseil économique et social et du Conseil national des transports, que le Gouvernement avait saisis. Je tiens à saluer la qualité de l'ensemble de ces réflexions très constructives.

Je ne doute pas, pour ma part, que la prise de conscience et les échanges élargis ainsi engagés soient, en eux-mêmes, porteurs de progrès pour l'avenir.

Deuxième enjeu : replacer le rail dans la politique globale des transports, politique que nous devons résolument concevoir sur une base intermodale, c'est-à-dire en faisant jouer à plein les complémentarités entre les modes de transport.

Je soulignerai d'abord que la crise du transport ferroviaire n'est pas propre à la France. A la vérité, tous les pays européens y sont confrontés et les mêmes phénomènes se retrouvent partout.

La France est certes le pays d'Europe où le ferroviaire garde encore, en pourcentage du trafic, la place la plus importante par rapport aux autres modes. Et c'est heureux ! Mais qui refuserait de considérer que les transports sont d'abord au service du développement économique et social ?

Or que constatons-nous ? La généralisation de la voiture individuelle a indéniablement constitué l'une des conquêtes sociales majeures de l'après-guerre ; les programmes routiers et autoroutiers ont été efficacement mis en œuvre pour répondre à l'attente des élus et des populations de disposer d'une desserte fine et maillée du territoire ; les entreprises industrielles ont développé des formes d'organisation privilégiant la flexibilité de la production ; quant à l'avion, il s'est affirmé comme un mode de transport ordinaire sur les destinations intérieures.

Ainsi les évolutions des modes de vie et des techniques ont bouleversé le monde des transports, mais le chemin de fer, quant à lui, est trop largement resté sur un schéma d'organisation mis en place à l'époque où il représentait le mode de transport dominant, supposé universel, exploité à ce titre dans une logique d'offre. Par logique d'offre, j'entends un système dans lequel les services sont définis d'avantage sur la base de considérations techniques qu'en fonction des besoins de la clientèle.

Le chemin de fer européen, tout particulièrement la SNCF, avec l'industrie ferroviaire, a su s'adapter aux évolutions technologiques, comme le prouvent notamment les succès nationaux et internationaux du TGV. Il n'a cependant pas suffisamment pris la mesure des évolutions nécessaires, s'étant trop souvent réfugié dans une attitude défensive à l'égard des autres modes de transport, spécialement de la route qui est devenu le mode de transport dominant.

Je suis convaincue, mesdames, messieurs les députés, qu'il eût mieux valu que le chemin de fer s'engage dans une coopération avec la route en jouant de leur complémentarité et de l'intermodalité. Le transport routier apporte à nos économies la contribution d'efficacité et de création d'emplois que l'on sait. Je souhaite saluer ici le sens des responsabilités des partenaires du transport routier français qui se sont engagés dans une démarche de progrès exemplaire, laquelle doit être courageusement poursuivie.

Certes, les atouts du chemin de fer en matière d'environnement ne sont peut-être pas suffisamment pris en compte et il faut aller de l'avant en cette matière. Toutefois cet argument a trop souvent servi de prétexte au refus d'évoluer. Les observateurs les plus objectifs savent en effet que le facteur déterminant de la concurrence entre les modes de transport porte au moins autant sur le service que sur le prix, le mot service devant être compris au sens large : rapidité, fiabilité, ponctualité, fréquence, confort, correspondances.

M. Emile Zuccarelli. Sécurité !

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Et sécurité ! Pour autant – faut-il le souligner ? – le chemin de fer n'est évidemment pas un mode de transport dépassé. Au contraire, et je souhaite l'affirmer avec force, il reste plus que jamais un mode de transport moderne. Le débat national a permis de souligner ses atouts, qui le rendent capable de satisfaire les besoins de ses clients, tout en apportant des avantages collectifs en matière d'environnement, de sécurité, de service public et d'aménagement du territoire.

Le chemin de fer se révèle ainsi particulièrement performant sur de nombreux créneaux de transport, notamment les liaisons voyageurs sur grandes distances, les déplacements urbains et péri-urbains, pour lesquels les usagers attendent beaucoup de lui, le transport de fret sur grande distance avec, notamment, le transport combiné rail-route.

M. Jean-Claude Gysot. Absolument !

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. A cet égard, l'ouverture des frontières européennes est une chance pour le chemin de fer car elle va lui offrir des champs d'expansion considérables, en particulier pour le fret, en lui permettant d'accéder à des marchés où ses atouts trouvent bien à s'exprimer.

Troisième enjeu : la modernité du service public.

La question du service public est essentielle et, souvent, à l'origine d'incompréhensions. Je vais donc être claire : le Gouvernement est attaché à la définition donnée par la loi d'orientation des transports intérieurs, la LOTI de 1982. Pour elle, il doit assurer « la satisfaction des besoins de l'utilisateur dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité ».

Cette définition atteste bien que le service public est le service du public. Il ne peut donc se concevoir dans une pure logique d'offre. Deux constats découlent des principes posés par la LOTI : premièrement, le service public n'est pas lié à un mode de transport ou, si l'on préfère, aucun mode de transport n'est un service public en soi ; deuxièmement, il appartient à des autorités responsables et non aux opérateurs eux-mêmes de définir les missions de service public dans le respect, bien sûr, des principes traditionnels fondateurs du service public : égalité d'accès et de traitement des usagers, continuité, adaptabilité.

Dernier enjeu enfin, la dimension financière et budgétaire ne peut être évacuée du fond du débat à l'heure où, sous l'impulsion du Président de la République et du Premier ministre, l'ensemble du Gouvernement engage courageusement, avec l'appui de la majorité, l'effort de redressement budgétaire qu'attendent les contribuables. L'ampleur de la crise, dont le traitement a été trop longtemps différé...

M. Arnaud Lepercq. Très bien !

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. ... apparaît dans les chiffres : les recettes commerciales de la SNCF de l'exercice 1995 se montent à 40 milliards de francs, soit environ le montant des charges salariales ; le déficit a atteint 16,6 milliards de francs tandis que l'endettement accumulé par tant d'années d'abandon était, au 31 décembre 1995, de 200 milliards de francs.

Compte tenu de l'ampleur des sommes, nous devons être plus que jamais attentifs au meilleur usage, je dirais au meilleur investissement de l'argent public, dans une perspective d'avenir pour la SNCF.

J'en viens aux principaux apports du débat national. Ils sont au nombre de quatre.

Premièrement, une clarification des responsabilités respectives de l'Etat et de la SNCF est nécessaire, tout particulièrement en ce qui concerne l'infrastructure.

Tous les participants au débat ont souligné que l'imbrication des responsabilités conduit à des confusions et, en conséquence, à une désresponsabilisation des acteurs. La question de l'infrastructure est au cœur de cette problématique pour le passé et pour l'avenir.

Deuxièmement, un effort financier important doit être engagé afin de désendetter la SNCF et de la responsabiliser en créant les conditions de la mobilisation de chacun des cheminots autour d'un objectif enfin crédible de redressement.

Troisièmement, si désendetter la SNCF est nécessaire, cela ne suffira pas, nous le savons bien, à résoudre tous les problèmes : sans changements internes appuyés, d'une part, sur une priorité accordée au client et au service, d'autre part, sur une véritable maîtrise des coûts, aucun redressement durable ne sera possible. La reconquête des clients est bien au cœur du redressement du transport ferroviaire. Il faut redonner aux voyageurs, comme aux chargés, le goût, l'envie de prendre le train.

M. Arnaud Cazin d'Honincthun. Très bien !

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Quatrièmement, il faut franchir une étape nouvelle de la régionalisation des services régionaux de voyageurs : il s'agit d'un facteur de modernisation essentiel tant pour la SNCF que pour ses clients et pour le service public.

Cette nouvelle étape, dans un processus de coopération déjà ancien et fructueux entre les régions et la SNCF, est prévue par la loi d'orientation pour l'aménagement du territoire. Elle doit permettre de rapprocher l'utilisateur de la définition de l'offre de transport et de fixer au plus près des besoins les missions de service public pour ces services qui sont ceux de la vie quotidienne.

C'est à partir de ces quatre éléments, apportés par le débat, que nous avons, Bernard Pons et moi, proposé au Premier ministre d'adopter un projet de solution française originale et novatrice pour l'avenir du transport ferroviaire. La France pourra ainsi faire la preuve, non seulement qu'elle ne reste pas en marge du mouvement des réformes structurelles engagées dans de nombreux pays européens, mais également qu'il existe, dans ce domaine aussi, une voie de modernisation française respectueuse de nos spécificités et de nos valeurs.

M. Henri Cuq. Très bien !

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Nous avons bien mesuré que cette modernisation implique d'une part, des enjeux financiers, budgétaires, car le redressement de la SNCF sera nécessairement long et coûteux ; d'autre part, la nécessité d'une véritable rénovation interne accompagnant les mesures structurelles que l'Etat pourra décider.

Les cheminots, vous le savez comme moi, vivent l'attachement à leur métier et à leur entreprise avec passion – on les comprend – et avec la fierté de ceux qui servent le public. La SNCF ne se redressera donc ni sans les cheminots ni contre eux. Ils sont et seront, au contraire, les premiers acteurs de l'ambition qu'il nous appartient, tous ensemble, de donner aujourd'hui au transport ferroviaire.

Vous aurez compris – et Bernard Pons vous le dira mieux que moi – que le Gouvernement est prêt, pour sa part, à poser les bases nouvelles et confiantes de cette ambition. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

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

M. Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, la SNCF est l'une de nos plus grandes entreprises publiques. Rien de ce qui la concerne ne vous laisse indifférents. Rien de ce qui la concerne ne laisse nos concitoyens indifférents. Ils sont fiers de ses succès, par exemple lorsqu'elle continue à détenir le record du monde de vitesse sur rail ou lorsque, avec notre industrie ferroviaire, elle participe à la conquête de marchés étrangers.

S'ils sont attachés aux services qu'elle leur rend, dans leur vie quotidienne, dans leurs déplacements professionnels, touristiques ou familiaux, ils sont aussi préoccupés par sa situation qui, depuis plusieurs années, ne cesse de se dégrader.

Ce qui est vrai des Français l'est naturellement bien davantage encore des cheminots : attachés à leur entreprise, où beaucoup d'entre eux ont succédé à leur père, fiers de leur métier, fortement solidaires les uns des autres, ils ont su développer une forte culture d'entreprise.

Or, aujourd'hui, les Français comme les cheminots s'interrogent sur l'avenir de la SNCF.

Du débat dont Mme Idrac vient de rappeler les principales conclusions, il ressort que si le chemin de fer conserve de solides atouts, il a cessé d'être le mode de transport dominant.

Il est entré, en particulier pour les marchandises, depuis une vingtaine d'années, dans une période de déclin du fait de son manque de souplesse, des ruptures de charge et d'une qualité de service parfois insuffisante. Ainsi, malgré l'apparition de nouveaux produits très prometteurs, au premier rang desquels je veux citer le transport combiné, la part du secteur ferroviaire dans le transport de marchandises est passée, dans notre pays, de 38,9 p. 100 en 1970 à 24 p. 100 en 1993.

Dans le même temps, l'apparition du TGV a illustré les possibilités de renouveau. De même, l'urbanisation accélérée a souligné l'importance vitale, notamment en région parisienne, de réseaux de transports collectifs de bonne qualité. Cependant, même dans ce secteur des voyageurs, la SNCF a perdu des parts de marché : en 1993, sa part s'établissait seulement à 8 p. 100 contre 11 p. 100 en 1970.

Ces évolutions ne sont d'ailleurs pas propres à la France, mais elles se traduisent aujourd'hui, à la SNCF, par une crise économique et financière d'une ampleur sans précédent : en 1995, cette entreprise a enregistré, je le rappelle, une perte nette de 16,6 milliards de francs.

Ce résultat est certes le fruit d'un résultat financier négatif de 11,2 milliards de francs qui traduit, j'y reviendrai, le poids de la dette, mais aussi d'un résultat d'exploitation lui-même très négatif, à hauteur de 5,4 milliards de francs.

Ce constat est aujourd'hui connu de tous ceux qui ont participé à la réflexion souhaitée et provoquée par le Gouvernement. Il appelle, à l'évidence, des choix et des orientations profondément nouveaux.

La réforme qui a été décidée par le Premier ministre Alain Juppé s'inspire directement des conclusions du débat national. Il s'agit d'une réforme ambitieuse qui comporte deux volets essentiels tenant aux structures du chemin de fer : la clarification des responsabilités respectives de l'Etat et de la SNCF et la régionalisation, dont la conjugaison permet de dessiner une solution française originale pour assurer l'avenir du transport ferroviaire.

En ce qui concerne d'abord la clarification des responsabilités, on a, d'une certaine manière, trop demandé jusqu'ici à la SNCF : construire et financer un réseau de lignes nouvelles sans véritable équivalent à ce jour dans aucun pays du monde ; s'équiper du matériel roulant nécessaire pour exploiter ces lignes nouvelles dans les conditions optimales ; assurer l'entretien et la maintenance du réseau classique, exécuter des missions de service public, définies par la puissance publique et, à ce titre, compensées par des concours publics.

Le moment est venu de clarifier les responsabilités respectives de la puissance publique et de la SNCF. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

C'est pourquoi, mesdames, messieurs les députés, le Gouvernement a décidé de proposer au Parlement, avant la fin de cette année, la création par la loi d'un nouvel établissement public qui devra être mis en place le 1^{er} janvier 1997.

Ce nouvel établissement, dont l'Etat devra assurer, comme pour tout établissement public, la viabilité financière assumera, pour le passé comme pour l'avenir, la responsabilité de l'infrastructure. Il lui appartiendra de porter les dettes contractées jusqu'ici par la SNCF pour financer les infrastructures, soit 125 milliards de francs.

Il lui appartiendra également d'assurer les investissements nécessaires sur le réseau classique et de rémunérer la SNCF pour l'entretien et l'exploitation du réseau. Il lui appartiendra encore de réunir, sous le contrôle de l'Etat, les financements nécessaires pour financer, demain, d'autres infrastructures nouvelles. Il lui appartiendra enfin de percevoir les péages correspondant à l'utilisation par la SNCF des infrastructures ferroviaires mises à sa disposition par l'Etat.

Le niveau de la rémunération de la SNCF au titre de la gestion de l'infrastructure et celui des péages que la SNCF acquittera au nouvel établissement public seront fixés à l'issue d'un audit du compte d'infrastructure, qui va s'engager sans délai.

Le péage devra être fixé à un niveau correspondant à un juste équilibre entre le coût global de l'infrastructure et la capacité contributive de la SNCF dans sa fonction de transporteur. Une chose est d'ores et déjà certaine : contrairement à certaines informations parues dans la presse, l'Etat ne reprendra évidemment pas à la SNCF d'une main, sous forme de péages d'infrastructure, ce qu'il lui donne de l'autre en faisant prendre en charge sa dette d'infrastructure par le nouvel établissement public que je viens d'évoquer.

Je dois apporter une autre précision très importante : la SNCF demeurera une entreprise unique et conservera la gestion de ses personnels, sans changement statutaire d'aucune sorte. Ses missions seront doubles : transporteur et gestionnaire de l'infrastructure.

Comme transporteur, elle conservera la responsabilité de définir les services commerciaux, tant en voyageurs qu'en fret, ainsi que les tarifs commerciaux et d'ajuster en permanence l'offre commerciale et la grille tarifaire à l'évolution des besoins de la clientèle, avec la souplesse qu'impose l'évolution du marché.

Elle continuera évidemment à percevoir l'ensemble des recettes commerciales liées à l'exploitation ferroviaire, ainsi que les concours publics non liés à l'infrastructure. Il est clair, mesdames, messieurs les députés, je le souligne avec force, que tous les concours publics correspondant à des missions de service public ou à des tarifs sociaux seront intégralement maintenus.

La SNCF conservera aussi la possibilité de proposer au nouvel établissement public des améliorations dans la politique de maintenance, au vu notamment des évolutions techniques.

Je veux rappeler solennellement devant vous que cette modification structurelle ne remet en cause à aucun moment l'unité de la SNCF.

M. Patrice Martin-Lalande, M. Michel Bouvard et M. Henri Cuq. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Elle traduit la volonté de l'Etat de prendre pleinement ses responsabilités dans le domaine de l'infrastructure.

Elle doit permettre à l'entreprise et aux hommes qui la constituent de retrouver un horizon, une perspective, un espoir.

Aujourd'hui, en effet, le poids des charges financières est devenu tellement accablant qu'aucune mesure relevant de la seule gestion interne ne peut assurer le retour à l'équilibre.

Cet équilibre, c'est l'objectif essentiel que l'entreprise doit atteindre, dès lors qu'elle va être débarrassée, pour le passé, de la dette financière contractée pour financer les infrastructures, et pour l'avenir surtout, de tout souci de cette nature.

Comme vous le voyez, mesdames, messieurs les députés, cette évolution structurelle est bien autre chose qu'une simple opération de restructuration financière. La réduire à une opération de transfert d'une partie, si large soit elle, de la dette à un autre établissement public, reviendrait à ne pas en comprendre la signification profonde.

La SNCF pourra désormais se consacrer à ce qui relève entièrement de sa responsabilité propre : la politique commerciale et la maîtrise de ses charges d'exploitation.

Dans ce cadre nouveau, le Gouvernement a choisi de laisser un très large champ ouvert à la négociation collective à l'intérieur de l'entreprise.

M. Michel Bouvard et M. Henri Cuq. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Je suis convaincu, en effet, que sur ces bases nouvelles et clarifiées le président de la SNCF, M. Le Floch-Prigent et son équipe de direction, les organisations syndicales, les personnels, qu'il s'agisse de l'encadrement ou de l'ensemble des salariés, comprendront qu'il leur appartient de définir ensemble le chemin qui doit les conduire à de meilleurs résultats.

C'est tout l'objet du projet industriel qui sera négocié à l'intérieur de l'entreprise.

Il s'agit de faire preuve de capacité d'adaptation.

Il s'agit de se mobiliser au service des clients.

Il s'agit de définir des objectifs commerciaux ambitieux.

Il s'agit de mettre en place les moyens nécessaires pour accroître les parts de marché du chemin de fer, tant en voyageurs qu'en fret, tout en veillant en permanence à la maîtrise des coûts.

Le défi doit être relevé.

J'ai la conviction que les cheminots, forts de leur attachement au service du public, de leurs solides traditions professionnelles et conscients des attentes de la nation, mais aussi simplement des attentes de leurs clientèles, sauront trouver les voies de ce renouveau.

L'autre grand pilier de la réforme que le Gouvernement engage pour la SNCF, c'est la régionalisation des services régionaux de voyageurs.

Depuis une quinzaine d'années, la SNCF et les collectivités régionales ont pris l'habitude de travailler ensemble. Les régions ont, en effet, conclu avec cette entreprise des conventions concernant la gestion des services régionaux de voyageurs, c'est-à-dire, pour l'essentiel, les trajets domicile-travail ou domicile-études. De l'avis général, ces conventions ont amélioré le service et permis la modernisation d'une partie significative du parc du matériel roulant régional. Le moment est venu de franchir une nouvelle étape.

Après une longue concertation avec l'association des présidents des conseils régionaux, à laquelle la SNCF a bien évidemment participé de manière très active, le Gouvernement a décidé de lancer, dans les conditions

prévues par l'article 67 de la loi du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, une régionalisation plus ambitieuse que celle pratiquée jusqu'à présent.

L'Etat va, en effet, transférer aux régions candidates à l'expérimentation la part des concours financiers qu'il versait jusqu'à maintenant à la SNCF au titre des services régionaux de voyageurs. Ces concours seront réactualisés sur la base des conclusions d'un audit indépendant, qui ont été acceptées par toutes les parties concernées. Il est donc bien clair que ce transfert de compétence se fera sans transfert de charges et donc sans peser davantage sur la fiscalité régionale.

M. Henri Cuq. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Désormais, ces régions assumeront pleinement la responsabilité de la définition des services correspondant à ces liaisons. Elles auront la responsabilité de faire évoluer l'offre en l'ajustant au mieux aux besoins des populations.

En revanche – je le souligne – le réseau d'infrastructure reste national. Il n'y a donc ni démembrement ni partition de la SNCF. Il s'agit – et c'est essentiel – de rapprocher le lieu de décision de l'utilisateur final.

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. L'expérience de la décentralisation a montré, depuis plus de quinze ans, dans d'autres domaines de compétences, que ce type de transfert de responsabilités s'accompagne d'un meilleur service au meilleur coût. C'est le 1^{er} janvier prochain que cette expérimentation va s'engager. Elle se déroulera sur deux à trois ans selon trois principes : la transparence, la réversibilité et le transfert de compétences sans transfert de charges.

J'ai la conviction que la dynamique qui va ainsi se mettre en place se traduira rapidement par une amélioration du service rendu et du rapport qualité-prix, qui est essentiel pour l'usager contribuable. D'autres régions voudront sans doute, à leur tour, s'engager dans ce nouveau système. Certaines sont déjà candidates et nous en avons pris acte.

Est-ce à dire pour autant, mesdames, messieurs les députés, que, lorsque les deux grandes réformes que je viens d'évoquer devant vous seront mises en place, tous les problèmes auxquels est confrontée aujourd'hui la SNCF seront résolus ? Assurément, non.

Cependant l'Etat aura, pour sa part, fait la partie essentielle du chemin qui lui revient. Car il n'est pas dans la vocation de l'Etat de définir lui-même la politique commerciale d'une entreprise publique. Il n'est pas dans sa vocation d'entrer dans le détail de la gestion des effectifs ou des personnels. Il n'est pas dans sa vocation de définir dans le détail les meilleures conditions d'organisation du travail. Bref, il n'est pas dans sa vocation d'être un entrepreneur ferroviaire.

Ces sujets, à l'évidence essentiels pour l'avenir de la SNCF, il appartient en revanche à la direction de l'entreprise, aux organisations syndicales, à toutes les catégories de personnel de la SNCF, de s'en saisir directement.

Jusqu'à présent, on a cru que les contrats de plan pouvaient en traiter. Or l'expérience a montré que ces documents, qui avaient l'ambition de planifier pour une période de cinq ans le détail de l'évolution, de la vie de l'entreprise, n'étaient en réalité jamais appliqués. La situa-

tion même dans laquelle se trouve aujourd'hui plongée la SNCF montre bien l'inadaptation et l'insuffisance d'un tel instrument.

M. Michel Bouvard. Très juste !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Les précédents contrats de plan ont en effet entretenu l'ambiguïté des relations entre l'Etat et la SNCF, bien plus qu'ils n'ont contribué à les clarifier.

En outre, l'Etat ne peut prétendre dicter de l'extérieur à cette grande entreprise l'intégralité des moyens qu'elle doit mettre en œuvre pour assurer dans des conditions économiquement, financièrement et socialement équilibrées, le détail de ses missions.

Enfin, vous le savez tous, la vie même de la SNCF est rythmée par un ensemble d'événements qui n'obéissent pas au cycle quinquennal qui était celui des contrats de plan. Je citerai, comme exemples, l'expérience de la régionalisation qui va se dérouler sur trois ans ; les investissements du réseau en Ile-de-France, qui relèvent, pour l'essentiel, du contrat de plan entre l'Etat et la région ; enfin le schéma directeur du réseau ferroviaire qui se situe à l'horizon 2015.

Les contrats de plan, tels que la SNCF les a pratiqués depuis 1985, ne correspondent plus aux réalités ni aux besoins d'aujourd'hui.

Pour toutes ces raisons que le débat national a bien fait ressortir, le Gouvernement considère que l'exercice traditionnel que constituait le contrat de plan a perdu sa raison d'être.

Le Gouvernement va confirmer dans les jours qui viennent au président de la SNCF les décisions que je viens de vous annoncer en matière de désendettement, de traitement de l'infrastructure et de régionalisation. Il appellera aussi l'attention des dirigeants et des personnels de la SNCF sur les conséquences qu'impose l'évolution de la concurrence.

La concurrence se renforce : aujourd'hui intermodale, entre le rail, l'automobile, le camion, l'avion, la voie fluviale, elle sera demain d'une autre nature, comme le prévoient les textes communautaires depuis 1991. C'est à cette compétition – qui peut être, qui doit être une chance pour une SNCF rénovée – qu'il faut aujourd'hui se préparer. Je n'ignore pas qu'il s'agit d'une sorte de révolution culturelle, mais les cheminots disposent, dans cette perspective, de très solides atouts : un professionnalisme reconnu, un sens élevé du service,...

M. Jean-Claude Gaysot. Oui !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. ... la maîtrise des nouvelles technologies que l'industrie ferroviaire française – sans doute la meilleure du monde – a su mettre au point en liaison étroite avec eux.

M. Henri Cuq. C'est vrai !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Le train, en outre, est bien adapté à certaines attentes de la société d'aujourd'hui. Il est économe en énergie. Il est peu polluant. Il permet de relier, dans des conditions de rapidité et de sécurité sans égal, le cœur des villes au cœur des villes.

Il permet même aujourd'hui de relier entre elles les régions françaises et nos voisins européens en évitant Paris, grâce à l'interconnexion.

Fort de ces atouts, l'entreprise doit identifier de nouveaux champs pour son développement et, d'une certaine manière, réinventer le train à partir des attentes des voyageurs et des chargeurs.

C'est pourquoi le Gouvernement a défini deux priorités fondamentales pour l'élaboration du projet industriel : d'une part, la reconquête de la clientèle voyageurs et fret ; d'autre part, le retour à un équilibre durable de chacune des activités de transport : fret, grandes lignes, SERNAM, services régionaux de voyageurs.

Je peux le dire aujourd'hui, j'ai la conviction que le défi sera relevé.

J'ai la conviction que le projet industriel auquel j'ai demandé au président de la SNCF et à son équipe de s'attacher définira les voies et moyens d'un dynamisme renouvelé.

Mesdames, messieurs les députés, au terme de ce débat sur l'avenir du transport ferroviaire, c'est une solution française originale que le Gouvernement a retenue.

Elle passe par une clarification des responsabilités de la puissance publique et de la SNCF, que beaucoup, de tous côtés, appelaient de leurs vœux, depuis très longtemps.

M. Michel Bouvard. C'est vrai !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Parfaitement compatible avec les textes communautaires, elle tient compte également de l'expérience française de la décentralisation et de l'habitude de l'entreprise et des régions de travailler ensemble, mais dans un cadre qui sera rénové et élargi.

Mesdames, messieurs les députés, depuis trop longtemps, la SNCF va mal.

Depuis trop longtemps, les cheminots sont privés de perspective.

Depuis trop longtemps, la confusion des responsabilités ferme la porte à toute possibilité réelle de redressement.

Le Gouvernement vous propose, mesdames, messieurs les députés, de créer les conditions d'une nouvelle donne pour le transport ferroviaire, qui a toute sa place, une place importante, dans le développement de notre pays. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)*

M. le président. La parole est à M. Henri Cuq, premier orateur inscrit.

M. Henri Cuq. Monsieur le président, mes chers collègues, avant d'en venir au fond du sujet qui nous occupe aujourd'hui, permettez-moi de faire deux remarques préliminaires.

D'abord, je tiens à rendre hommage à une démarche, la vôtre, monsieur le ministre. En effet, alors qu'il eût été à l'évidence plus simple, après les événements malheureux de l'automne dernier...

Mme Muguette Jacquaint. C'est grâce à eux que nous sommes là aujourd'hui !

M. Henri Cuq. ... d'enterrer une nouvelle fois le dossier, alors que d'autres que vous auraient été tentés de reporter aux calendes grecques les réformes nécessaires et les choix indispensables, vous vous êtes saisi de la question de la SNCF à bras-le-corps.

Vous avez souhaité que s'engage, dès le printemps, sans précipitation mais dans l'urgence, une véritable réflexion nationale sur l'avenir du service public du transport ferroviaire et de l'entreprise concernée.

Vous avez souhaité que l'ensemble des forces vives de notre pays puissent s'exprimer et faire valoir leurs points de vue, que l'on mette à plat les multiples difficultés et les innombrables obstacles qui s'étaient faits jour ces dernières années, que l'on réfléchisse ensemble aux moyens de surmonter les immobilismes de toute nature et les conservatismes de tout poil dont chacun sait qu'ils se nourrissent, le plus souvent, des inquiétudes suscitées par les perspectives de changement.

Le constat qu'a permis d'établir ce grand débat et les propositions qu'il a fait émerger ne sont bien entendu pas nés d'hier ni tombés de la dernière pluie. Ils sont le fruit d'une lente maturation, maturation indispensable, si l'on veut qu'une réforme soit acceptée par tous et, en premier lieu, par les personnels concernés.

Ainsi les discussions, parfois vives mais toujours sérieuses et enrichissantes, qui se sont tenues dans les différentes enceintes que sont le Conseil économique et social, les conseils économiques et sociaux des régions, les conseils régionaux ont été notamment organisés sur la base des travaux de la commission Martinand.

Ils ont pu également s'appuyer sur les travaux de nos deux assemblées : ceux de nos collègues sénateurs, en particulier, de la commission d'enquête présidée par Hubert Haenel, dont le rapport fut rendu public en juin 1993, ceux de notre assemblée, notamment de la commission d'enquête que j'ai eu l'honneur de présider et dont Dominique Bussereau fut le rapporteur.

Les diverses réflexions, conduites depuis plusieurs années, ont utilement éclairé les débats qui ont eu lieu et qui trouvent aujourd'hui leur première conclusion.

Ainsi, s'il était encore nécessaire d'apporter la preuve que seule une consultation nationale et une réflexion d'ensemble permettraient d'envisager avec sérénité l'avenir de la SNCF, vous l'avez fait, et c'est tout à votre honneur. Je tenais à vous en remercier.

Après avoir rendu hommage à votre démarche, je veux aussi vous féliciter de votre initiative d'avoir demandé l'inscription à l'ordre du jour du Parlement d'un débat relatif à l'avenir de la SNCF.

M. Jean-Claude Gayssot. C'est moi qui l'ai demandé !

M. Henri Cuq. Bien sûr, il y en aura toujours parmi nous pour dire qu'il s'agit d'un débat de plus et considérer que c'est un débat de trop.

Il y aura toujours quelques mauvaises langues et quelques petits esprits pour affirmer que tout était ficelé et décidé d'avance.

Mme Muguette Jacquaint. Pas avant le mouvement de l'automne dernier !

M. Henri Cuq. Je constate que ce sont aussi souvent les mêmes qui se précipitent pour regretter l'absence de tels débats lorsque ceux-ci n'ont pas lieu.

Oui, monsieur le ministre, vous avez eu raison de demander la tenue de ce débat. Votre initiative était légitime. Et j'y vois au moins deux raisons.

D'abord, parce que l'avenir de la SNCF n'engage pas seulement, n'en déplaît à certains, l'entreprise et ses personnels. Il engage la nation tout entière. Chacun d'entre nos concitoyens est concerné. Que ce soit en qualité d'usager ou de client, que ce soit en qualité de contribuable, rien de ce qui touche à l'avenir de la SNCF ne saurait lui être étranger.

Ensuite, parce que la situation financière catastrophique de la société nationale, le niveau de son endettement – près de 210 milliards de francs – celui des sub-

ventions annuelles accordées par l'Etat – environ 50 milliards de francs – justifient pleinement, vous en conviendrez, que le Parlement fasse valoir ses orientations et ses propositions et qu'il se prononce sur les voies et les moyens d'un redressement durable.

Il méconnaîtrait ses compétences s'il ne le faisait pas. En revanche, il outrepasserait ses droits s'il allait jusqu'à se substituer à la direction même de l'entreprise.

Voilà pourquoi vous avez raison, monsieur le ministre, de saisir la représentation nationale de cette question essentielle pour l'avenir de notre service public du transport ferroviaire.

Oui, il fallait agir, et il fallait agir vite. C'est l'urgence même de la situation qui l'exige et l'impose expressément.

Il y va de l'existence même de l'entreprise qui, si rien n'était fait, se trouverait gravement menacée.

Car, ne nous y trompons pas, mes chers collègues, la situation actuelle de la SNCF ne permet pas d'ajourner sa réforme, une vraie réforme, qui garantisse sa pérennité et rétablisse les conditions de son redressement durable.

Sa situation financière d'abord nous l'interdit. Si une entreprise publique n'a pas, par essence, vocation à engranger, coûte que coûte, les bénéfices, elle n'a pas non plus de raison particulière de se complaire dans les déficits. Un service public de qualité, ce n'est pas par définition un service public déficitaire. De même que la qualité des interventions de l'Etat ne se mesure pas nécessairement à l'aune des crédits alloués.

Et qu'on ne nous fasse pas encore de procès en sorcellerie en confondant, à des fins électorales ou à des fins d'agitation, modernisation du service public et privatisation.

Sur ce sujet sensible, on entend tout et son contraire, et je le regrette. Car, au fond, ce sont toujours les mêmes qui en pâtissent, à savoir les agents du service public.

Alors, que ceux qui s'inquiètent soient rassurés : ni le Gouvernement ni la majorité actuelle, n'ont l'intention de faire table rase du passé, de rayer d'un trait de plume le service public. Bien au contraire, c'est sa pérennité que nous voulons ensemble préserver, c'est son avenir que nous voulons garantir, c'est son efficacité que nous voulons renforcer.

Je crois, pour ma part, que le groupe du Rassemblement pour la République a suffisamment apporté la preuve de son attachement au maintien d'un service public de qualité. Et, contrairement à d'autres qui parlent fort et n'agissent pas, nous, gaullistes, l'avons toujours défendu. Nous avons toujours conservé à l'esprit les principes qui le fondent : principe de continuité, principe d'égalité. Nous avons aussi conscience des sujétions et des contraintes qui sont les siennes, et donc des moyens qui lui sont nécessaires pour fonctionner au service de tous, partout sur notre territoire.

Mais il n'y a pas que la situation financière de la SNCF qui interdise d'ajourner sa réforme. Il y a aussi, et c'est peut-être plus important encore, le doute et le malaise qui se sont répandus dans les esprits des cheminots, le découragement qui s'est installé à mesure que la situation financière se dégradait, rendant hypothétiques les perspectives d'un retour à l'équilibre de la situation d'exploitation et condamnant de ce fait tout projet d'avenir. Il y a aussi le rôle du chemin de fer dans l'aménagement du territoire, l'importance des lignes secondaires pour la vie, voire la survie, de nos régions.

Autant d'enjeux capitaux qui rendraient économiquement et socialement inacceptables, parce qu'insupportables, l'inaction et l'absence de décisions.

En conséquence, plus que jamais, les réformes s'imposent pour sauver la SNCF d'un naufrage annoncé. Ces réformes tiennent, me semble-t-il, en trois mots clés : clarification, mobilisation, régionalisation.

Pour commencer, clarification des financements. Cet impératif vaut autant pour l'avenir qu'il vaut pour le passé. A cet égard, l'Etat doit assumer les responsabilités qui sont les siennes. Il est normal qu'il assume le coût financier des décisions d'investissement dont il est à l'origine ; il est donc normal qu'il contribue, au moins pour partie, au désendettement de l'entreprise. Ainsi la SNCF se verrait déchargée du poids des emprunts souscrits destinés à financer les infrastructures dont la réalisation fut décidée par l'Etat. Voilà pour le passé.

Pour ce qui est de l'avenir, la clarification des financements passe par une clarification des structures. Cela signifie qu'il nous faudra séparer clairement l'exploitation des lignes de la gestion des infrastructures tout en conservant l'unité de l'entreprise.

M. Jean-Claude Gayssot. Ce n'est pas ce que le ministre a dit !

M. Henri Cuq. Ce n'est peut-être pas là une idée neuve, mais je constate qu'elle n'a jamais connu sa traduction dans les faits dans notre pays, alors que certains de nos partenaires européens, suivant les recommandations de la directive communautaire, l'ont mise en œuvre avec succès.

Cette clarification des financements et des structures est nécessaire, même si, j'en conviens, elle n'est pas suffisante.

J'en viens donc au deuxième mot clé qui doit guider la réforme à venir de la SNCF : la mobilisation.

En effet, s'il est légitime d'exiger de l'Etat qu'il assume ses responsabilités, il serait irresponsable d'attendre de lui qu'il règle seul tous les problèmes. A chacun son rôle. Que l'Etat participe au désendettement de la SNCF, qu'il définisse le cadre général de l'activité de l'entreprise ; mais il ne serait pas sérieux de laisser croire que la procédure du contrat de plan est toujours adaptée à la situation de crise que l'entreprise est en train de vivre. Il convient que les pouvoirs publics fixent un véritable calendrier des réformes à entreprendre.

Mais parallèlement, et vous l'avez également précisé, monsieur le ministre, c'est à l'entreprise elle-même, à sa direction, aux partenaires sociaux, de donner vie, grâce à la négociation interne, à un véritable projet industriel et à véritable projet commercial. J'ai confiance en la volonté et en la capacité de tous, cheminots et dirigeants de la société nationale, de donner à la SNCF un nouveau souffle qui seul lui permettra de regagner des parts de marché dans le contexte d'une concurrence dont chacun d'entre nous sait qu'elle est particulièrement vive.

Dans cette perspective, et pour atteindre cet objectif, il est essentiel que la SNCF fasse un effort particulier de proximité avec le client, qu'elle se place davantage encore au service du public. C'est ainsi qu'elle regagnera la confiance de tous, passagers et transporteurs de marchandises.

Il faut enfin que l'entreprise, et c'est de sa responsabilité, parvienne à maîtriser l'évolution de ses charges d'exploitation.

Troisième mot clé de cette réforme, après la clarification et la mobilisation : la régionalisation.

Je pense ici plus particulièrement à la gestion du réseau ferroviaire secondaire. Dans ce domaine, qui peut mieux, en effet, que les régions, définir les besoins et mesurer les

attentes de la clientèle ? C'est pourquoi il serait logique que des partenariats s'instaurent entre la SNCF, d'une part, et les régions, d'autre part, sans qu'aucune charge supplémentaire ne soit supportée par ces dernières, afin de définir ensemble les objectifs à atteindre ainsi que les moyens à mettre en œuvre.

Voilà la troisième condition d'une modernisation de notre service public de transport ferroviaire.

L'histoire de la SNCF, mes chers collègues, est indissociable de l'histoire du service public à la française. Son poids économique, son rôle social, ses implications en termes d'aménagement du territoire, la placent au cœur de notre société. Comme d'autres pans de notre service public, elle connaît aujourd'hui de graves difficultés. Et personne ne conteste plus, ni les cheminots ni nos concitoyens, la nécessité de la réformer pour l'ancrer définitivement dans la modernité.

Vous avez décidé, monsieur le ministre, de sauver la SNCF. Sachez que, dans cette action courageuse et volontaire, vous trouverez toujours derrière vous le groupe du Rassemblement pour la République pour vous soutenir. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

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

M. Jean-Jacques Filleul. Vous nous conviez, monsieur le ministre, au débat national sur l'avenir de la SNCF et du service public rail. Le groupe socialiste regrette la forme que vous avez voulu donner au débat parlementaire, sans texte préalable du Gouvernement. Nous voici donc, devant le constat, partagé d'ailleurs sur d'autres bancs, qu'une fois de plus, les parlementaires sont négligés, alors que l'essentiel devrait avoir lieu ici. (*Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. Emile Zuccarelli. Il a raison !

M. Jean-Jacques Filleul. La représentation nationale est, une fois de plus, réduite à la portion congrue et placée devant le fait accompli de vos décisions, abondamment exposées dans la presse d'hier et de ce matin. Je me demande si cet affichage prématuré de vos intentions ne traduit pas une volonté d'esquiver le débat au fond, en le réduisant au seul commentaire des articles de presse. Dommage, car sur le fond, précisément, le débat est nécessaire.

M. Dominique Bussereau. Très bien !

M. Jean-Jacques Filleul. Dire que vous l'avez voulu serait exagéré. Vous y avez été contraints et forcés par la pression de l'opinion et l'unité syndicale. C'est un lieu commun aujourd'hui de le reconnaître, le vaste mouvement de novembre et décembre derniers a pesé sur vos comportements et repoussé vos décisions de six mois. Repoussé, dis-je, et c'est bien là la crainte de beaucoup de cheminots et de parlementaires, dont je suis.

Avez-vous tiré les leçons de ce vaste mouvement social, mouvement qui, par son essence même, criait non à la suppression du service public, oui à un grand service public ferroviaire, moderne, organisé, performant, un service public de proximité ?

M. Jean Glavany. Très bien !

M. Jean-Jacques Filleul. Car si vous finissez avec le rail et tout ce qu'il incarne de cohésion du pays autour de certaines valeurs, vous vous engagez dans le mauvais sens, en sens interdit, en sens inverse des aspirations de notre peuple.

M. Jean-Yves Le Déaut. Sur une voie de garage !

M. Jean-Jacques Filleul. Les Français se moquent d'un modèle anglo-saxon qui réduirait la SNCF au service minimum. Ils veulent, nous voulons, une organisation du « transport rail » inscrit dans un vaste schéma national des transports en commun, permettant de développer des projets et contribuant à l'aménagement du territoire.

M. Jean Glavany. Bien parlé !

M. Jean-Jacques Filleul. Que de temps perdu (« *C'est vrai !* » sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre) depuis la loi d'orientation des transports intérieurs – 1982 – première tentative d'organiser les transports en commun ! Il aurait fallu, cinq ou six ans plus tard, en faire le bilan et valider les acquis mais le gouvernement Chirac avait d'autres chats à fouetter à l'époque, occupé qu'il était à déstructurer, au sens libéral du terme, la société française.

Le Gouvernement Balladur s'est empressé, lui, pour ne pas faire de vagues, de repousser le débat prévu fin 1994 au-delà de l'échéance présidentielle. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Didier Boulaud. Bien dit !

M. Jean-Jacques Filleul. Que de temps perdu !

Le contrat de plan proposé aux cheminots lors du dernier trimestre 1995, concocté par un comité d'experts, a confisqué le débat sur l'avenir du rail, retenant le seul principe de la rentabilité financière comme fondement du contrat entre l'Etat et l'entreprise de service public.

M. Jean-Guy Branger. Mais vous, vous n'avez jamais rien fait !

M. Jean-Jacques Filleul. Dans le même temps, M. le Premier ministre annonçait une réduction des droits sociaux. Il n'en fallait pas plus pour révolter alors les cheminots et tous ceux qui attachent au rail beaucoup d'attention. L'ambition de déstructurer vite l'outil SNCF s'estompe alors. Le Gouvernement a dû faire face à l'opinion publique et, surtout, à la mobilisation de millions de femmes et d'hommes descendus dans la rue dans cent cinquante villes, qui réclamaient une autre politique économique, moins de rigueur pour ceux qui la subissent depuis trop longtemps, et le maintien du service public.

Je l'exprime avec force : oui, le rail a un avenir. Si débat national il y a dans cet hémicycle, ce débat doit permettre d'engager des choix primordiaux dans notre pays, des choix qui compteront. Il nous faut promouvoir le secteur public du rail, faire avancer l'idée d'un schéma national des transports en commun, lui-même étayé sur des schémas régionaux.

M. Michel Bouvard et M. Henri Cuq. Ça y est, c'est fait !

M. Jean-Jacques Filleul. Il est dommage d'ailleurs de constater le peu d'empressement du Gouvernement sur ces sujets. Ils sont pourtant déterminants. Comment imaginer que le rail n'ait pas sa place dans un tel éventail de moyens déployés sur l'ensemble du territoire national ?

C'est dire si ce débat concerne l'ensemble de la nation. L'opinion y a été attentive l'hiver dernier et nul doute qu'elle ne le soit encore tout au long de cette journée, en

fonction des propositions que vous avez faites, monsieur le ministre. D'autant plus qu'elle garde en mémoire les tentatives désespérées du Premier ministre pour diviser les Français, au début des grèves de novembre. Cette opinion est heureusement mieux éclairée : elle reconnaît la fonction déterminante du rail dans l'aménagement du territoire comme moyen de lutter contre la désertification déjà, malheureusement, bien apparente sur n'importe quelle carte ferroviaire, ses effets positifs sur l'environnement, la sécurité qu'il assure aux usagers, son coût abordable, garantissant le service public et, à travers lui, le droit au transport pour tous.

Les enjeux du débat sont considérables, tout comme les négociations, pour aboutir au contrat de plan dont nous voulions qu'il s'inscrive sans ambiguïté dans l'objectif immédiat du Gouvernement. Ambiguïté d'ailleurs qui n'existe plus puisque vous avez décidé que le contrat de plan ne faisait pas partie de vos objectifs, en totale contradiction avec l'article 24 de la loi sur l'organisation des transports intérieurs. Où est le respect de la loi ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

La SNCF est en grave difficulté. Elle n'est pas seule en cause. Les gouvernements successifs n'ont pas respecté leurs engagements politiques en laissant l'entreprise financer seule les infrastructures. (*Protestations sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. Dominique Bussereau. Ça, c'est vrai !

M. Philippe Legras. Vous en savez quelque chose, messieurs les socialistes !

M. Jean-Jacques Filleul. Seul, pour mémoire, sur la demande de François Mitterrand, le gouvernement de Laurent Fabius a versé 30 p. 100 des investissements du TGV-Atlantique.

M. Dominique Bussereau. C'est vrai !

M. Augustin Bonrepaux. Faites-en autant !

M. Jean-Jacques Filleul. De tels manquements ne sont pas tolérables. Il en va de l'avenir d'un grand service public et de l'emploi d'au moins 180 000 cheminots.

M. Alain Marleix. C'est le pyromane qui crie au feu !

M. Jean-Jacques Filleul. Il faut relever le défi. Votre gouvernement en a-t-il la volonté et les moyens ? J'en doute, après avoir écouté votre intervention, monsieur le ministre.

Sans une ambition forte, une clairvoyance saine, la SNCF deviendra la proie de la déréglementation dont rêvent les tenants du libéralisme. Car ne nous laissons pas tromper par des simulacres de réforme ! Le débat se situe bien entre vous et les tenants du service public garants de principes unificateurs de la nation que nous sommes.

M. Jean Glavany. Très bien !

M. René Couveinhes. Vos dix minutes sont écoulées !

M. Jean-Jacques Filleul. Relever le défi consiste à donner à l'entreprise les moyens d'un nouveau départ sur de bons rails. Cela se fera par l'ajournement total de la dette, comme le Conseil économique et social le propose.

M. Emile Zuccarelli. Très bien !

M. Jean-Jacques Filleul. Le groupe socialiste souhaitait la création d'une structure de cantonnement pour l'apurement de cette dette, structure prenant la forme d'un établissement public spécialisé. Toute demi-mesure en l'espèce serait lourde de conséquences pour l'avenir de la

SNCF. C'est malheureusement le travers dans lequel vous êtes tombés. En plaçant 125 milliards de francs de la dette sur un nouvel EPIC, vous répartissez les 208 milliards de dettes sur deux entités, sans aucune garantie quant à la durabilité de la nouvelle entité lourdement chargée...

M. Michel Bouvard. Vous avez mal compris !

M. Jean-Jacques Filleul. ... puisque, en outre, elle aura la compétence de l'infrastructure. Son avenir, comme celui de la SNCF, qui conservera 83 milliards de dettes, est ainsi largement obéré.

La directive 91-440 – pour laquelle nous refusons l'extension, vous n'en avez pas parlé – préconise l'ouverture à la concurrence et au fait régional. Le groupe socialiste s'inscrit dans cet approfondissement de la régionalisation. Des expériences positives sont à mettre au crédit de la loi d'orientation sur les transports intérieurs, dans un certain nombre de régions, telles que la région Centre qui a signé un contrat avec la SNCF, et a lancé en partenariat avec la région des Pays de Loire, l'Inter-Loire, pour lequel l'intérêt des voyageurs a dépassé les prévisions. Le partenariat donne de bons résultats. Forte de ces acquis, la régionalisation doit permettre d'accroître l'attractivité du rail sur le public, et de conserver ou relancer des lignes indispensables au développement régional et au maillage des liaisons.

Il serait souhaitable que les régions SNCF soient identiques aux régions-collectivités. La régionalisation ne peut s'exercer que dans l'unicité de l'entreprise et de ses personnels.

L'Etat doit par ailleurs s'engager à compenser les coûts de remise en état des lignes régionales, clarifier les responsabilités des collectivités territoriales, mettre en œuvre une péréquation tarifaire simple et incitative et éviter les inégalités d'infrastructures et de tarifs entre les régions riches et les régions pauvres. Le comité national des transports devra jouer un rôle actif dans ces évaluations et les arbitrages sur la couverture du territoire national. De même, je souhaite que l'Etat et la SNCF s'impliquent dans le développement des étoiles ferroviaires dans les grandes agglomérations.

La directive européenne prévoit la séparation des comptes d'exploitation et d'infrastructure.

M. le président. Je vous demande de conclure, monsieur Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Nous y sommes favorables, à l'intérieur même de la SNCF et dans la transparence comptable, l'Etat devant prendre la charge financière de ses propres responsabilités politiques, en relation avec les régions et les agglomérations.

A ce sujet, permettez-moi une mise en garde. La structure nouvelle que vous proposez est un jeu de dupes. Elle n'est pas conforme à l'intérêt de la SNCF. Cet EPIC, outre 125 milliards de dettes, sera chargé des infrastructures lourdes, très lourdes, charge financière qui, à terme, dérivera presque naturellement vers votre logique, la privatisation, au détriment du service public et de l'unicité de l'entreprise et des personnels.

M. Henri Cuq. Il fallait écouter le ministre !

M. Jean-Jacques Filleul. Attention, monsieur le ministre, à ne pas jouer avec le feu ! La SNCF est malade. Il faut la sauver par un service public moderne, adapté. Il ne faut pas la tuer sur l'autel du libéralisme.

M. Julien Dray. Très bien !

M. Jean-Claude Gayssot. Il a raison !

M. Jean-Jacques Filleul. La SNCF doit être le seul opérateur en charge de l'exploitation des lignes nationales, régionales et locales.

Plusieurs députés du groupe du Rassemblement pour la République. C'est bien le cas !

M. Henri Cuq. On vous l'a expliqué !

M. Jean-Jacques Filleul. Là aussi, l'unicité de l'entreprise et du personnel doit être préservée. Vous n'offrez aucune garantie sérieuse sur ce sujet.

M. le président. Je vous prie de conclure !

M. Jean-Jacques Filleul. Je vais conclure, monsieur le président !

M. le président. Vous avez déjà dépassé le temps qui vous était accordé.

M. Jean-Jacques Filleul. La rentabilité de la SNCF ne peut pas exclure le fret. Manifestement lâché par le rapport Martinand, le transport des marchandises reste pour nous une valeur sûre, intégrée au service public.

Les transporteurs routiers étrangers qui traversent la France ne sont pas taxés comme c'est le cas, par exemple, en Allemagne. L'action de l'Etat doit être cohérente et favoriser le rail pour un certain nombre de trajets ainsi que les transports combinés.

La multiplicité des réseaux autoroutiers et leur doublement entraînent des atteintes graves à l'environnement.

M. René Couveinhes. Ça suffit !

M. Jean-Jacques Filleul. L'objectif doit être la construction d'autoroutes ferroviaires, seules capables d'absorber les flux de marchandises transportées.

La SNCF a un avenir et des atouts. Les Français viennent de lui renouveler leur attachement comme le montrent le nombre de questionnaires retournés et la qualité des réponses lors de l'enquête menée par la SOFRES à la demande de son président.

L'entreprise doit mobiliser l'ensemble du personnel sur ses métiers, avec des objectifs clairs et bien définis, comme elle doit accomplir des efforts pour démocratiser son fonctionnement interne, être plus proche des usagers-clients, et être transparente à l'instar de tout grand service public.

Loin d'apaiser les craintes, les projets du Gouvernement pour la SNCF contribuent au contraire à faire monter l'inquiétude pour l'avenir du service public ferroviaire. Votre gouvernement tente de gagner du temps face aux échéances, mais en ne contingentant pas la dette, en la laissant à la charge du nouvel EPIC et de la SNCF, tout en inscrivant cette réforme dans une logique d'échec qui, à court terme, mènera à l'éclatement du service public.

M. René Couveinhes. Cela suffit maintenant !

M. le président. Monsieur Filleul, vous aviez droit à dix minutes affectées par votre groupe. Vous en êtes déjà à treize minutes et demie. Ce n'est plus tolérable. Je vous prie de conclure.

M. Julien Dray. Soyez généreux, monsieur le président !

M. Jean-Jacques Filleul. Monsieur le ministre, vous inscrivez cette réforme dans une logique d'échec qui, à court terme, mènera à l'éclatement de fait de l'entreprise publique (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassem-*

blement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre) pour entrer de plain-pied vers ce à quoi vous tendez : la privatisation et la rupture de l'unicité de la SNCF. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. Henri Cuq. Ce n'est pas la peine de venir pour dire cela !

M. Jean-Jacques Filleul. A ces manœuvres, le groupe socialiste s'oppose résolument, comme nous nous opposons à toute déstructuration des services publics. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste. – Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. La parole est à M. Dominique Bussereau.

M. Dominique Bussereau. Monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, le constat de la commission d'enquête que présidait Henri Cuq, c'est que le chemin de fer est malade de la SNCF, d'où la nécessité de notre débat de ce jour.

La grève de décembre 1995 a d'ailleurs montré une chose grave, c'est que la France – à l'exception peut-être de l'Île-de-France – pouvait, hélas ! vivre un mois sans les chemins de fer (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste*) et que la SNCF, le chemin de fer et les cheminots, si rien n'était fait, pouvaient disparaître. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. Rémy Auchédé. C'est absurde !

M. Dominique Bussereau. Il est donc nécessaire qu'il y ait une nouvelle donne et il est absolument nécessaire de sauver la SNCF et le transport ferroviaire.

Pour ce faire et comme vous l'avez indiqué tout à l'heure, monsieur le ministre, il faut redéfinir les responsabilités, celles de l'Etat, celles des régions, et, bien évidemment, celles de la SNCF.

Les responsabilités de l'Etat, quelles sont-elles ?

C'est d'abord de définir une véritable politique intermodale des transports. Lorsque l'on prend une décision en matière de déréglementation aérienne ou de construction d'une autoroute, par exemple, cela a bien évidemment des répercussions sur les autres modes.

M. Michel Bouvard. Très juste !

M. Dominique Bussereau. La politique de transport ne peut être qu'intermodale. C'est le rôle régalién de l'Etat, d'où l'importance des schémas prévus par la loi Pasqua et de leur cohérence.

Deuxième responsabilité de l'Etat, définir et clarifier les missions de service public. Je le dis très clairement, il y a des missions de la SNCF qui sont des missions de service public, d'autres qui ne le sont pas. Le transport de fret n'est plus aujourd'hui une mission de service public. Pour des liaisons où existe la concurrence, où il y a le choix entre l'autoroute, plusieurs compagnies aériennes et le train, nous ne sommes plus dans le domaine du service public. En revanche, dans nos régions, dans nos départements, et, bien évidemment, dans la région capitale, en Île-de-France, il y a des missions de service public.

M. Jean-Claude Gayssot. Vous êtes inquiétant !

M. Dominique Bussereau. Ces missions étant clarifiées, la politique des transports étant clairement affirmée, le Gouvernement a raison de nous proposer d'entrer pro-

gressivement, selon les moyens des finances de notre pays, dans la voie du désendettement. Ce désendettement, vous avez décidé de le mettre en œuvre. Il doit être, bien évidemment, pour solde de tout compte, car il est exclu que les assemblées aient à nouveau, dans quelques années, à entrer dans le même débat. Il faut que cette solution soit définitive et je crois que tel est l'objectif du Gouvernement.

Cela signifie aussi que les choix d'infrastructure que le nouvel établissement public fera sous l'autorité du Gouvernement doivent être bons. Il faudra peut-être d'ailleurs des montages financiers originaux, associant, ainsi que cela se fait dans d'autres pays comme l'Italie, des capitaux privés ou issus des collectivités territoriales.

A ce propos, on peut s'interroger sur le fait que la technocratie ait trop poussé à la ligne entre Valence et Marseille, qui n'était peut-être pas d'une urgence absolue. De même, et j'espère ne pas vexer mes collègues des départements de l'Est de la France, il faut s'interroger sur le TGV Est. C'est un excellent TGV pour l'Europe, pour l'aménagement du territoire. Ce n'est pas le meilleur pour la rentabilité des investissements et pour la gestion future de l'entreprise.

M. Adrien Zeller. En tout cas, il ne faut pas faire n'importe quel TGV !

M. Dominique Bussereau. Ou pas dans n'importe quelles conditions, monsieur le président de la région Alsace. Il y a peut-être des accommodements et des arrangements possibles.

En dehors des grandes liaisons qui sont dans le domaine concurrentiel, il y a des liaisons régionales qui seront de la responsabilité des régions, ce qu'on peut appeler les liaisons d'aménagement du territoire : les transversales Nantes-Bordeaux, Bordeaux-Lyon, et en particulier les grandes transversales qui sont au cœur de notre pays. La SNCF ne pourra pas les gérer, à égalité de service, aux conditions financières actuelles. Il faudra peut-être, comme c'est le cas dans le domaine aérien avec le fonds créé dans la loi d'aménagement du territoire, envisager une aide de l'Etat lui permettant de maintenir un service sur les liaisons d'aménagement du territoire.

Enfin, mission régaliénne de l'Etat également, et nous avons insisté sur ce point dans le cadre de la commission d'enquête que présidait Henri Cuq, car c'est important pour le transport ferroviaire : la sécurité, faire en sorte que monter dans un train de banlieue ne signifie pas un risque réel et que l'Etat assure ses missions de police à l'intérieur des emprises ferroviaires.

Ces responsabilités de l'Etat vous les avez clarifiées tout à l'heure, et le groupe UDF, au nom duquel je m'exprime, y est particulièrement sensible.

Les responsabilités des régions, vous les avez clairement indiquées. C'est la suite de l'excellent rapport de notre collègue Hubert Haenel. Il faut que les régions assument les transports régionaux. On décide de près et ce n'est pas à la technocratie lointaine de décider si, entre Thouars et Bressuire, pour prendre un exemple cité par la presse de ce matin, il faut ou pas un train et dans quelles conditions.

Cela étant, il faut que nous soyons conscients, mes chers collègues, qu'à partir du moment où les régions vont assumer librement la politique des transports, elles pourront faire des choix également en matière de mode de transport. Certaines régions seront plus ferroviaires, d'autres choisiront peut-être la route. C'est une liberté

complète qu'il faudra permettre aux régions d'assumer. On ne peut pas leur dire qu'elles sont libres et encadrer leurs choix.

Peut-être même que, dans certains cas, pour maintenir une offre ferroviaire, si la SNCF ne souhaite pas l'assumer ou si elle est trop chère, on pourra permettre aux régions de choisir un autre opérateur ferroviaire sur telle ou telle liaison (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste*)...

M. Pierre Méhaignerie. Bien sûr !

M. Didier Boulaud. On soulève un coin du voile !

M. Dominique Bussereau. ... pour permettre, comme cela a été fait en Bretagne, le maintien du fer et éviter son remplacement par l'autocar. Si on veut le fer, il faut aller jusqu'au bout, et ce ne peut pas être uniquement la SNCF quand elle ne le veut pas ou ne le peut pas.

M. Jean-Louis Idiart. M. Bussereau est franc !

M. Julien Dray. Laissons-lui la parole ! Il a le courage de dire ce qu'il pense !

M. Dominique Bussereau. A partir du moment où les régions auront la responsabilité de la politique des transports, on leur demandera dans certains cas d'intervenir sur les infrastructures. C'est clair. Déjà, la région Basse-Normandie a modernisé la ligne Paris-Cherbourg. Elle le fera bientôt pour Paris-Granville. Dans les contrats de plan actuels État-régions, de nombreuses régions avaient choisi d'investir sur certaines infrastructures ferroviaires. Même si l'EPIC joue son rôle, les régions auront peut-être un rôle à jouer dans certains cas.

J'en viens enfin aux responsabilités de la SNCF.

La SNCF peut disparaître si elle ne regagne pas des parts de marché car déjà, dans certains domaines – et je pense aux wagons isolés – elle est hélas ! sortie du marché. Je pense donc très franchement qu'elle doit se recentrer sur ses missions et ses métiers ferroviaires. Il n'est pas normal qu'elle transporte plus de fret dans ses camions que dans ses wagons, qu'elle gère des entreprises de tourisme aux Antilles, que son armement naval fasse sur le Channel concurrence aux Eurostars de la SNCF et des chemins de fer britanniques.

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

M. Dominique Bussereau. Elle doit se recentrer sur ses missions ferroviaires...

M. François-Michel Gonnot. Très bien !

M. Dominique Bussereau. ... et vendre les actifs qui ne sont pas absolument nécessaires à l'exploitation du mode de transport ferroviaire.

M. Michel Habig. Très juste !

M. Dominique Bussereau. Il faudra également – le ministre y a fait allusion et Henri Cuq également – changer de politique commerciale, valoriser les gares. Il est stupide que ce soient des espaces purement techniques, que le banlieusard ne puisse pas y faire ses courses avant de rentrer chez lui ou l'homme d'affaires y acheter une cravate comme il peut le faire dans n'importe quel aéroport. Les gares doivent devenir des espaces de chalandise au cœur des villes, mis à la disposition du public, et permettre à la SNCF d'en tirer tous les bénéfices.

Quant aux structures, je crois que le président de la SNCF a raison : il faut déconcentrer le siège. Que signifie ce siège de 12 000 personnes au moment où la SNCF a diminué ses effectifs sur le terrain ? Il y a de moins en moins de cheminots sur le terrain,...

M. Rémy Auchédé. Ça, c'est votre faute !

M. Dominique Bussereau. ... de moins en moins au contact des usagers. Il y a eu des suppressions d'emplois, peut-être parfois trop nombreuses. Pendant ce temps-là, les effectifs du siège ont augmenté. C'est la seule entreprise française qui ait ce ratio. Il est inacceptable dans un pays à vocation décentralisatrice.

M. Arnaud Cazin d'Honincthun. Très bien !

M. Dominique Bussereau. Avec la création de l'EPIC, vous vous êtes engagés dans la voie d'une séparation organique. Le libéral que je suis, bien que, en matière de transports, le libéralisme doit toujours être tempéré par la notion de service public, aurait souhaité qu'on aille peut-être plus loin vers une séparation plus institutionnelle. En tout cas, la voie choisie est la bonne, dans l'intérêt de l'entreprise.

Enfin, dernière mission de l'entreprise : avoir un vrai dialogue social.

Dans cette entreprise, l'excès de faux dialogue social tue le vrai dialogue social.

M. Arnaud Cazin d'Honincthun. Très bien !

M. Dominique Bussereau. On passe beaucoup de temps dans des comités Théodule. Le préavis de grève remplace souvent la véritable discussion sociale. Il faut enfin que le projet industriel de l'entreprise se déroule dans un véritable esprit de dialogue social. Parlons des vrais projets et ne perdons pas de temps sur des questions plus accessoires.

Mes chers collègues, je pense profondément que le fer a en France un avenir énorme. Ce n'est pas un mode de transport obsolète, ce n'est pas un mode de transport du XIX^e siècle, qui ne franchira pas la barre du XXI^e siècle, mais il faut pour cela que la SNCF change.

La SNCF ne doit pas considérer l'Europe comme quelque chose qui s'oppose. L'Europe, ce ne sont pas des directives. Ce peut être une nouvelle donne, d'abord parce que les autres entreprises européennes de transport ferroviaire ont changé et que les autres pays européens ont su faire des choix forts en matière de ferroviaire – pourquoi ne ferions-nous pas la même chose ? –, ensuite parce que, avec la fin du Mur, la fin de la séparation entre l'Europe de l'Ouest et l'Europe de l'Est, les distances ont été rallongées et que, à partir de ce moment-là, le fer retrouve, selon l'expression chère à la SNCF, une pertinence à l'intérieur d'espaces plus importants, enfin, parce que des entreprises européennes de transport ferroviaire peuvent se créer. Je souhaite qu'une industrie ferroviaire européenne se crée comme cela fut le cas dans l'aéronautique.

En conclusion, nous n'avons pas à rougir de notre chemin de fer.

M. Jean-Louis Idiart. Pas du tout !

M. Dominique Bussereau. Vous le disiez tout à l'heure vous-même, monsieur le ministre, la France est compétitive : qualité énorme de nos techniques, qualité des hommes et des femmes, attachement des cheminots à leur métier, à leur entreprise. Nous avons une entreprise ferroviaire qui était forte, qui doit le redevenir. Le groupe UDF pense que le plan du Gouvernement donne une nouvelle chance à la SNCF, aux cheminots et aux clients de la SNCF, qu'il ne faut surtout pas oublier. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Gaysot.

M. Jean-Claude Gaysot. Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, ce débat sur la SNCF est très attendu. Il l'est par les cheminots, de toutes catégories, par leurs organisations syndicales, par les usagers et par les élus.

Les choix que fera le Gouvernement à l'issue de ce débat seront lourds, très lourds de conséquences. Pour répondre à l'attente, ils doivent être clairs, progressistes, fondés sur une valorisation du service public et non sur son déclin.

Lorsque, il y a un an, monsieur le ministre, je vous avais interpellé en faisant valoir l'opinion des organisations syndicales contre le projet de contrat de plan d'alors et contre la mise en cause du statut, le Gouvernement a refusé d'en tenir compte. Vous connaissez la suite ! Je n'insiste pas. Grande serait votre responsabilité si vous déceviez une nouvelle fois en reprenant les vieilles recettes qui ont conduit à la situation actuelle, en vous inscrivant dans la logique ultralibérale de Maastricht.

En vérité, si le besoin de changement de cap, de méthode et de moyens est si profond, c'est parce que l'expérience est là.

La logique qui prévaut depuis des années mène tout droit à la catastrophe sociale, économique et humaine. En dix ans, après avoir jugé que c'était là le seul moyen d'obtenir l'équilibre financier, près de 75 000 emplois de cheminots ont été supprimés, des lignes, des gares ont été fermées et des activités réduites. Dans de nombreux domaines, voyageurs et marchandises, l'offre transport a été rabougrie et les gains de productivité du travail ont été accaparés pour payer les frais de la dette. Pourtant, jamais l'endettement n'a été aussi élevé qu'aujourd'hui. Cette dette n'est donc pas celle de la SNCF, mais, pour l'essentiel, celle de l'Etat. La place du rail a reculé au profit de la route et de l'autoroute, avec les conséquences que l'on sait en matière de sécurité, d'environnement, d'économies d'énergie. Ce recul du rail pose d'ailleurs aujourd'hui un véritable problème de société.

Dans le document annexé au rapport Martinand figure un graphique, que voici, sur l'évolution des transports prévisible d'ici à l'an 2015. Si on laisse les choses se poursuivre en l'état, la route verra son trafic multiplié considérablement et le rail stagnera ou, au mieux, progressera légèrement. Il faut prendre cette question très au sérieux car ce que nous connaissons aujourd'hui n'est rien à côté de ce qui nous attend.

Ce n'est pas en multipliant le nombre d'autoroutes, en les doublant là où elles existent, qu'on circulera mieux. Bien au contraire. Il serait irresponsable de ne pas s'attaquer sérieusement à ce problème majeur.

Et puis, il y a toute la question de l'aménagement du territoire. En prenant pour cible les lignes dites injustement secondaires, en fermant des milliers de gares, des ateliers et des dépôts, c'est toute une capacité de l'activité, un potentiel de développement qu'on supprime, c'est le droit de vivre et de travailler dans sa région qu'on refuse. Au bout du compte, ce serait davantage de chômeurs, davantage de précarité, davantage de déclin économique et même davantage de difficultés pour la coopération internationale, notamment européenne.

La remise en cause actuelle des entreprises nationales, les processus de déréglementation, de privatisation du service public dans plusieurs secteurs – énergie, télécom, armement, hôpital, etc. – constituent de terribles mauvais

coups contre l'emploi, contre le développement harmonieux du territoire et contre l'égalité des chances. Toutes ces attaques sont portées en liaison avec l'Europe de Maastricht. Il y a là une véritable contradiction avec votre discours.

C'est cette orientation négative sur la base du libéralisme que refusent justement ceux qui défendent une autre conception favorable au progrès humain.

Depuis la puissante grève unitaire de novembre et de décembre, vous savez ce que les cheminots attendent du Gouvernement. Notre groupe a, à plusieurs reprises, discuté avec eux, avec l'ensemble de leurs organisations syndicales. Ici même, après l'importante manifestation parisienne de jeudi dernier, nous avons reçu les quatre syndicats qui l'avaient organisée. Dans toutes les régions, des réunions, des débats, des consultations ont eu lieu, et les élus communistes y ont fortement contribué. La SNCF elle-même a organisé des consultations auprès des usagers. Les conseils économiques et sociaux régionaux et le Conseil économique et social national se sont prononcés.

Personne ne peut ignorer le sentiment profond qui se dégage en faveur du service public et du développement du rail. C'est d'ailleurs pourquoi les tentatives visant à dresser les usagers contre les grévistes étaient vouées à l'échec. En agissant pour une autre logique que celle de la pensée unique, les agents de la SNCF ne s'arc-boutent pas sur une vision passéiste. Ils ne sont pas des privilégiés qui défendent coûte que coûte leurs seuls acquis. En fait, c'est l'intérêt général et l'avenir qu'ils défendent en proposant des réformes profondes et démocratiques. Pour de tels objectifs de progrès, le statut des cheminots n'est pas un carcan mais un atout, comme est un atout l'existence d'une entreprise publique nationale.

Ces atouts, il convient de les valoriser, de s'appuyer sur eux pour répondre aux besoins immédiats et futurs en matière de transport terrestre, au plan intérieur et pour la coopération internationale.

Depuis quelques jours, des informations circulaient sur vos intentions ; vous en avez précisé les contours, monsieur le ministre. Il faut être clair et notre position ne recèle aucune ambiguïté. L'unicité de l'entreprise publique, le patrimoine national que représentent les infrastructures et le statut des cheminots ne doivent en aucun cas, ni aujourd'hui ni demain, être bradés sur l'autel du libéralisme. On sait ce qui se passe dans les autres services publics. On sait aussi ce que sont devenus les engagements antérieurs, en particulier en ce qui concerne les 51 p. 100 de capital public chez Renault. Il faut donc des garanties écrites, et surtout des droits nouveaux, pour que les cheminots et leurs représentants, les usagers et les élus aient les moyens réels de peser sur les choix et sur la gestion.

L'exigence démocratique qui s'est manifestée fortement depuis le conflit de décembre appelle des avancées réelles dans ce domaine.

Où va-t-on ? Qui décide ? Qui fait quoi ? Oui, je le crois profondément, la démocratisation de l'entreprise publique SNCF constituerait une véritable innovation susceptible de libérer bien des potentialités. Prendre appui sur tous les personnels, les syndicats, les associations d'usagers, les élus, à tous les niveaux, y compris celui de la région, ce n'est pas alourdir la machine, c'est au contraire lui donner la possibilité de se mettre en adéquation avec les besoins et les perspectives utiles de développement. Trop souvent, les principaux intéressés ont été mis devant le fait accompli.

Bien sûr, une telle démocratisation est très exigeante. Pour être réelle, elle suppose que l'unicité de la SNCF soit totalement garantie. En d'autres termes, mais mon ami Rémy Auchédé reviendra sur ce point dans la discussion, cela suppose de ne pas transformer l'entreprise nationale en vingt-deux entreprises régionales où les décisions contradictoires et les inégalités de traitement seraient la règle.

M. Emile Zuccarelli. Très bien !

M. Jean-Claude Gaysot. J'avoue qu'après avoir entendu le représentant de l'UDF, on peut avoir de sérieuses inquiétudes sur les intentions de la majorité.

Ainsi que le prévoit l'article 18 de la loi d'orientation des transports intérieurs, il appartient à la SNCF « d'exploiter, d'aménager et de développer, selon les principes du service public, le réseau ferré national », il doit être clair que c'est la SNCF qui doit être la gérante de l'infrastructure et de l'exploitation.

En entendant M. Cuq, membre de la majorité, j'ai eu également quelques inquiétudes. Notre collègue a en effet déclaré : « Il faudra séparer la gestion de l'infrastructure de celle de l'exploitation », ce qui ne correspond pas, monsieur le ministre, à ce que vous avez dit tout à l'heure.

M. Emile Zuccarelli. Tout à fait !

M. Jean-Claude Gaysot. Démocratiser, c'est aussi humaniser le service public. La pression terrible contre l'emploi a rendu la situation complètement aberrante dans maints domaines. Il en est ainsi de l'insuffisance – quand ce n'est pas l'absence – de personnel dans les gares, les services et les activités de production et d'entretien.

A ce propos, je trouve scandaleuse la façon dont on traite les salariés qui empruntent tous les jours les trains de banlieue dans la région parisienne ! Il faut absolument changer cet état de choses !

De telles lacunes nuisent aux conditions de vie et de travail, à la qualité des services rendus, au lien avec les usagers, et quelquefois même à la sécurité. Et je ne parle pas des décisions prises ces dernières années, qui ont vu des dizaines de milliers de wagons détruits, y compris des wagons neufs, des gares fermées, alors que toutes les enquêtes de la SNCF font état d'une demande plus grande pour l'utilisation de wagons isolés.

L'ambition de démocratiser le service public est conforme à celle de son développement. J'ai cité tout à l'heure les prévisions en matière de transport si on laissait les choses en l'état.

Comment poser le problème sinon en se fixant un double objectif : celui de la complémentarité des différents modes de transport et celui de la recherche d'un nouvel équilibre valorisant le rail. Le rail devrait progresser plus que la route, tant en matière de transport de marchandises que de transport de voyageurs. C'est donc en termes de reconquête du trafic que l'avenir de la SNCF devrait être pensé. Il appartient au Gouvernement d'affirmer cette ambition dans le cadre d'un schéma directeur patronal des transports.

La démocratisation dont j'ai parlé y contribuerait, de même que des choix nationaux qui tiendraient compte des coûts dits « externes ». L'entreprise publique doit voir ses missions de service public clairement définies. La lutte contre les inégalités d'accès aux transports, et, en matière d'aménagement du territoire, contre la désertification et la pollution, relève de la responsabilité nationale publique.

Il faut rendre le service public plus accessible à toutes les catégories de voyageurs sur l'ensemble du territoire, en précisant le droit d'accès, les tarifs sociaux etc.

Les missions du service public doivent également, selon nous, être examinées à partir des enjeux nouveaux de la société. Dans ce sens, elles doivent être étendues à la création d'emplois qualifiés et utiles, à la formation, à la préservation de l'environnement et à l'économie des ressources naturelles, à la promotion d'une coopération internationale qui soit autre chose que la guerre économique sur un marché libéralisé, particulièrement en Europe.

Le service public ne peut donc être réduit au seul transport de voyageurs par le chemin de fer. La SNCF doit conserver son unité d'entreprise de service public. Elle doit rester un groupe intégré de transports, faire davantage jouer ses synergies internes au profit de l'ensemble de nos transports nationaux.

Contrairement à certains des orateurs qui m'ont précédé, nous voulons, nous, que l'unité du groupe soit maintenue, et que des synergies nouvelles soient définies et mises au service du développement du transport de marchandises, des logistiques commerciales, des technologies mixtes rail-route, etc. ; tout cela doit relever des missions de service public.

Tout bradage du patrimoine de la SNCF, ce qui aurait peut-être été le cas avec une société de cantonnement, est donc à mon sens totalement exclu. La société nationale et ses infrastructures doivent demeurer la propriété de la nation, et le Gouvernement doit s'opposer avec la plus grande fermeté à toutes les directives européennes visant au démantèlement du groupe.

La consistance du réseau ferroviaire et son élaboration ne peuvent résulter d'une hiérarchisation de type TGV et lignes européennes ferroviaires, grandes lignes nationales, transports régionaux et lignes dites injustement « secondaires », le plus souvent condamnées. La responsabilité de la SNCF doit s'exercer sur tout le maillage du territoire.

La SNCF peut, sous une forme à étudier, constituer un des pôles organisateurs d'une politique nationale cohérente des transports, incluant de nouveaux rapports entre public et privé, entre les différents modes de transport, et permettant le développement d'une coopération des services publics en Europe.

J'en viens pour terminer à la question du financement et, bien sûr, à celle de la dette. La dette actuelle est pour l'essentiel celle de l'Etat. Il doit donc la prendre en charge, et non continuer à la faire supporter par l'entreprise et par les cheminots.

Cette prise en charge doit être à hauteur suffisante. La solution proposée doit être telle que la charge et le volume de la dette ne pèsent plus sur la SNCF, mais aussi que ces problèmes ne puissent se reproduire avec les mêmes conséquences dans les prochaines années.

Il faut donc repenser le financement des infrastructures, dont la gestion, je le répète, doit rester à la SNCF, mais aussi celui des missions d'intérêt général, dont j'ai parlé. Cela est indispensable si l'on veut que les comparaisons entre les différents modes de transport soient valables. C'est aussi le moyen de gagner des trafics nouveaux sans procéder aux sous-tarififications ruineuses auxquelles on recourt parfois aujourd'hui.

Nous pensons que l'Etat devrait également se tourner vers les organismes prêteurs pour renégocier les emprunts en taux et en durée. Je rappelle que ces organismes ont déjà empoché plus de 100 milliards de francs.

M. Michel Bouvard. C'est vrai !

M. Jean-Claude Gayssot. C'est de ce côté-là qu'il faut chercher la « mauvaise graisse », et non du côté du nombre des fonctionnaires.

Mme Muguette Jacquaint. Très bien !

M. Jean-Claude Gayssot. Nous proposons également qu'une part de la taxe intérieure sur les produits pétroliers soit utilisée en faveur du rail pour assurer le développement de la complémentarité rail-route, ports-rail, transport combiné, etc.

Plus généralement, les responsabilités réciproques de l'Etat et de la SNCF doivent être clairement définies dans un contrat. Vous le voyez, notre groupe ne propose pas le *statu quo* mais l'innovation et le progrès. C'est grâce aux luttes des cheminots, à celle des usagers et, pour une part, pourquoi le taire, un peu à la nôtre, que le discours est différent aujourd'hui. Ce n'est plus celui qui a trop longtemps prévalu dans les allées des gouvernements et de la direction de l'entreprise, lorsque la fatalité du déclin et le mépris se disputaient souvent la meilleure place.

Nous étudierons dans le détail chacune de vos propositions mais, d'ores et déjà, je veux vous assurer que ni nous ni personne ne se contentera de mots. Il faudra de sérieuses garanties, et nous vous demandons d'ores et déjà, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, de réviser le budget de 1997, qui s'inscrit malheureusement dans la logique des budgets précédents puisqu'il prévoit 4 500 suppressions d'emplois.

Mme Muguette Jacquaint. C'est le couperet !

M. Jean-Claude Gayssot. C'est aussi à cela que nous mesurerons vos intentions réelles.

Il est un atout sur lequel je veux revenir pour conclure : je veux parler de ces femmes et de ces hommes qui, dans la diversité des responsabilités qu'ils exercent, font chaque jour de la SNCF cet outil qu'on nous envie souvent.

Pour mener à bien les indispensables réformes, il n'est d'autre solution que de valoriser leurs compétences et leur savoir-faire, en prenant appui sur l'attachement qu'ils manifestent à l'égard du service public et de l'intérêt général. Leurs conditions de travail, leur salaire, leur formation, leur régime de retraite, leur statut et leurs droits ne doivent donc plus être exclusivement considérés comme des coûts qu'il faudrait réduire à tout prix, mais comme des investissements à très haute rentabilité pour la SNCF et, plus généralement, pour la réussite d'une politique nouvelle des transports dans notre pays. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

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

M. Alain Ferry. Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, monsieur le ministre, enfin un débat permettant de clarifier les enjeux de la politique des transports ferroviaires ! C'est une nécessité, tout le monde en convient. Les usagers du train, les cheminots comme l'ensemble du monde politique l'espéraient.

Un constat : en Europe, la part du chemin de fer dans les transports a été divisée par près de deux au cours des vingt dernières années. Pourtant, les vertus du train sont nombreuses et reconnues. C'est un mode de transport très sûr, respectueux de l'environnement, un outil indispensable à toute politique d'aménagement du territoire.

Alors, comment inverser la tendance ? Quelle est la situation exacte de la SNCF ? Quelles mesures radicales devons-nous prendre pour perpétuer cette institution ?

D'abord, un impératif : le règlement de la dette.

La SNCF est dans une situation de faillite virtuelle. Les comptes se dégradent et la dette s'est envolée. Son endettement gargantuesque hypothèque largement toute perspective d'avenir.

Pourquoi ? D'abord, parce que le déclin du trafic voyageurs et du fret se poursuit depuis plusieurs années. En conséquence, les recettes du chemin de fer ne permettent ni de financer les investissements d'avenir ni même d'entretenir le patrimoine considérable existant.

Ensuite, parce que l'Etat a poussé la SNCF à investir massivement à un rythme très rapide dans le réseau TGV, sans lui apporter les capitaux nécessaires.

Comment régler la dette et qui doit la payer ?

La relation particulière qui lie la SNCF et l'ensemble des Français implique un engagement net de l'Etat à l'égard de cette entreprise. A l'instar de l'Allemagne, l'Etat français doit apurer la dette.

La directive européenne du 29 juillet 1991 lui a d'ailleurs assigné cette mission. Cet effort étatique doit être accompagné parallèlement d'une cession par la SNCF des actifs valorisables sans lien stratégique avec le transport ferroviaire. Il s'agit là de préalables incontournables.

Pour faire perdurer cet assainissement et favoriser le développement harmonieux du transport ferroviaire, les responsabilités de chacun doivent également être clarifiées.

Il faut définir avec précision les missions qui incombent à la SNCF et celles qui restent à la charge des pouvoirs publics. Il s'agit non pas de remettre en cause l'unité de l'entreprise mais de distinguer au niveau comptable la gestion du réseau et l'exploitation.

Ainsi, la définition, la réalisation et la maintenance des infrastructures et de leur environnement devront être placées sous la responsabilité directe et entière de l'Etat. L'organisation de l'exploitation restera en revanche de la compétence de la SNCF. Tel est le sens de votre plan et on ne peut, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, que vous en féliciter.

Pour mettre en œuvre une vraie politique nationale des transports, il faut par ailleurs sortir de l'affrontement manichéen rail-route. En effet, la croissance des échanges va entraîner un développement du volume des marchandises à transporter dans les années à venir. Les étranglements routiers vont vraisemblablement prendre une dimension toujours plus insupportable. C'est pourquoi il importe d'améliorer dès maintenant les articulations entre les différents modes de transport.

Comment ? En créant une autorité organisatrice responsable des coordinations entre les différents modes de transport collectif et en soutenant financièrement le transport combiné.

Celui-ci représente un atout considérable pour le fret de marchandises car il est à la fois sûr, peu polluant et économique en termes d'énergie. Il s'intègre en outre parfaitement dans l'environnement. Il reste cependant économiquement peu concurrentiel car, au-dessous de 500 kilomètres, les tarifs sont prohibitifs.

Pour continuer à disposer sur l'ensemble du territoire d'un réseau complet et d'une irrigation fine de celui-ci, il est indispensable de rapprocher le dispositif actuel de la réalité du terrain, et notamment des élus locaux. C'est pourquoi je suis extrêmement favorable à la régionalisation, mais sous condition.

La régionalisation est sans aucun doute l'un des enjeux majeurs de la réforme de la SNCF que vous présentez.

Le débat national engagé depuis plusieurs mois au sein des collectivités régionales, au sein des conseils économiques et sociaux régionaux du Conseil économique et social national et du Conseil national des transports n'a fait que confirmer l'importance de la régionalisation des services régionaux de voyageurs dans la modernisation du transport ferroviaire.

Cette décision ambitieuse pour l'avenir du chemin de fer traduit l'intérêt que porte le Gouvernement au service public.

Déjà, depuis plusieurs années, des conventions de collaboration portant sur la gestion des services régionaux de voyageurs ont été passées entre la quasi-totalité des régions métropolitaines et la SNCF. Ces expériences ont permis une modernisation significative du parc du matériel roulant régional.

C'est pour cela que je me réjouis de la chance que le Gouvernement donne aujourd'hui aux régions de pouvoir devenir, pour la SNCF, l'interlocuteur immédiat qui aura à débattre librement du transport ferroviaire régional.

Il s'agit là d'une innovation importante à laquelle les régions devront accorder une grande attention parce qu'elles trouveront, au terme de la phase expérimentale qui devrait se conclure par une loi sur ce sujet, des prérogatives nouvelles dans l'organisation régionale des transports.

En effet, cette loi devra prendre en compte le développement coordonné de tous les modes de transport et assurer la concertation entre toutes les autorités de transport. C'est d'ailleurs l'esprit de la loi du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

Vous comprendrez donc pourquoi, en tant qu'élu alsacien, je m'intéresse tout particulièrement à la phase d'expérimentation dont l'Alsace, avec cinq autres régions, a commencé l'étude. En Alsace, un schéma régional des transports a déjà été approuvé par le conseil régional en juillet 1994. Ma région, présidée par Adrien Zeller, n'est donc pas en retard, et elle devance même la loi du 4 février 1995. Ce schéma fait une place de choix au transport ferroviaire, dans un ensemble coordonné des différents modes de transport et de leurs infrastructures. Il définit un réseau idéal impliquant de maintenir en activité et de moderniser des lignes régionales.

La région Alsace et donc tout à fait apte à être candidate à la régionalisation des services ferroviaires. Cependant, la connaissance des coûts réels des services transférés et de la responsabilité financière qui en résultera pour la région constitue un préalable.

Le respect du principe, rappelé par le ministre, du transfert de compétences sans transfert de charges est essentiel, et si nous voulons que les lignes régionales demeurent vivantes, il est capital que l'expérimentation envisagée prenne forme sans perdre de temps.

Le train doit reconquérir sa place. Il doit redonner confiance à la clientèle comme aux cheminots ; il doit prouver qu'il est un moyen de transport efficace et bon marché pour l'utilisateur, au-delà de ses avantages sur le plan de l'environnement et des économies d'énergie.

La SNCF doit accomplir des efforts significatifs en matière d'exploitation pour être plus attractive. L'entreprise doit remettre le client au cœur de sa stratégie commerciale. Elle doit concentrer tous ces efforts sur la rapidité, les fréquences, le confort, la politique tarifaire, la communication et le dialogue social, notamment sur le

plan local. Elle ne réussira que si elle est capable d'offrir un meilleur service que celui des autres opérateurs de transport.

Madame le secrétaire d'Etat, monsieur le ministre, je suis, mais vous l'aurez certainement compris en m'écoulant, très favorable au plan que vous avez présenté. Je me permettrai toutefois, en tant qu'élu du Bas-Rhin, de profiter de la tribune qui m'est offerte aujourd'hui pour vous rappeler le caractère primordial de la mise en place du TVG-Est qui sera, à n'en pas douter, un maillon du métro européen du XXI^e siècle. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe République et Liberté, du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

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

M. François-Michel Gonnor, *président de la commission de la production et des échanges.* Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, monsieur le ministre, mes chers collègues, la commission de la production et des échanges avait souhaité ce grand débat sur la SNCF. Je tiens à remercier le Gouvernement de l'avoir organisé.

Ce débat est essentiel dans la mesure où la SNCF a la particularité de rassembler l'ensemble des difficultés d'ordre économique, social, industriel et financier auxquelles la société française est aujourd'hui confrontée.

Aborder l'avenir de la SNCF est particulièrement urgent : si l'ensemble des parlementaires est attaché à la pérennité de l'entreprise, il faut que nous soyons conscient que chaque jour qui passe rend plus difficile la sortie de la crise. Avec un endettement de 208 milliards de francs, générant un service annuel de l'ordre de 15 milliards, chaque jour qui passe coûte 41 millions de francs à l'entreprise et donc, quelle que soit la solution retenue, à l'Etat et au contribuable.

L'origine de l'accumulation de la dette de la SNCF est symptomatique d'une stratégie qui a atteint ses limites. Dans un secteur de transports réglementés, mais sensible aux réalités de l'économie et du marché, la puissance publique avait décidé de moderniser fondamentalement le chemin de fer en l'ouvrant à la grande vitesse. Le programme de TGV qui a été mis à la charge de l'entreprise ferroviaire, laquelle a assuré son financement par l'emprunt, « pèse » aujourd'hui pour les trois quarts de l'endettement de la SNCF.

Pour autant, ces investissements n'ont abouti qu'à maintenir le chiffre d'affaires de l'entreprise et non à le faire progresser. On peut néanmoins observer *a contrario* que c'est peut-être grâce à ces nouvelles offres de transport rapide que le train conserve aujourd'hui un avenir en France.

Si ces investissements devaient être engagés, le problème posé est celui de la structure et du mode de leur financement. Les difficultés actuelles démontrent que l'opérateur du réseau de transport ne peut pas assumer la charge financière d'investissement structurants dont la décision, à l'évidence, lui échappe pour l'essentiel. L'économie a rattrapé la politique : celui qui décide d'une infrastructure doit en assumer le coût.

Beaucoup d'idées sur la manière de résorber le déficit de la SNCF ont déjà été exprimées et le seront au cours de ce débat. Je souhaiterais insister ici, non sur les modalités à mettre en œuvre pour apurer le passif et pour lesquelles des propositions ont été confirmées tout à l'heure par vous-même monsieur le ministre mais, sur la

nécessité de placer le débat sur l'avenir de la SNCF dans le cadre plus large de la politique des transports en France.

Lors du récent débat d'orientation budgétaire, j'avais insisté, et Pierre Méhaignerie, le président de la commission des finances de notre assemblée, avait fait de même, sur le fait qu'il convenait de repenser notre politique des transports et de procéder à des choix indispensables. J'en reste persuadé et souhaite que le Gouvernement organise devant le Parlement, dès l'automne, une telle discussion dont nous ne pouvons plus faire l'économie.

Les contraintes budgétaires actuelles et la décision du Gouvernement de baisser le niveau des prélèvements obligatoires doivent nous obliger à rechercher une plus grande efficacité des crédits que nous redéploierons et, en matière de transports, à mieux intégrer le transport ferroviaire dans l'intermodalité.

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. François-Michel Gonnot, *président de la commission de la production.* La France doit faire des choix parce que les objectifs de modernisation des transports sont ambitieux et que nous n'avons sans doute plus les moyens de tout faire : dois-je rappeler que le programme autoroutier doit être achevé en 2005, c'est-à-dire dans neuf ans et que le Gouvernement entend réaliser les canaux à grand gabarit Seine-Nord, Seine-Est et Rhin-Rhône, visant à relier notre pays aux réseaux modernes de navigation fluviale du reste de l'Europe ?

La France s'est également dotée, au cours des cinq dernières années, d'un cadre juridique propice à la reconquête du transport fluvial et maritime.

Il faut tenir un langage de clarté s'agissant des financements : la création, par la loi de finances pour 1995 et la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, d'un fonds de développement des transports avait pour vocation de relancer une politique de désenclavement et de desserte structurante. Cette décision ne peut aboutir à une simple débudgetisation de l'entretien des réseaux. Pour autant, nous ne pouvons tout mettre en chantier sans fixer d'échéancier, ni exclure le secteur des transports de la rigueur budgétaire.

Déjà, les gels de crédits en début d'année ont conduit à un rééchelonnement des travaux d'entretien des routes. Les premières instructions données à la fin du mois de mai par le Premier ministre laissent entrevoir des économies importantes, notamment sur les crédits consacrés à la sécurité routière. En même temps est envisagé l'allongement dans la durée des contrats de plan conclus entre l'Etat et les régions.

Dans une situation caractérisée par la recherche d'économies indispensables, est-il logique de décider dès aujourd'hui de la construction d'un nouvel aéroport international, dont le coût est évalué par les plus optimistes à 35 milliards de francs, auxquels devraient s'ajouter 25 milliards pour la réalisation de dessertes terrestres ?

Il est évident que ces contraintes pèsent sur le calendrier des investissements en faveur du transport ferroviaire. La rigueur doit nous conduire à cesser de voir l'avenir du trafic de voyageurs dans le « tout TGV ». Les questions de saturation des voies, des besoins de desserte et d'évaluation du marché doivent être prises en compte dans la prise de décision politique en faveur de telle ou telle solution technique de modernisation. Mais, là encore, il conviendra demain de ne pas substituer le « tout pendulaire », moins cher, au « tout TGV », trop cher.

Il faut désormais mieux intégrer le transport ferroviaire dans une réflexion intermodale, ainsi que Mme le secrétaire d'Etat l'a rappelé tout à l'heure, et nous nous en réjouissons. Une relance du train est possible, dès lors que le rail sera complémentaire des autres moyens de transport que sont le maritime et la route. Cette réflexion répond à l'une des conclusions majeures des recommandations préconisées, il y a quatre ans, dans le rapport « Transports 2010 » du groupe présidé par le commissaire au Plan.

L'assurance d'une meilleure fluidité de la circulation routière et autoroutière, l'abaissement de la pollution, dont nous nous préoccupons actuellement avec le projet de loi sur l'air, l'intégration de nos infrastructures de fret ferroviaire dans les réseaux européens, passent par une priorité donnée au développement du transport combiné et du feroutage, pour dynamiser et relancer le transport ferré de marchandises.

Le transport ferroviaire souffre aujourd'hui d'une dissociation trop accentuée avec les autres modes de transport terrestre, et les ruptures de charges comptent trop parmi les critères les plus défavorables de cette filière de transport. Ainsi, et c'est paradoxal, une plus grande rigueur financière de nos investissements ferroviaires recadrant le chemin de fer dans la politique générale de transport peut être un moyen fort de son redémarrage.

Sans doute faut-il aussi, madame le secrétaire d'Etat, monsieur le ministre, recentrer la SNCF sur ses missions et ses métiers. Dominique Bussereau a d'ailleurs insisté à juste titre sur ce point.

La SNCF doit-elle être un opérateur de trains ou, plus largement, une entreprise de transport ? La question mérite d'être posée.

La faiblesse reconnue de la branche fret de la SNCF n'est-elle pas due, au moins pour une part, au fait que la principale entreprise de fret routier, qui transporte plus que la SNCF elle-même, appartient à cette dernière ?

La volonté de la SNCF d'utiliser son réseau de télécommunications, pour diversifier encore son activité par le biais d'une filiale dans ce secteur qui lui est étranger, ne risque-t-elle pas de diluer encore les missions et, par là même, les responsabilités d'une entreprise dont la priorité doit être axée sur la reconquête de la clientèle du chemin de fer ?

L'émergence même de ces questions, au-delà des réponses que chacun peut vouloir leur donner, démontre qu'il est nécessaire de redéfinir les missions de service public de la SNCF. La création d'une entité distincte chargée de l'infrastructure permettra de clarifier ce débat, même si le problème des modalités de financement du remboursement de la dette contractée reste posé.

Il est essentiel que le projet industriel que doit définir l'entreprise se consacre prioritairement à la dynamisation d'une filière qui bénéficie d'atouts importants et d'une technologie moderne, pour mettre fin à cette situation aberrante où le chiffre d'affaires de l'entreprise suffit aujourd'hui tout juste à payer les salaires.

En concertation avec les élus, les usagers et les personnels, il est possible d'améliorer la qualité du service pour disposer d'une SNCF plus productive et plus proche des besoins de sa clientèle. Une entreprise de transport ferroviaire saine se doit de dégager des marges sur chacune de ses activités, sauf à assurer le fonctionnement de lignes de service public et d'aménagement du territoire contre compensation financière publique, au niveau régional ou national.

Allégée d'une large part de sa dette, la SNCF se doit de définir une politique commerciale qui conforte la place du ferroviaire dans la chaîne de transport. Plusieurs occasions ont été manquées, qui n'ont pu mettre fin à une dérive lourde de menaces pour l'avenir même de l'entreprise.

Sans céder au catastrophisme, il n'est pourtant pas excessif de penser que les occasions de sortir la SNCF de sa situation difficile ne seront pas plus nombreuses à l'avenir.

A l'entreprise, aux personnels cheminots de faire maintenant la preuve de leur volonté et de leurs capacités à sauver la SNCF, avec l'appui fort et décidé de l'Etat que vous avez, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, confirmé aujourd'hui. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

M. Pierre Méhaignerie, président de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan. La commission des finances a auditionné par deux fois les présidents successifs de la SNCF.

Je voudrais dire quelques mots dans le prolongement des propos que vient de tenir M. Gonnot. M. Michel Bouvard, rapporteur spécial, fera certainement de même.

Madame le secrétaire d'Etat, monsieur le ministre, je mesure encore plus aujourd'hui qu'hier la difficulté d'un responsable de la mission des transports publics. En effet, il s'agit d'un secteur où l'inquiétude est profonde et où les mots ont une importance cruciale car ils peuvent, à eux seuls, déclencher une grève dans une période où le souci des contribuables, si l'on veut relancer la croissance, est aussi noble que celui du client ou du salarié.

Dans ce débat, nous sommes, chers collègues, appelés à un effort de cohérence car les finances publiques ne peuvent plus être prises en otage par un mécanisme de subvention automatique et illimité.

Monsieur le ministre, vous avez décidé que les infrastructures seraient prises en charge par un établissement public. C'est un choix que nous approuvons, d'autant plus que c'était une nécessité, ne fût-ce que pour assurer la confiance des hommes dans l'avenir de leur entreprise. Mais, face à cette confiance, il y a des vérités que le Parlement est peut-être mieux à même d'aborder qu'un membre du Gouvernement.

Ainsi, les efforts d'adaptation et de productivité ne peuvent être laissés au seul secteur concurrentiel sans que l'on fasse supporter par l'économie française des coûts insurmontables.

Par ailleurs, nous sommes confrontés à un problème crucial : le vieillissement du pays. Or même s'il existe un contrat entre des hommes et leur entreprise, il ne serait pas normal que ce vieillissement soit supporté par une partie seulement des salariés.

Quant à la cohérence des choix, certains collègues en ont parlé. Des choix doivent être faits car un pays qui a une densité de cent habitants au kilomètre carré ne peut réaliser de pair des efforts importants en faveur de la route, du rail, de la voie fluviale, de la voie aérienne et des transports à l'intérieur des villes.

M. Arsène Lux et M. Aloyse Warhouver. C'est vrai !

M. Pierre Méhaignerie, président de la commission des finances. Aucun budget public ne peut supporter toutes ces contraintes !

Des choix devront donc être faits.

La voie fluviale ne me convainc pas : elle arrive trop tard ! Son coût est exorbitant, y compris sur le plan écologique, par rapport à des services dont je ne mesure pas – et je ne suis pas le seul dans ce cas – le poids par rapport à leur coût. Il en est de même pour certaines voies aériennes.

J'entends trop de mes collègues parler de taxer les transports routiers. A cet égard, je voudrais, monsieur le ministre, vous appeler à la prudence, car répercuter les coûts des transporteurs routiers sur leurs clients est une mission...

M. Alain Ferry. Impossible !

M. Pierre Méhaignerie, président de la commission des finances. ... impossible. Par ailleurs, méfions-nous du transfert d'emplois d'un pays à l'autre, dans le cadre de l'Union européenne.

N'oublions pas que les 800 000 personnes qui travaillent dans le secteur routier n'ont pas la sécurité du parachute du contribuable. Nous devons aussi penser à eux.

Pour ma part, je crois qu'en France la vraie question est celle de la complémentarité du rail et de l'aérien...

M. Arsène Lux. Très juste !

M. Pierre Méhaignerie, président de la commission des finances. ... pour le transport entre des villes situées à quelque trois heures les unes et les autres.

Des décisions difficiles devront être prises et nous les soutiendrons, de la même façon que les choix de cohérence qui devront être faits.

On parle souvent de la désertification du milieu rural. Bien sûr, nous y sommes attentifs. Mais, chers collègues, est-il raisonnable de maintenir des lignes dont la rentabilité se réduit à 10 p. 100 du produit des recettes, alors qu'une partie du trafic peut être transférée, dans de meilleures conditions de service public, au transport routier ou aux taxis ?

La décision de régionaliser que vous avez prise doit conduire à dire la vérité au pays. Il y a aujourd'hui une allocation optimale des ressources publiques devenues rares, et celles-ci ne doivent pas être synonymes d'inefficacité.

Nous sommes conduits à la cohérence des choix.

Madame le secrétaire d'Etat, monsieur le ministre, vous avez évoqué le contrat de plan. Permettez-moi de rappeler ce qui était écrit, en 1989, dans le X^e Plan défendu par Michel Rocard, que j'ai voté, si mes souvenirs sont bons, ce qui me conduit à faire d'autant plus volontiers ce rappel.

Le fil directeur du X^e Plan, c'étaient l'emploi et les moyens mis en œuvre en sa faveur. Mais quelle était la première exigence ? « La dépense publique doit évoluer moins vite que la richesse nationale. » Nous n'y sommes pas parvenus.

Seconde exigence : « Les régimes sociaux » – tous les régimes – « doivent être adaptés sans tarder au nouveau contexte démographique du pays. » Nous n'y sommes pas non plus parvenus.

Il ne faut donc pas s'étonner que la situation de l'emploi, particulièrement dans le secteur marchand, se soit plus dégradée en France que chez nos voisins. Il est des vérités que nous devons rappeler !

En conclusion, je dirai que les hommes et les femmes de la SNCF ont besoin, comme tous les hommes et les femmes de notre pays, de considération. Mais le pays a besoin de vérité et de cohérence.

Madame le secrétaire d'Etat, monsieur le ministre, que votre décision, ô combien justifiée, puisse enclencher un mécanisme de confiance et de responsabilité des hommes et des femmes dans cette grande maison qu'est la SNCF ! Car quelles que soient les idéologies des uns et des autres, il n'y a pas d'avenir pour des entreprises qui n'offrent pas de bons produits à des prix acceptables pour le consommateur ou le contribuable. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

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

M. Michel Bouvard. Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, monsieur le ministre, mes chers collègues, mes premiers mots seront pour remercier le Gouvernement, en particulier le ministre des transports, Bernard Pons, et madame le secrétaire d'Etat, Anne-Marie Idrac, d'avoir répondu favorablement à la demande exprimée par le groupe RPR comme par d'autres élus de cette assemblée qui souhaitent que la représentation nationale puisse exprimer ses orientations quant au devenir de la SNCF. Je dois d'ailleurs reconnaître que le Gouvernement a été volontaire pour organiser ce débat et qu'il n'y a pas été contraint, contrairement à ce qui a été affirmé tout à l'heure.

Comme je l'indiquais lors du débat budgétaire de l'automne dernier, cette association du Parlement aux choix de demain est justifiée au moins à deux titres : l'importance du versement annuel du budget de l'Etat à la SNCF – les quatre cinquièmes du budget des transports terrestres – et l'incidence du transport ferroviaire sur l'aménagement du territoire. Mais ce débat était également indispensable compte tenu de la gravité de la situation actuelle de la SNCF à propos de laquelle je voudrais rappeler deux chiffres : une dette de 208 milliards, un chiffre d'affaires égal à la masse salariale.

Le conflit social de l'automne dernier a mis en évidence cette situation critique de la SNCF. Il n'en est pas la cause, il en est la résultante. Force est de constater qu'au cours des quinze dernières années, aucune solution n'a été apportée aux maux qui rongeaient la SNCF – l'accroissement de la dette et la stagnation du trafic – par ceux qui avaient la charge de la politique des transports de notre pays. De 1981 à 1990, la dette de la SNCF est passée de 30,40 milliards à 106 milliards. De 1990 à ce jour, elle est passée de 106 milliards à plus de 200 milliards. Quant au trafic sur la période 1988 à 1994, il a reculé de 13,30 p. 100 pour les voyageurs et de 10,70 p. 100 pour le fret. L'amélioration observée au cours de l'année 1994 et du premier semestre 1995 n'a pas, à ce jour, compensé ce recul et, s'agissant des voyageurs, seule la montée en puissance des TGV a freiné la chute.

Si l'on se place du point de vue des matériels, l'évolution est elle aussi alarmante, puisque l'âge moyen du parc hors TGV est passé, entre 1985 et 1996, de vingt à vingt-cinq ans pour les locomotives électriques de ligne, de vingt et un à trente ans pour les locomotives diesel de ligne et de treize à dix-neuf ans pour les voitures de voyageurs.

Le bilan est accablant. La seule solution alors envisagée était la réduction des effectifs, qui ont diminué de 33 654 entre 1988 et 1994. Mais était-ce vraiment une solution ? On peut se le demander car, dans le même temps, la

masse salariale s'est accrue de 12 p. 100, les effectifs du siège oscillent entre 11 000 et 14 000 sans que l'on soit d'ailleurs capable de nous en donner précisément le nombre – nous l'avons constaté en commission des finances, il y a quelques jours – et seul un cheminot sur six est en contact avec la clientèle. Il était donc urgent, là comme dans d'autres domaines, de regarder le problème en face, de sortir de l'immobilisme érigé en méthode de gouvernement et d'oser engager les réformes. Ces réformes, elles sont nécessaires et le groupe RPR les soutient.

Pour l'avenir, le groupe du Rassemblement pour la République attend d'abord que l'on considère la situation de la SNCF non pas de manière isolée, mais par rapport à l'ensemble de notre politique des transports. Il souhaite ensuite que l'on donne à la SNCF les moyens d'exercer la mission dévolue par l'Etat au transport ferroviaire.

Quelle politique des transports voulons-nous ? C'est de cela qu'il s'agit. Le rapport Martinand a repris cette phrase de Louis Armand, qui résume peut-être l'essentiel du débat : « S'il survit au ^{XX}^e siècle, le chemin de fer sera le mode de transport du ^{XXI}^e siècle. » L'enjeu est en effet bien celui de savoir quels seront nos besoins de transport au cours des trente prochaines années. Ils sont à mon sens de deux niveaux : des besoins liés à l'économie et des besoins liés à l'aménagement du territoire, les uns n'étant pas exclusifs des autres.

A ceux qui prédisent le dépérissement du chemin de fer – il y en a –, j'affirme que l'économie française ne peut se développer sans le rail, qu'il s'agisse des relations domicile-travail dans les grandes agglomérations ou des trafics de marchandises. La route, qui a été le mode de transports dominant des trente dernières années, ne peut remplir l'ensemble de ces missions sans un coût élevé pour la collectivité : consommation d'espaces, pollution, perte de temps. Les coûts externes sont de plus en plus lourds. Un train de marchandises représente, en moyenne, cinquante camions et, face à la saturation de certains axes – Paris-Lille, sillon rhodanien – le rail représente une alternative crédible. Il permet aussi de limiter la pollution dans des zones à l'équilibre fragile. Je me dois à cet égard de citer les vallées alpines, car 1 600 000 poids lourds ont franchi les tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc en 1994 et en 1995.

Le transport aérien lui-même connaît des limites à son développement sur des distances moyennes. Même si la baisse des tarifs consécutive à l'ouverture du ciel européen lui donne un certain attrait, les retards dus à la saturation des aéroports et les délais de transfert dans les centres-villes laisseront, à terme, une part de marché croissante au train.

La France a donc besoin non seulement de maintenir le transport ferroviaire, mais aussi de le développer. Outre les raisons évoquées, ce développement trouve sa justification dans la place de notre pays en Europe, qui en fait un espace de transit important avec les richesses et les emplois qui en découlent. Il trouve aussi sa justification dans l'existence en France – vous l'avez rappelé, monsieur le ministre – d'une industrie ferroviaire performante représentant 18 000 salariés et exportant plus de 50 p. 100 de sa production. Pour toutes ces raisons, le groupe du Rassemblement pour la République croit à l'avenir du transport ferroviaire. Il croit donc à l'utilité pour la nation de sauver la SNCF et de réformer les relations entre l'Etat et la SNCF.

Sauver la SNCF, monsieur le ministre, cela passe à l'évidence par la reprise de la plus grande partie de la dette, notamment de celle liée aux infrastructures nou-

velles. C'est l'effort que vous avez annoncé tout à l'heure. Nous ne ferons ainsi que corriger les erreurs du passé, qui ont consisté notamment à faire financer par la SNCF des investissements qu'elle n'avait plus les moyens d'assumer sans recourir à un endettement massif. Je pourrais citer le TGV Atlantique – 12,9 milliards d'infrastructures, 3,8 milliards de subventions seulement, et 9,8 milliards pour les rames –, ou le TGV Nord – 31 milliards dont 700 000 francs de subventions si l'on additionne les infrastructures et les rames.

Mais sauver la SNCF, cela passe aussi par la clarification des relations entre l'Etat et la société. Il est donc souhaitable, pour l'avenir, que l'Etat assume les choix des investissements nouveaux et prenne en compte les infrastructures. C'est ce que vous nous avez proposé, monsieur le ministre, avec la mise en place de ce nouvel EPIC. Ne nous y trompons pas, cela veut dire aussi qu'il faudra revoir les priorités d'investissement compte tenu de la nécessaire réduction des dépenses publiques, qu'évoquait à l'instant Pierre Méhaignerie, mais compte tenu aussi du fait que les crédits du fonds d'investissement des transports terrestres sont engagés jusqu'en 2005 et du fait qu'il n'est plus possible de demander à nouveau à la SNCF de financer des projets déficitaires.

Il faudra notamment réviser le schéma directeur des lignes à grande vitesse dont tout le monde sait qu'il est mort car non finançable, mais que personne, avant la mission que vous avez confiée à M. Rouvillois, monsieur le ministre, n'a osé remettre en cause. Peut-on encore raisonnablement songer à desservir Dax par une ligne nouvelle, pour ne citer que cet exemple ?

Le schéma nouveau devra privilégier une architecture grande vitesse cohérente avec le réseau international ou avec des axes saturés dont la fréquentation justifie la création d'une ligne nouvelle. C'est dans cet esprit que la première ligne nouvelle entre Paris et Lyon avait été créée. Ce nouveau schéma devra aussi privilégier les projets mixtes permettant d'améliorer les trafics de marchandises par des ouvrages utilisables à la fois pour le TGV et pour le fret – ce doit notamment être le cas du projet Lyon-Turin –, ou de dédier aux marchandises les lignes classiques allégées ainsi d'une part significative de trafics voyageurs. Pour le reste, il faut envisager des solutions de modernisation du réseau classique, avec notamment la mise en œuvre de la technique pendulaire, dans l'esprit du discours prononcé à Rennes par Mme le secrétaire d'Etat aux transports. La clarification permise par la mise en place d'une structure et par la responsabilité de l'Etat sur les infrastructures devrait permettre de s'engager dans cette voie.

Mais les investissements sont obligatoires et l'idée d'un moratoire, parfois émise, y compris par certains membres du Parlement, me paraît contraire à l'intérêt national à l'heure où la plupart des grands pays européens investissent plus que nous dans le ferroviaire, et alors que certains pourraient capter des trafics de transit intéressant la France. Je rappelle, mes chers collègues, qu'un petit pays comme la Suisse investit actuellement, au titre du programme Rail 2000 et des Nouvelles liaisons ferroviaires alpines, près de 22,5 milliards de francs suisses sur son réseau.

La clarification des relations entre l'Etat et la SNCF, qui sera facilitée par la séparation des infrastructures et de l'exploitation, passe aussi par la définition de l'offre mise à disposition de la population. S'agissant des déplacements du quotidien, c'est au niveau régional qu'elle doit être définie. En associant les élus locaux, nous pouvons tout à la fois améliorer la proposition de transport faite à

nos concitoyens et avoir plus de responsabilité par rapport aux problèmes de certaines lignes déficitaires qui ne peuvent raisonnablement être toutes maintenues. Nous souscrivons aux propositions du rapport de notre collègue Haenel et nous souhaitons que s'engage au plus vite l'expérimentation avec les régions volontaires, l'Etat leur transférant les crédits consacrés par lui à ces transports, sur la base de l'expertise réalisée avec l'ANER. Nous nous réjouissons que vous ayez fait cette annonce tout à l'heure, monsieur le ministre.

Clarifier les relations entre l'Etat et la SNCF, c'est enfin clarifier notre politique pour le transport des marchandises. Si la route est le moyen de transport adapté pour les distances inférieures à 300 kilomètres, qui représentent 85 p. 100 des trafics exercés par ce mode, au-delà de ces distances, le rail peut prétendre à une plus grande utilité pour la collectivité. Cela suppose évidemment un rééquilibrage tarifaire. Si nous ne voulons pas sacrifier le transport routier français, qui s'est engagé avec beaucoup de responsabilité dans le contrat de progrès afin d'assainir la concurrence, la solution ne peut venir que de l'harmonisation européenne.

M. Dominique Bussereau. Très bien !

M. Michel Bouvard. Nous soutenons vos efforts, monsieur le ministre, pour faire aboutir cette harmonisation concernant le transport routier, dont les conséquences seront également bénéfiques pour le transport ferroviaire. Nous souhaitons aussi que le Gouvernement soit vigilant et ferme face au projet d'ATR pour le transport ferroviaire, qui pourrait remettre en cause une politique nationale en la matière conforme aux enjeux de l'aménagement du territoire.

M. Jean-Claude Lefort. Très juste !

M. Michel Bouvard. Je n'évoque pas à dessein la question des transports ferroviaires en Ile-de-France et de la relation SNCF-STP-Etat car, dans quelques jours, j'aurai l'occasion de remettre à la commission des finances un rapport d'information suggérant là aussi une clarification, puisque les textes de loi existants ne sont pas appliqués.

M. Jean-Claude Lefort. Voilà !

M. Michel Bouvard. La volonté des pouvoirs publics n'est pas tout : la SNCF doit aussi se donner les moyens internes d'un redressement durable car l'effort considérable que la nation et le contribuable vont devoir accomplir ne pourra se renouveler. Sans que soit remise en cause l'unicité de l'entreprise et du service public, auquel nous sommes attachés ; il est donc nécessaire que la SNCF se recentre sur son activité principale. Cela passe par un inventaire des filiales auquel il faut procéder afin de se poser la question de l'intérêt de ces filiales par rapport à l'activité principale.

La présence de transporteurs routiers dans le groupe est pertinente si l'on souhaite vendre un produit de transport combiné du point de départ au point d'arrivée des marchandises, elle ne l'est plus si elle concurrence le rail.

M. Jean-Claude Gaysot. Absolument !

M. Michel Bouvard. De même, la présence d'autocaristes est pertinente si l'on gère l'acheminement vers ou à partir des gares, ou des lignes transférées sur route ; elle ne l'est plus autrement. Il faudra, dans certains cas, procéder à des cessions d'actifs lorsque la complémentarité n'existe pas, comme c'est déjà le cas pour l'armement naval. Je me suis exprimé sur ce sujet lors du débat budgétaire.

Il faut aussi que la SNCF s'engage dans une véritable politique commerciale articulée autour d'une évolution de la politique tarifaire et d'une plus grande adaptation à la concurrence, ainsi que dans une reconquête de la clientèle fret : plus de relation avec les entreprises, plus de notion de satisfaction du client.

Il faut enfin que la SNCF se mobilise dans son personnel.

M. Jean-Claude Lefort. Il se mobilise bien !

M. Michel Bouvard. Oui, mais il pourrait se mobiliser autrement !

Au-delà de l'effort accompli par la nation, ce sont en effet les cheminots qui portent en eux le redressement de la société. Cette mobilisation du personnel, à notre sens, ce n'est pas l'acceptation d'un énième plan de réduction des effectifs, ce sont des discussions au sein de l'entreprise permettant de mieux adapter à la clientèle, voyageurs ou entreprises, la disponibilité et la répartition des effectifs.

Si les cheminots sont attachés à leur statut, je suis certain qu'ils sont conscients que, tout en le respectant, une plus grande souplesse est nécessaire dans l'organisation afin de satisfaire la clientèle et d'offrir un service public de qualité. C'est aussi à ce prix que le service public, s'il montre qu'il est capable d'être le meilleur, évitera une remise en cause souhaitée par certains à l'extérieur de nos frontières.

M. Jean-Claude Lefort. Qui sont ces « certains » ?

M. Michel Bouvard. Allez donc voir à la Commission !

M. Jean-Louis Idiart. Ça, c'est un peu facile !

M. Jean-Claude Gayssot. C'est Maastricht !

M. Michel Bouvard. Au terme de cette intervention, je voudrais rappeler que ce que le groupe RPR attend, ce n'est pas que demain, dans une logique ultra-libérale à laquelle nous ne souscrivons pas,...

M. Jean-Claude Lefort. Pas tous !

M. Michel Bouvard. ... la SNCF dégage des excédents. Aucun réseau généraliste ne le fait aujourd'hui en Europe. Le réseau allemand, par exemple, dont la totalité de la dette, supérieure à celle de la SNCF, a été reprise par l'Etat, équilibre juste ses comptes. Le transport ferroviaire nécessitera toujours un rapport financier de la collectivité. Ce que nous attendons, c'est que le service de transport ferroviaire soit assuré au meilleur apport qualité-coût pour le client et le contribuable.

M. Jean-Claude Lefort. Et l'usager !

M. Michel Bouvard. J'ai la conviction que, sur ces bases, la SNCF et les cheminots qui ont, à plusieurs reprises, dans leur histoire, montré leur attachement au pays, notamment dans la Résistance – le groupe gaulliste ne saurait l'oublier – sauront relever le défi de l'avenir et donner à la France un chemin de fer qui soit à nouveau une référence. (*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. Mes chers collègues, nous en arrivons à une longue série d'interventions de cinq minutes et je demande aux orateurs de respecter leur temps de parole. Je sais que c'est difficile, mais je compte sur leur talent. D'avance, je les en remercie.

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, le débat sur l'avenir de la SNCF, cette grande entreprise publique

techniquement performante dont la France et l'Europe peuvent être fières, n'est qu'entrouvert parce que non sanctionné par un vote de la représentation nationale. Si nous sommes ici aujourd'hui, c'est aussi grâce à l'esprit de responsabilité, de service d'un personnel de qualité qui a permis de faire avancer les choses, de forcer les portes du dialogue jusque-là fermées.

La mondialisation de l'économie, la crise, le succès des idées ultralibérales frappent le transport de plein fouet dans une course effrénée à la réduction des coûts. Ce processus de destruction a déjà transformé le transport aérien en un horrible champ de bataille baptisé « libéralisation du ciel ». Le rail a déjà subi les assauts de la route, secteur dans lequel la bataille est également rude, trop souvent au prix du sacrifice social. Voilà pourquoi nous plaidons aujourd'hui pour un service public du rail dont l'unicité doit être garantie et auquel l'Etat doit rendre des moyens d'action en épongeant la totalité de la dette dont il est lui-même à l'origine.

M. Louis Le Pensec. Très bien !

M. Jean-Louis Idiart. Le rail est un instrument indispensable à l'aménagement de notre territoire. Pour tout dire, vos propositions, monsieur le ministre, ne nous rassurent pas. Sans un contrat clair, écrit et signé, il ne peut y avoir d'engagement sérieux et vérifiable. La création d'un nouvel établissement public pour les infrastructures ouvre la porte à toutes les aventures. On pourrait très bien distinguer infrastructures et exploitations au sein même de la SNCF. L'Etat, toujours trop pauvre,...

M. Michel Bouvard. Surtout après votre passage !

M. Jean-Louis Idiart. ... ne sera-t-il pas tenté, demain, pour financer ce nouvel établissement, de mettre en concurrence différents exploitants pour l'accès à ses infrastructures ? Chacun comprend le danger que cela représenterait pour la SNCF, pour les lignes les moins rentables et, par là, pour les régions les plus pauvres.

M. René André. N'importe quoi !

M. Jean-Louis Idiart. Non, ce n'est pas n'importe quoi. Et d'ailleurs, ici même deux députés au moins ont eu l'honnêteté de livrer leurs pensées, sans s'arrêter en route : M. Bussereau et M. le président de la commission des finances, qui ont lancé quelques signaux confirmant mes propos.

M. Didier Boulaud et M. Louis Le Pensec. Très bien !

M. Jean-Louis Idiart. D'ailleurs, le scepticisme de régions à l'origine candidates à l'expérimentation, telle la région Nord-Pas-de-Calais, qui a été retenue, ou le caractère jugé trop exigeant d'autres propositions comme celles de la région Midi-Pyrénées, non retenue, témoignent bien du manque d'engagement franc et clair de l'Etat dans un processus de véritable régionalisation et montrent bien l'arrière-pensée d'un transfert vers les assemblées territoriales non seulement des charges mais aussi de la décision de maintien ou de suppression des lignes d'intérêt régional.

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

M. Didier Boulaud et M. Louis Le Pensec. Très bien !

M. Jean-Louis Idiart. Dans nos régions, nous savons comment, petit à petit, par la fermeture de lignes régionales, que l'on appelait d'ailleurs péjorativement et sciemment lignes « secondaires », on a éloigné les usagers du train de l'habitude de son utilisation, pénalisant ainsi, dans un second temps, les lignes plus importantes.

Combien d'horaires non coordonnés pour aller à la ville moyenne la plus proche ; combien de ruptures de charge décourageant ici des personnes âgées, là des touristes se rendant dans une station thermale, ou de lycéens que l'on doit conduire à plus de quarante ou cinquante kilomètres pour prendre un train le lundi matin parce que la gare voisine reste privée d'arrêt !

Vos propositions, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, donnent l'impression de porter les réponses attendues sur la dette, la prise en charge des infrastructures par l'Etat, la régionalisation, le maintien de l'unicité de la SNCF. Mais, en réalité, elles laissent en l'état les véritables interrogations parce que vous n'allez pas jusqu'au bout, notamment en ce qui concerne la dette. Vous pénalisez la SNCF en laissant à sa charge le tiers restant, sachant qu'elle devra se déposséder d'une part de ses actifs, donc s'engager sur la voie du démantèlement. En créant un établissement distinct pour les infrastructures, vous ouvrez la porte aux diverses formes de concurrence qui mettront en danger le service public.

Monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, un espoir est né des consultations de ces derniers mois. Vos propositions camouflent des dangers, elles n'apportent pas les réponses de fond qui sont attendues, je le répète, et vous laissez la porte ouverte à de nouvelles difficultés. Il est dommage que vous manquiez aujourd'hui une grande occasion de donner un souffle nouveau au chemin de fer. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Michel Bouvard. Vous n'avez laissé que des dettes, messieurs, et regardez l'état des wagons et des locomotives !

M. le président. La parole est à M. Marc-Philippe Daubresse.

M. Marc-Philippe Daubresse. Notre débat de ce jour peut se résumer à une certitude, un objectif, un défi : il faut remobiliser la SNCF, remotiver des personnels qui souffrent depuis bien longtemps de ne plus trouver de sens, c'est-à-dire de direction et de signification, à la mission dont ils se sentent investis au nom du service public, que personne jusqu'à présent n'est parvenu à transformer, pour reprendre les termes de Mme Anne-Marie Idrac, en service du public, en service au public.

Il s'agit aujourd'hui d'introduire des notions qui semblent quelque peu diaboliques aux yeux de certains : la productivité, la transparence des coûts, la clarification des responsabilités ou des structures. Toutes les enquêtes récemment réalisées auprès des clients de la SNCF insistent lourdement sur la dégradation de la qualité, de la ponctualité des trains, de la fiabilité du service. C'est vrai des grandes lignes TGV et voyageurs qui ont pourtant bénéficié directement des 208 milliards de déficit que le Gouvernement se propose aujourd'hui de reprendre en partie à son compte ; c'est vrai des transports régionaux pour lesquels vous prévoyez une large concertation décentralisée ; c'est vrai enfin du fret SNCF qui reste depuis une trentaine d'années le parent pauvre d'une politique opaque et centralisée, qui a préféré favoriser sans partage le transport de voyageurs, alors qu'on aurait pu dégager du transport de marchandises les sommes supplémentaires pour assurer un service public de meilleure qualité.

Donc, l'Etat reprend la majeure partie de la dette. Soit. C'est nécessaire, mais ce n'est pas suffisant pour assurer la survie de la SNCF, car c'est bien de survie qu'il s'agit aujourd'hui. Il est indispensable que ce rôle moteur en matière de décision d'infrastructures, que l'Etat assume

pour sa part, conduise la SNCF à gommer très vite cette image de « sanctuaire », de lieu impénétrable qu'elle conserve aujourd'hui. Les chiffres sont criants de vérité et appellent des solutions d'urgence. Mais il faut bien savoir que ces résultats, ce ne sont pas les cheminots de base qui en sont responsables car, pendant toute une période, il y a eu de la part de la direction et de l'encadrement de la SNCF de la gabegie, et des diversifications hasardeuses doivent être dénoncées. Comme l'a dit tout à l'heure Dominique Bussereau, si cinq personnes sur six ne sont plus en contact avec la clientèle, s'il y a 12 000 personnes au siège de la SNCF alors que le trafic n'a cessé de baisser au cours des cinq dernières années, il faut se poser des questions.

Les déclarations qu'a faites récemment le président de la SNCF en commission des finances ne nous ont pas rassurés et nous ont laissés sur notre faim : esquivé, le débat sur les prix de revient de la SNCF et sur la productivité par rapport aux autres pays d'Europe ; différée, la contribution de la SNCF au débat sur le vieillissement du pays ; estompée, la hiérarchisation des priorités et des choix prioritaires en matière d'investissements. Indéniablement, l'Etat a besoin d'une entreprise de transport ferroviaire forte, mais pas à n'importe quel prix.

L'entreprise SNCF doit se recentrer sur ses propres métiers et ne pas se faire elle-même concurrence dans des secteurs où, au contraire, elle doit jouer la complémentarité avec d'autres modes de transport.

Il est donc urgent, comme l'Etat le propose, de s'engager dans un processus de décentralisation du transport de voyageurs. Encore faut-il que les conseils régionaux assument en contrepartie leur responsabilité et veuillent jouer sur le rapport qualité-prix. C'est pour cela que je ne peux pas accepter non plus, comme je l'ai récemment entendu dans la bouche d'une présidente de région, que l'on s'en tienne au slogan : « Des sous, des sous ! » Certains sont plus prompts à manifester, à vitupérer qu'à agir et à assumer les responsabilités qui doivent être celles des régions !

L'Etat, lui, prend les siennes. Il était temps, car l'Europe n'a pas attendu la France pour se mobiliser. La Grande-Bretagne a investi dans le domaine aérien, le Benelux, dans la voie fluviale et le portuaire, l'Espagne, le Portugal et les pays de l'Est européen, dans le routier, sans faire les efforts de régulation que nous avons faits, nous, au niveau social, grâce aux contrats de progrès.

Il est donc temps que la France joue sa carte spécifique. Elle est un corridor naturel des flux nord-sud et est-ouest du continent, et ce n'est pas en multipliant les kilomètres des seules voies TGV qu'elle jouera le rôle de plate-forme intermodale qui est naturellement le sien.

C'est pourquoi il faut nous mobiliser pour rendre sa place au fret ferroviaire et pour investir quand c'est nécessaire. Des dizaines, voire des centaines de milliards ont été dépensés pour certaines lignes de TGV. Il suffirait de deux à trois milliards pour que notre pays se dote d'une capacité réelle de traitement du fret ferroviaire européen, et c'est la proposition que j'ai faite au conseil national du transport combiné que j'ai eu l'honneur de présider.

Là encore, il faudrait cette même volonté politique que celle qui a permis à Mme Anne-Marie Idrac de négocier pied à pied avec Bercy les 125 milliards de reprise de la dette et qui vous conduit vous-même, monsieur le ministre, à prendre aujourd'hui – et c'est une révolution culturelle – la vraie mesure des enjeux mondiaux qui attendent cette grande entreprise.

Qu'il s'agisse de transport de voyageurs ou de marchandises, le rail apporte des réponses pertinentes aux préoccupations d'aménagement du territoire, d'environnement, d'utilisation rationnelle de l'espace et de l'énergie, de sécurité des déplacements, de cohésion sociale.

Il aura, en particulier, un rôle stratégique à jouer demain en raison de la congestion des réseaux routiers et des principaux aéroports. Compte tenu de ses avantages économiques, écologiques et sociaux, de son adaptation au transport de masse et de l'évolution de ses techniques, il doit être valorisé dans toutes ses composantes, et notamment le transport combiné, qui offre des complémentarités appréciables. Tout cela doit être fait, mais avec des choix, François-Michel Gonnot l'a dit, et pas à n'importe quel prix.

Voilà pourquoi, monsieur le ministre, les propos que vous nous avez tenus tout à l'heure sont particulièrement importants. Ils amorcent un virage.

André Gide a dit un jour : « Le futur serait plein de tous les avènements si le passé n'y projetait déjà son histoire. » Je crois que ça correspond bien aux obstacles qui demeurent sur notre route, je devrais dire sur nos rails. Il n'est plus temps de rêver aux images de *La Bataille du rail* ou de *La Bête humaine* de Zola. C'est un monde nouveau pour une entreprise du troisième millénaire.

Vous en avez donné, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, les premières bases et vous avez nourri nos premiers espoirs. (*Applaudissements sur les bancs de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

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

M. Rémy Auchedé. Monsieur le ministre, mes chers collègues, pour la première fois dans l'histoire de notre pays, un conflit social impose de réécrire le texte régissant les rapports entre l'Etat et une de ses grandes entreprises publiques. Ce nouveau texte devra traduire démocratiquement la réflexion et les propositions des cheminots eux-mêmes ainsi que celles qui se sont exprimées très largement dans les instances régionales. Les premiers contrats Etat-SNCF ont affirmé le besoin d'un partenariat entre la SNCF et les régions pour organiser les transports régionaux de voyageurs. Par la suite, la situation a évolué vers le transfert d'une part grandissante des charges financières sur les régions.

Les orientations retenues pour le troisième contrat de plan proposaient de faire des régions les autorités organisatrices ayant la maîtrise des infrastructures, du matériel, à charge pour elles de demander à une société de transport ferroviaire de réaliser le service de transport.

Les expérimentations faites dans ce domaine montrent qu'on risque d'évoluer vers une mise en cause de l'unicité de l'entreprise nationale et vers une inégalité de traitement d'une région à l'autre en ce qui concerne la tarification et le statut des cheminots.

La régionalisation des transports qui consiste pour l'Etat à transférer à la charge des régions ce qui ressortit à sa propre responsabilité se traduirait par la fin de la péréquation tarifaire, mais également par la fermeture de lignes non rentables et par un report massif du trafic ferroviaire – voyageurs et marchandises – vers la route, laquelle atteint déjà les limites de ses capacités.

Selon le rapport d'étape de l'étude conjointe de l'ANER, de l'Etat et de la SNCF, le coût de remise à niveau des infrastructures régionales se monterait à 18 milliards de francs d'ici à 2005, celui du maintien à niveau du parc matériel serait de 25 milliards. Quelle

région a les moyens d'investir plusieurs milliards pour une telle tâche, sans augmenter fortement les impôts locaux et les tarifs de transport ou sans faire des sacrifices sur quelques autres de ses vocations ?

La plupart des régions rejettent cette solution, tout comme les cheminots eux-mêmes, d'ailleurs.

La question de l'implication des régions ne peut être examinée sans que la cohérence des réseaux ne soit prise en compte, sans que les problèmes de continuité territoriale en matière de desserte, de tarification, de coopération interrégionale ne soient posés.

La région doit être considérée comme un lieu adapté pour définir au mieux les besoins des usagers et des entreprises, tout en ayant le souci de les articuler avec ceux du pays à partir de l'ensemble du réseau ferroviaire national, et comme un lieu de contrôle de la mise en œuvre des missions de service public par la SNCF.

C'est au plan régional que peuvent être le mieux définis non seulement les transports régionaux de voyageurs, mais aussi les besoins de l'efficacité des différents équipements possibles pour le transport de fret.

C'est également à cette échelle que les études et les consultations définissant le meilleur équilibre rail-route ou le choix des équipements plurimodaux seront les plus pertinentes. Ces études pourraient comparer avec précision les coûts réels des modes de transport en intégrant leur impact sur l'environnement, la sécurité, l'entretien des infrastructures, mais aussi l'engagement financier des bénéficiaires économiques réels, relativement à leur contribution en faveur de l'emploi et de l'activité.

Je ne pense pas, pour ouvrir une parenthèse, que ce soit la voie empruntée actuellement, quand je considère par exemple la manière dont se déroule le débat dans la région Nord - Pas-de-Calais sur la nécessité de régler les problèmes de surcharge de l'autoroute A 1.

On a un peu l'impression d'être confronté à une sorte de pensée unique. Finalement, le débat visant à comparer les bienfaits du doublement d'une autoroute et ceux apportés par l'amélioration du rail est impossible, alors que la région va peut-être bientôt accueillir une nouvelle plate-forme multimodale – il y en a d'autres, notamment dans les ports. On a l'impression – et j'ai d'ailleurs eu l'occasion de vous questionner, madame le secrétaire d'Etat, dans cette assemblée – que tout est d'ores et déjà réglé. On privilégie le doublement de l'autoroute sans examiner l'attrait du rail.

Contrairement aux orientations du rapport Haenel, nous considérons que la décentralisation régionale ne peut être la régionalisation des transports.

S'il doit y avoir intervention, notamment financière, des régions et des collectivités, celle-ci doit être conçue comme complément visant à améliorer le service rendu aux usagers et l'efficacité économique.

Il est urgent d'orienter les ressources financières et les moyens matériels vers la création d'emplois. Cela doit conduire, au plan national, à situer l'aide à la relance économique pour l'emploi parmi les missions élargies des services publics, y compris les activités de fret de la SNCF.

Une conception démocratique et moderne de la gestion décentralisée du service public national des chemins de fer – et c'est vrai pour tous les services publics – n'est concevable que si se trouvent renforcées toutes les institutions permettant l'information et l'intervention des élus, des syndicats, des usagers, des associations. Le comité régional des transports, les comités d'établissement de la

SNCF, les conseils économiques et sociaux régionaux devraient contribuer systématiquement à toutes les prises de décisions qui engagent la vie économique et sociale de la région.

Voilà ce que je voulais dire à propos de la régionalisation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

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

M. Jean Royer. Monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, je voudrais vous féliciter et féliciter le Gouvernement pour les trois points forts de la nouvelle politique en faveur de la SNCF.

Le premier, c'est l'effort de réduction d'un endettement qui devenait absolument insupportable et la réaffirmation de l'influence nécessaire de l'Etat pour les grands équipements et de l'influence de la SNCF pour leur exploitation.

Deuxièmement, vous avez rappelé la pérennité du statut,...

M. Jean-Claude Gayssot. Très important !

M. Jean Royer. ... un statut qui doit être respecté et résolument appliqué, compte tenu des nobles traditions de la SNCF et du souvenir de tous les pionniers qui l'ont fondée.

M. Jean-Claude Gayssot. Absolument !

M. René André. Très bien !

M. Jean Royer. Troisièmement, vous allez relancer les chances de la SNCF, du rail par conséquent, à l'intérieur de l'économie générale des transports.

Voilà pourquoi votre politique est digne d'être soutenue et encouragée.

En quelques minutes, je me bornerai à évoquer les trois équilibres auxquels il faut essayer de parvenir.

Le premier équilibre à restaurer, c'est entre les investissements eux-mêmes. Aucun investissement ne doit être méprisé. Cela signifie, par exemple, qu'il faudra achever l'électrification du réseau, notamment sur les transversales. Pourquoi, sur la ligne Nantes-Lyon, l'électrification s'arrête-t-elle à Tours, alors que, depuis des lustres, nous demandons en vain sa prolongation ?

M. Jean-Claude Gayssot. Vous avez raison !

M. Jean Royer. Cela signifie qu'il nous faudra maintenir nos efforts pour les trains « ordinaires » et pour les trains pendulaires ; mais aussi poursuivre notre action en faveur des TGV. J'apprécie le TGV, comme j'ai apprécié tous les autres trains, je l'emprunte constamment. Je suis un ami de la SNCF, je la respecte profondément, tout comme les cheminots. Elle peut compter sur moi.

Il vous faut donc, je le répète, penser à tout ; il y aura besoin d'investissements importants.

Pour les investissements nouveaux, nous devons, là encore, assurer l'équilibre entre la masse de l'investissement avec des taux d'intérêt les plus bas possibles, et une durée appropriée de l'amortissement.

M. Jean-Claude Gayssot. Absolument !

M. Jean Royer. Ainsi, dans toute notre politique, il nous faut faire apparaître un capital porteur de travail à côté des capitaux porteurs de profit. Je le dis en dehors de toute idéologie préconçue, simplement dans un souci de bonne pratique de l'investissement national ; j'y

reviendrai d'ailleurs plus longuement le 19 juin, lors de la discussion de la proposition de loi pour une nouvelle politique d'investissement que j'ai déposée.

Le deuxième équilibre à établir est entre le rôle économique et le rôle social du rail. Le rôle économique passe essentiellement, nous le savons maintenant, par les transports combinés rail-route. Je suis de ceux qui soutiennent la nécessité de transporter les marchandises par le rail, en augmentant, notamment, le nombre des trains de nuit, et en s'efforçant, sur les longues distances, de se mettre en situation de bonne concurrence avec les transports routiers – il ne s'agit pas de les attaquer, bien au contraire.

La chance sociale du rail, c'est de retrouver les vraies valeurs que le peuple français a reconnues au rail : la sécurité d'abord, la régularité et l'exactitude des trains. A quoi sert-il de faire du 270 à l'heure si l'on perd cinq minutes au départ ou encore dix en cours de route, à cause d'équipements d'infrastructures défectueux, parce que l'organisation technique sur la voie n'est pas aussi parfaitement au point que dans le train ?

Il faut aussi améliorer l'accueil du client, la restauration, simplifier le système de réservation. Toute politique d'ouverture de notre service public vers le public suppose, bien entendu, de nouvelles dispositions et des progrès dans bien des domaines.

Enfin, il faut rétablir l'équilibre entre la valeur du statut et la valeur du service public. En effet, il faut décentraliser la SNCF, qui ressemble trop à une société militaro-civile. Les élus s'en sont aperçus chaque fois qu'ils doivent négocier avec elle.

M. René André. Tout à fait.

M. Jean Royer. Maire d'une grande ville, on est obligé de remonter jusqu'à Paris pour traiter d'une navette de liaison entre la gare centrale et une gare de passage, pour traiter une garantie d'emprunt, pour refaire une gare, pour traiter de l'environnement des voies. Tout cela pourrait être discuté avec les directions régionales, dont les élus ont d'ailleurs défendu les circonscriptions face au pouvoir central en laissant à ce dernier un pouvoir bien délimité. C'est que nous avons confiance dans la valeur de ces directions ainsi que dans les personnels que nous voulons voir associés aux décisions. Bref, nous sommes partisans d'un décloisonnement des services.

C'est cela le devoir de la SNCF, compte tenu de la hauteur de son statut et de la noblesse du service public. Il faudra donc aller dans cette direction.

Si le Parlement soutient votre politique, si le Conseil économique et social et le Conseil national des transports remplissent leur mission de contrôle, alors, monsieur le ministre, l'avenir du rail est certainement, parmi les modes de transport, l'un des plus brillants qui soient. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et sur divers bancs.*)

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

M. Alain Marleix. Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je tiens d'abord à féliciter le Gouvernement d'avoir organisé ce débat spécifique à la SNCF et surtout d'avoir retenu des mesures à la hauteur du problème. La reprise par l'Etat d'une grande partie des dettes de la société nationale, la séparation entre l'exploitation et l'infrastructure, la régionalisation progressive sont des mesures fortes, essentielles, courageuses. Elles étaient indispensables. Le Gouvernement prend le problème à

bras-le-corps, recherche des solutions novatrices, suscite un véritable projet industriel d'entreprise, en même temps qu'il assure les conditions du redressement financier et rédéfini les responsabilités respectives. Notre attente, monsieur le ministre, n'est pas déçue.

Vous répondez ainsi aux questions fondamentales qui hypothèquent gravement l'avenir de la SNCF, questions auxquelles aucune réponse sérieuse n'avait été apportée jusqu'à présent.

Comment une entreprise, dont la masse salariale est égale à ses recettes, peut-elle survivre longtemps ?

Comment une entreprise, fût-elle nationale, peut-elle survivre avec 208 milliards de dettes cumulées, à peu près l'équivalent du produit de l'impôt sur le revenu ?

L'Etat, tout en réaffirmant solennellement son attachement au service public, prend enfin ses responsabilités. Mais si nous voulons éviter le retour aux erreurs, ne rayons pas d'un trait de plume les responsabilités passées, en particulier celles des gouvernements précédents. N'oublions pas qu'en 1980, la SNCF équilibrait à peu près ses comptes et qu'en 1996, elle a 208 milliards de dettes.

Qui a laissé s'accumuler la dette de la SNCF jusqu'à ces limites insupportables ?

M. Michel Bouvard et M. Claude Barate. Eh oui !

M. Alain Marleix. Qui a laissé payer à la société nationale des infrastructures lourdes, notamment pour le TGV, et pas toujours justifiées ?

Je veux maintenant évoquer brièvement l'avenir de la SNCF dans le Massif central, seule partie de la France n'ayant pas, à un délai raisonnable, de perspective TGV, et seule partie du territoire n'ayant pas d'alternative réelle aux chemins de fer.

La publication, à l'automne dernier, des cartes de France des prétendus projets de la SNCF, avec un grand vide au centre du territoire national, a jeté la consternation aussi bien en Auvergne que dans le Limousin, le haut Languedoc, le nord de la région Midi-Pyrénées ou le sud de la région Centre. Tous vos démentis, monsieur le ministre et madame le secrétaire d'Etat, tous ceux des dirigeants nationaux ou locaux de la SNCF ne sont pas venus à bout de ce qu'il faut bien appeler une manipulation politique. Il est vrai qu'au moment où le Gouvernement met en application la loi Pasqua sur l'aménagement du territoire et s'attache à réduire la « fracture territoriale », cette manipulation politique a porté.

Je souhaite donc que vous puissiez, à l'occasion de ce débat, réaffirmer que votre attachement au service public ferroviaire se double d'un attachement aux missions essentielles du service public, notamment l'égalité d'accès des citoyens et des territoires.

Ce ne sont pas les déficits d'exploitation du Paris-Béziers, du Paris-Nîmes, du Paris-Aurillac ou du Paris-Cahors, les seules lignes subsistantes à travers l'espace central, lignes d'intérêt national et non pas local, qui ont creusé le trou de 208 milliards de la SNCF. Ce n'est pas la matériel ferroviaire obsolète de ces lignes qui alourdit les comptes d'exploitation de la société nationale.

Le Massif central, qui n'a pas, à ma connaissance, de perspective TGV, qui n'a guère d'alternative aérienne ou même autoroutière au transport ferroviaire...

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

M. Alain Marleix. ... veut garder ses services publics et veut qu'ils soient au moins adaptés aux conditions de circulation, de sécurité, de rapidité et de confort des normes nationales.

Cette exigence est modeste – vous en conviendrez monsieur le ministre – mais ferme. Et je regrette que M. le président de la SNCF, qui a assisté au début de nos travaux, n'ait pas cru bon de rester avec nous pour entendre les doléances des régions qui sont les moins bien servies par la société nationale.

A ce propos, ne pourrait-on pas, à l'heure où la vallée du Rhône est saturée au plan ferroviaire comme autoroutier, envisager, sur les lignes Paris-Massif central, d'expérimenter le pendulaire, qui semble bien adapté aux régions d'altitude, qui nécessite peu d'investissements et qui aurait le mérite de raccourcir notablement la durée des parcours et de moderniser le réseau ?

Ne pourrait-on pas, pour le développement du multi-modal et du transport rail-route en particulier, mieux utiliser les réseaux non saturés du Massif central, ce qui aurait l'avantage de désengorger la vallée du Rhône et de réduire le parcours entre Paris, l'Europe du Nord et la Péninsule ibérique de près de 200 kilomètres ?

Ce sont là deux propositions. Il y en aurait beaucoup d'autres. La SNCF doit faire preuve d'imagination !

Monsieur le ministre, j'approuve pleinement vos choix courageux, j'approuve la réaffirmation forte du caractère intangible de ce service public indispensable à la nation. A la SNCF, désormais, de faire la démonstration de sa capacité à s'adapter aux besoins réels de la population et du territoire et à affronter les défis de la concurrence des autres modes de transport, dans un environnement européen de plus en plus difficile. (*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. Claude Barate et M. René André. Excellente intervention !

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

M. Jean-Yves Le Déaut. Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, le débat sur les transports préoccupe nos compatriotes. Certes, ils le réclament, mais en même temps ils sont inquiets. Les cheminots et les usagers que j'ai rencontrés la semaine dernière dans ma circonscription craignent qu'après les fermetures de gares et les suppressions d'emplois, les modifications de structure envisagées aujourd'hui n'entraînent un nouveau démantèlement du service public.

M. René André. Vous savez bien que ce n'est pas vrai !

M. Jean-Yves Le Déaut. Dans la compétition entre l'eau, la route, l'air et le chemin de fer, les dés ne sont-ils pas déjà jetés ? Notre discussion n'est-elle pas en réalité qu'un débat en trompe-l'œil, à moins que, de manière urgente, des inflexions ne soient décidées ?

Certes, monsieur le ministre, vous venez d'annoncer que l'Etat va prendre dorénavant en charge les coûts des infrastructures et apurer la dette. Mais on ne peut pas vous laisser dire que l'accumulation de cette dette serait le résultat d'années d'abandon. Car qui a payé les infrastructures exigées de la SNCF, sinon la SNCF ? Qui a payé les lignes TGV que l'Etat a commandées, sinon la SNCF ? Et quand des élus comme notre collègue du Massif central ont obtenu du pouvoir politique le maintien de lignes déficitaires, qui a payé le déficit d'exploitation, sinon la SNCF ?

Vous qui représentez l'Etat, vous parlez d'abandon mais vous avez passé commande sans passer à la caisse !

M. François Loos. De qui parlez-vous ?

M. Bernard Schreiner. Vous avez la mémoire courte !

M. Jean-Yves Le Déaut. Vous voulez clarifier les responsabilités qui reviennent, d'une part, à l'Etat et, d'autre part, à la SNCF. Ce serait à l'Etat de créer les nouvelles lignes. Mais, compte tenu de la situation des finances publiques, il est à craindre qu'aucune nouvelle ligne ne soit construite dans les prochaines années et que l'on n'aille vers le « zéro investissement ».

Un petit exemple pour illustrer mon propos : où en est, monsieur le ministre, le feuilleton « escargot » du TGV-Est ? Vous aviez promis, à l'occasion du débat budgétaire, de me recevoir à ce sujet : j'attends toujours ! Depuis trois ans, les ministres successifs se sont gargarisés d'effets d'annonce sans qu'aucun d'eux, sans que vous-même ne soyez capable de présenter un plan de financement.

Car si nous sommes favorables à l'apurement de la dette consécutive aux décisions prises par l'Etat, nous pensons que vos promesses ne seront pas tenues si vous ne rétablissez pas une concurrence loyale entre les différents modes de transport pour offrir à nouveau un service de qualité au public. Si on ne privilégie pas réellement le chemin de fer grâce à des mesures politiques et fiscales, les bons sentiments que vous avez exprimés tout à l'heure n'auront pas plus d'effet qu'un coup d'épée dans l'eau.

La répartition du transport de marchandises que vous avez indiquée est exacte si l'on raisonne en tonnes-kilomètre. En chiffre d'affaires, les pourcentages sont plus inquiétants : 95,3 p. 100 pour la route, 4,5 p. 100 pour le chemin de fer et 0,2 p. 100 pour les voies navigables. Ce sont ces chiffres-là qui font dire à M. Martinand que pour la SNCF, « le fret, c'est fini », et à certains de vos conseillers que « seule la route peut soulager la route ».

C'est justement ce que nous ne voulons pas ! Nous sommes opposés à cette vision unimodale. Il ne suffit pas de parler du multimodal. Vous ne pouvez pas vous contenter de vœux pieux. L'intermodalité doit être la règle. Quand Mme Idrac affirme qu'il faut « replacer le rail dans la politique globale des transports », nous sommes d'accord, mais nous jugerons de la volonté réelle du Gouvernement dès demain, dans le cadre de l'examen du projet de loi sur l'air et sur l'utilisation de l'énergie, au sort qu'il réservera à nos amendements.

Etes-vous prêts, en acceptant un amendement du Sénat que j'ai redéposé, à prendre des mesures de coordination intermodale pour permettre chaque année à la SNCF d'obtenir un gain significatif dans la part du transport de marchandises qu'elle détient ? On m'a déjà, en commission, opposé l'article 40.

Etes-vous prêts à réaliser, en faveur des autoroutes ferroviaires et des plates-formes multimodales, des investissements similaires à ceux consentis dans le domaine autoroutier ?

Si, demain, vous soutenez nos amendements, si vous ne leur opposez pas l'article 40, nous pourrions croire en votre volonté de mettre en œuvre une politique qui rééquilibre les différents modes de transport.

Bien qu'on parle depuis des années du transport combiné, il ne représente aujourd'hui que 8 p. 100 du transport ferroviaire, ce qui est beaucoup trop peu. Pour augmenter ce pourcentage, il conviendrait que l'Etat apporte une part de financement très significative, correspondant à l'avantage que la collectivité en retire sur les coûts économiques et écologiques induits : pollution, effet de serre, économies d'énergie. Nous réclamons un schéma

national du transport combiné permettant de définir les infrastructures à réaliser, de planifier les équipements et de préciser les financements.

Plus généralement, madame le secrétaire d'Etat et monsieur le ministre, l'avenir du combiné dépendra du contenu de votre politique des transports. Le transport de marchandises par voie ferrée est victime d'une concurrence totalement faussée avec le transport routier. Pour pouvoir faire face à la compétition européenne, ce dernier mode n'intègre pas le coût des infrastructures et ne respecte même pas certaines règles élémentaires du droit du travail. Vous devez aujourd'hui modifier la fiscalité sur le gazole, revaloriser la taxe à l'essieu, obliger les camions à emprunter, pourvu qu'elles soient construites, les autoroutes ferroviaires. Vous devez montrer votre volonté de défendre le service public et l'aménagement du territoire.

La régionalisation risque de se traduire par de nouveaux transferts de charges au détriment des collectivités et par la création de déséquilibres entre les territoires, c'est-à-dire par un développement à plusieurs vitesses du réseau de transports selon qu'il s'agira de régions plus ou moins riches.

Les Français tiennent à la SNCF. Ils tiennent à leurs cheminots. Ils souhaitent que le réseau ferroviaire irrigue notre territoire et que la SNCF continue à remplir ses missions de service public. (*« Très bien ! » et applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Georges Sarre. Quel talent !

M. le président. La parole est à M. Charles Fèvre.

M. Charles Fèvre. Madame le secrétaire d'Etat, monsieur le ministre, mes chers collègues, les Français aiment leur chemin de fer, même s'ils l'utilisent moins souvent qu'il le faudrait. Les cheminots tiennent à leur entreprise, même si les perspectives qu'ils souhaitent pour la SNCF ne correspondent pas toujours, hélas, aux dures réalités du moment. Enfin, les pouvoirs publics doivent assumer, aujourd'hui, le poids – y compris le poids du passé – d'un chemin de fer de qualité, en le faisant évoluer en rapport avec notre société, s'adapter à l'économie, répondre aux exigences européennes, et ce dans un contexte financier national peu favorable.

Mission impossible, pourrait-on penser, que de résoudre cette sorte de quadrature du cercle. Mais mission passionnante que de sauver et promouvoir un outil ferroviaire qu'à l'étranger on continue de nous envier.

Dans cette courte intervention, je n'évoquerai que deux questions, qui me paraissent importantes.

La première est celle du service public : la SNCF est-elle encore un service public ?

Pour les marchandises, la réponse est clairement négative. La baisse tendancielle du trafic est liée en partie au manque de souplesse de l'outil ferroviaire dans une économie mobile qui réclame, au contraire, toujours plus de souplesse. Mais l'expérience d'un passé récent montre que la perte de trafic n'est pas une fatalité. Il faut simplement que la SNCF considère plus le client que l'utilisateur, car le fret n'appartient *a priori* à aucun transporteur, mais à celui qui offre la meilleure qualité de service.

Il faut aussi que la SNCF recentre ses activités sur le ferroviaire en se débarrassant de ses activités routières. Elle pourrait fort bien garder l'organisation du transport de bout en bout, mais en s'attribuant le rôle de commissionnaire de transport au lieu de jouer au transporteur routier et de se faire concurrence à elle-même.

Il faut développer encore le combiné rail-route et l'intermodalité, dans laquelle la SNCF peut garder aussi une position centrale.

Il faut enfin faire preuve de dynamisme et d'imagination avec des investissements désormais bien ciblés et pertinents, susceptibles, de valoriser à moindre coût les équipements existants. Je prendrai un exemple précis. Le trafic de fret le plus important est acheminé du nord au sud de la France à travers la région d'Ile-de-France, avec tous les aléas, les contraintes et les coûts que cela comporte. Avec le développement du lien transmanche, ces problèmes vont encore s'aggraver. Pourquoi alors, monsieur le ministre, ne pas court-circuiter l'Ile-de-France en réalisant une liaison ferrée qui permettrait au trafic de marchandises d'éviter Paris et qui présenterait les mêmes avantages que l'autoroute transversale A 26 ?

M. Maurice Dousset. Très bien !

M. Charles Fèvre. Le reste des voies l'étant déjà, il suffirait d'électrifier cent vingt kilomètres d'une ligne existante en bon état entre Saint-Dizier et Chalindrey en Haute-Marne pour réaliser une liaison transversale continue de bonne qualité entre Calais et Marseille. Voilà une idée à étudier, et c'est un exemple parmi d'autres, au lieu de dépenser des sommes astronomiques pour faire passer à tout prix des trains de marchandises par Paris.

Pour le trafic voyageurs, on peut douter que la SNCF soit encore un service public. Hors transports de banlieue et périurbains, la déréglementation a créé des situations concurrentielles qui en font un transporteur parmi les autres, soumis de surcroît à la pression de la voiture individuelle.

En revanche, la société nationale peut et doit assurer des missions de service public avec les contraintes que cela comporte, mais qui doivent être compensées par la collectivité. Encore faut-il que les choses soient claires et que l'Etat mette au point rapidement le schéma ferroviaire national prévu par la loi relative à l'aménagement et au développement du territoire.

M. Jean-Yves Le Déaut. Eh oui !

M. Charles Fèvre. Mais définir ce cadre ne suffira pas car les liaisons auront des bilans financiers très différents. Quelles liaisons relèveront du service public au titre de l'aménagement du territoire ? Quelles liaisons devra-t-on envisager de supprimer ou de transférer aux régions ? Quel niveau de péréquation demandera-t-on à la SNCF d'assurer ? Autant de questions, par nature politiques, qui relèvent de la puissance publique.

Je ne m'attarderai pas sur les liaisons régionales, car vous en avez largement parlé, monsieur le ministre, ainsi que Dominique Bussereau. Permettez-moi cependant de vous mettre en garde sur la tentation de régionaliser en les « saucissonnant » certaines grandes lignes d'intérêt national dont on voudrait se débarrasser pour des raisons financières. Ayant eu certains échos à ce sujet, je vous invite à rester vigilant.

La seconde question fondamentale est celle de la remotivation de l'entreprise et de son personnel, avec l'interrogation suivante : comment faire passer la SNCF de la spirale du déclin à celle de l'espoir et de la reconquête ?

Jusqu'à présent, la course à la productivité s'est traduite par moins d'emplois, moins de services, moins de lignes et, finalement, moins de recettes, ce qui n'est pas très motivant.

Les TGV n'ont pu compenser ces pertes et le tout-TGV ou, plutôt l'impression du tout-TGV, a eu un effet négatif sur l'opinion en faisant plus de déçus que de satisfaits, et en laissant croire aux usagers comme aux cheminots que le reste du réseau était condamné à terme.

Relever ce défi et renverser cette spirale relèvent d'une nécessité. Encore faut-il partir de bases assainies pour que, au plan psychologique, la nouvelle donne influe positivement sur le moral de l'entreprise et de son personnel. A cet égard, la suppression de la dette, au moins en ce qui concerne les infrastructures, était indispensable. Il faut donc remercier le Gouvernement d'avoir pris cette décision, d'ailleurs conforme à la directive européenne 91-440.

A partir de là, il convient de revoir la notion de productivité en termes d'expansion et non pas de restriction du trafic, faute de quoi on ne réduira pas le déficit actuel de 16 milliards.

Il est également indispensable d'insuffler dans l'entreprise un plus grand sens commercial et de trouver les leviers permettant de passer d'une culture technicienne à une culture de marché.

M. Maurice Dousset. Tout à fait !

M. Charles Fèvre. Le levier essentiel ne peut être que l'intéressement du personnel au développement à la fois du marché ferroviaire et de la productivité, mais pas à n'importe quel niveau. Le faire à celui de l'ensemble de l'entreprise ou à celui des régions ferroviaires actuelles n'aurait aucun sens et ne motiverait nullement le personnel. L'intéressement n'aura d'efficacité que s'il est mis en œuvre au niveau des lignes ou des réseaux de proximité, car la remotivation du personnel doit être recherchée au niveau que celui-ci appréhende, c'est-à-dire celui auquel il travaille et qui est concret pour lui.

Pour illustrer mon propos, je vais prendre un exemple précis dans lequel mon département, la Haute-Marne, est particulièrement intéressé.

La grande ligne Paris-Bâle est légèrement déficitaire. Elle doit être inscrite au schéma ferroviaire national avec un objectif qu'il est possible d'atteindre : devenir bénéficiaire. Si l'on assure une formation complémentaire aux agents qui en assurent l'exploitation, si on les intéresse à une amélioration des résultats, si l'on crée une saine émulation, il y a de fortes chances que cela soit possible, alors que, si l'on ne fait rien, elle restera malheureusement déficitaire.

Il faudrait également faire preuve d'imagination et d'un esprit de conquête technique. Puisqu'il ne semble pas possible d'électrifier cette ligne, il conviendrait de la doter de matériels thermiques plus performants et de voitures de type pendulaire, ce qui éviterait de lourds investissements sur les voies et permettrait aux trains de se rapprocher de la grande vitesse. Cela a été dit par M. Royer.

M. le président. Il faudrait conclure.

M. Charles Fèvre. J'en termine, monsieur le président.

Il y a trente ans, monsieur le ministre, alors que j'étais fonctionnaire dans le ministère dont vous avez la charge, on parlait déjà du pendulaire. Or nous n'avons rien vu venir et le pendulaire nous revient de l'étranger. Il est tout de même curieux que l'on ait mis trente ans à étudier ce procédé.

Certes, nous devons nous défaire d'une culture ferroviaire trop technicienne, mais il serait bon que la technique soit sollicitée autrement que pour rouler, ça et là, à 300 kilomètres à l'heure.

Au cours d'une mission que j'ai accomplie aux Etats-Unis il y a deux mois, j'ai appris que la SNCF avait été contactée pour mettre au point une ligne à grande vitesse entre Boston, Baltimore et Washington, soit 700 kilomètres environ. Or elle a essayé à tout prix de vendre le TGV alors que les Américains voulaient un train à grande vitesse sur une ligne existante. Je crois que la SNCF a réussi, mais elle a mis beaucoup trop de temps pour comprendre ce que voulaient exactement les Américains.

Telles sont, monsieur le ministre, les deux idées que je voulais développer dans cette courte intervention, car elles me paraissent importantes pour l'avenir de notre chemin de fer qui reste l'un des meilleurs du monde. (*Applaudissements sur la bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. Votre intervention vous a peut-être semblé courte, mais elle était longue par rapport au temps qui vous était imparti.

La parole est à M. Aloyse Warhouver.

M. Aloyse Warhouver. Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je traiterai surtout du rôle social de la SNCF et je commencerai par citer un vieux proverbe arabe : « Quand on veut faire quelque chose, on trouve les moyens, quand on ne veut rien faire, on trouve des excuses. » (*Sourires.*)

En ce qui me concerne, je considère que la direction de la SNCF trouve surtout des excuses, la principale d'entre elles étant l'obligation de concurrencer les transports aériens en circulant de plus en plus vite. Avons-nous besoin de systèmes concurrentiels ou de systèmes complémentaires ? Le président de la commission des finances a déjà répondu à cette question.

Chaque semaine, je passe entre quinze et vingt heures dans les trains. Je considère donc que je suis un observateur quelque peu averti, ma ligne de prédilection étant Paris-Strasbourg. Je m'appuierai sur mon expérience pour montrer les « errements » des grands technocrates de la SNCF.

Hier, il fallait quatre heures et huit minutes pour faire Strasbourg-Paris. Aujourd'hui, dans l'horaire d'été, il ne faut plus que quatre heures : « Huit minutes de gagnée », triomphe la direction, en estimant que le train est presque concurrent de l'avion. Or, en avion il faut cinquante minutes ! On est donc loin du compte.

De plus, le passage de quatre heures et huit minutes à quatre heures a été obtenu non pas en augmentant la vitesse, mais en supprimant des arrêts : plus d'arrêt dans les sous-préfectures ; ni Saverne, ni Sarrebourg, ni Lunéville, au total 40 000 habitants, ne sont plus desservis, mais qu'importe.

Monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, pourriez-vous demander à la SNCF quelle augmentation du nombre de voyageurs elle a obtenu en diminuant le temps de parcours par suppression d'arrêts. Comment une entreprise peut-elle négliger sa clientèle pour gagner du temps ?

Vous connaissez le résultat d'une telle politique : la fréquentation diminue de 5 à 10 p. 100 tous les ans. Inutile de chercher plus loin l'origine des déficits.

La mission de la SNCF ne doit-elle pas être de bien desservir des villes situées sur ses lignes plutôt que de faire circuler des trains de plus en plus vite entre les

points de départ et d'arrivée ? L'une des finalités du débat étant de chercher à comprendre les enjeux, je livre celui-ci à la réflexion de votre ministère.

L'autre enjeu, pour moi, est celui de la sécurité et du confort. Entre vitesse et confort, beaucoup de gens penchent, comme moi-même, en faveur du second. J'ai plusieurs fois interrogé des personnes voyageant avec des enfants en bas âge, des personnes âgées ou handicapées. Que de lacunes j'ai pu relever ! Ainsi il est souvent impossible de langer un bébé dans un train, de refroidir ou de chauffer un biberon. Il est également difficile d'accéder aux trains avec un fauteuil roulant ou de repérer le côté de la descente pour des personnes âgées la nuit.

Dans certains trains internationaux, qui sont supposés transporter des voyageurs durant plusieurs heures, on ne trouve ni boissons ni restauration à bord. Cela relève presque d'une volonté de dissuader la clientèle.

Dans le rapport introductif a été évoqué l'avenir des gares, question d'importance.

Actuellement, les gares sont, surtout en province, des halls où sont installés des appareils automatiques avec d'énormes problèmes les samedi et dimanche, jours de fermeture totale des guichets. Là encore, « bonjour les dégâts » lorsqu'il s'agit de programmer jusqu'à neuf opérations et que, de surcroît, l'automate vous répond que le train est déjà parti alors qu'il reste un quart d'heure. On peut se demander si le but recherché n'est pas de vider les trains pour mieux supprimer les arrêts.

Monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, deux employés coûtent moins cher qu'un appareil automatique. Dans cette période de crise de l'emploi, obligez donc la SNCF à maintenir l'emploi ! D'ailleurs vous pouvez développer dans ces gares d'autres services, y compris des restaurants, afin de redonner un peu de vie à ces grands bâtiments souvent désertés.

Il faudrait surtout développer des parkings dans les villes. Ceux qui existent sont souvent encombrés et lorsque vous y laissez votre voiture vingt-quatre heures, parce qu'on ne peut plus circuler, il vous en coûte 140 ou 150 francs. Dans ces conditions, les intéressés sont incités à utiliser leur voiture au lieu de prendre le train.

Monsieur le ministre, ce débat arrive à point car vous ne pouvez pas laisser continuer la SNCF dans ses errements. Il faut lui fixer des priorités en rapport avec les dimensions de la France, au service de sa clientèle et non en concurrence avec le transport aérien, sinon le déficit sera double. Fidèle du rail, je demande confort et sécurité avant la grande vitesse ; une bonne irrigation du territoire national plutôt que des visées internationales à faible fréquentation, des actions favorables à l'emploi plutôt que la multiplication des ordinateurs stupides et le rétablissement de ce qui a fait l'honneur des cheminots : la précision, la ponctualité et un accueil humain pour les voyageurs.

Demandez aussi à la SNCF d'être un peu plus à l'écoute de sa clientèle et, surtout, des élus. Nous sommes tous résolus à améliorer les transports ferroviaires qui ont eu beaucoup de mérite dans le passé et qui doivent à présent prendre la mesure des enjeux nouveaux, notamment pour remplacer rapidement l'automobile qui provoque tant de nuisances écologiques.

Le train est l'avenir des modes de transport. A nous donc de le rendre à nouveau attractif pour qu'il soit une alternative crédible aux autres modes de transport ! (*Applaudissements sur divers bancs du groupe République et Liberté et du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Serge Lepeltier.

M. Serge Lepeltier. Monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, à l'occasion de ce débat, je souhaite insister sur la place de la voie ferrée dans le transport de marchandises et sur l'intérêt que peut représenter l'alternative ferroviaire par rapport à d'autres choix dans la perspective d'une croissance du trafic qui risque de provoquer une véritable saturation dans certains couloirs de circulation.

La voie ferrée doit être replacée, dans une approche globale de tous les modes de transport et les missions de la SNCF doivent être clarifiées, peut-être recentrées pour lui permettre de les développer.

Le développement du transport combiné rail-route semble indispensable et peut trouver sa pertinence économique sur des distances supérieures à 400 ou 500 kilomètres. Il apparaît ainsi comme une alternative plausible à la route sur l'axe Nord-Sud, dans un contexte d'expansion rapide des échanges de marchandises à longue distance, à condition que les pouvoirs publics s'impliquent fortement dans son développement.

Les possibilités de report d'une partie du trafic routier des marchandises vers le rail se trouvent d'autant plus renforcées que la part du trafic combinable – plus de 500 kilomètres – est actuellement de l'ordre de 60 p. 100 entre Dijon et Lyon et de 35 p. 100 entre Lyon et Orange.

Le combiné, qui ne représente actuellement que 17 p. 100 du fret SNCF et 3 p. 100 du transport routier de marchandises sur longue distance, peut donc réduire les phénomènes de congestion dans des proportions non négligeables. Grâce à une politique volontariste, on devrait pouvoir faire passer 5 000 véhicules par jour de la route vers le rail, soit 7 p. 100 du trafic.

Plusieurs conditions sont toutefois nécessaires au développement du transport combiné dont on parle tant.

Il faut d'abord un engagement financier de l'Etat au côté de la SNCF en faveur du combiné, avec une concentration des flux sur des points nodaux et la mise en chantier du projet Commuter dont le terminal coûterait environ 800 millions de francs, auxquels il convient d'ajouter les investissements nécessaires pour le matériel roulant, soit environ 700 millions de francs.

Une forte augmentation de la productivité de tri permettrait d'assurer, à l'horizon 2000, un trafic de 5 à 6 millions de tonnes contre environ 2 millions aujourd'hui et présenterait un taux de rentabilité socio-économique d'environ 20 p. 100.

Après la réforme que vous nous proposerez, s'agira-t-il d'un équipement dépendant du nouvel établissement public ou non ? Il vous appartient d'en décider. En tout cas, des réponses doivent être apportées en la matière car ce projet semble indispensable au développement du combiné.

Il est ensuite nécessaire de clarifier le rôle des opérateurs dans le secteur des transports. En effet, la concurrence très forte exercée par les filiales de la SNCF dans le transport routier empêche la mise en place d'un véritable partenariat entre le ferroviaire et les transporteurs routiers. Ainsi ces derniers prétendent qu'ils refusent parfois d'utiliser la voie ferrée alors qu'ils pourraient le faire, en réaction contre la concurrence qu'ils estiment déloyale des filiales de la SNCF sur la route.

Une clarification est donc indispensable en la matière puisqu'il se pose un réel problème de principe. La création d'une agence nationale du transport combiné regrou-

pant tous les acteurs, publics et privés, pourrait la faciliter. Je me demande donc si elle ne devrait pas être au cœur de la réforme que vous proposez.

Permettez-moi, avant de conclure, de souligner, après le président de la commission des finances, que ces nécessaires efforts – même si je n'ai cité que celui accompli pour le transport combiné – ne seront pas possibles si on se disperse, notamment vers des projets qui ne semblent pas se justifier économiquement. Je pense surtout à ceux concernant les voies navigables.

D'abord, l'action en leur faveur me semble trop tardive.

Ensuite – on ne le souligne pas assez – leur développement concurrencerait non pas la route – contrairement à ce que l'on dit trop souvent à l'opinion publique – mais la voie ferrée. Toutes les analyses effectuées dans ce domaine le démontrent. Ainsi, sur des lignes qui ne sont pas saturées, ce développement diminuera la rentabilité de la SNCF, mais n'enlèvera aucun camion sur les autoroutes.

Il convient donc d'être extrêmement prudent avant de prendre certaines décisions. Je pense à la mise à grand gabarit de la liaison Rhin-Rhône dont le coût prévisionnel est passé de 17 à 25 milliards de francs. En « gratant » un peu, on arrivera vraisemblablement à 50 milliards ! Est-il raisonnable de s'engager vers de tels choix, à l'évidence économiquement irréalistes et venant concurrencer la politique de développement des infrastructures de la SNCF ?

Il faut promouvoir le développement des transports de fret par la voie ferrée, alors que leur part n'a cessé de décroître. Je me réjouis que vous l'ayez souligné dans vos propos, monsieur le ministre, car il peut être l'une des conditions de survie de la mission de service public de la SNCF. Néanmoins, le Gouvernement devra opérer des choix difficiles avec d'autres modes de transport. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. La parole est à M. Martin Malvy.

M. Martin Malvy. Je limiterai mon propos aux conséquences du projet, que vous venez de nous présenter, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, en matière d'aménagement du territoire et aux inquiétudes que soulèvent certaines contradictions entre le discours et le constat que nous risquons d'avoir à dresser les uns et les autres dans quelques années.

Que nous soyons favorables à la régionalisation ne fait pas de doute – nous l'avons même été avant d'autres – mais dans une approche générale des politiques d'aménagement du territoire. Pour nous, elle ne saurait sous-entendre un quelconque abandon de responsabilité de l'Etat dans des domaines essentiels qui exigent soit unité de la démarche, soit solidarité à l'échelon de la nation et non au sein de collectivités inégales en dimensions et en moyens financiers.

Si les lycées et les collèges ont été transférés aux régions et aux départements, l'Etat n'a pas pour autant renoncé à sa compétence en matière d'éducation sur l'ensemble du territoire, y compris dans les secteurs les plus défavorisés.

L'aménagement du territoire passe, monsieur le ministre, par la mise en œuvre ou le maintien de politiques inégalitaires. C'est un aspect essentiel du dossier sur lequel le Gouvernement est singulièrement muet. Il n'a jamais été évoqué au cours de ces dernières heures.

Vous ne l'avez pas abordé. Si cette dimension du problème n'est pas prise en considération, je crains fort que la voie empruntée soit pour beaucoup sans issue.

Les mécanismes d'un fonds de péréquation, qui devrait être créé, doivent être mis en place par la loi ainsi que ses modalités de financement et les clés de répartition. On ne saurait concevoir, monsieur le ministre, que l'Etat se limite, à terme, à ne rémunérer l'exploitant ou l'établissement public, soit directement soit indirectement, que pour les seules missions nationales d'aménagement du territoire et ne tienne pas compte des inégalités de situation entre les vingt-deux régions françaises, en ce qui concerne les charges tant de fonctionnement que d'investissement.

Oublier, à la faveur d'un dessein d'ensemble, que la SNCF, avec ses 80 milliards de dette restante, demeurera dans une situation fragile, que les régions ne disposent pas des mêmes structures fiscales que l'Etat, que la mission de service public ne se comprend que si l'ensemble de nos concitoyens sont traités de manière identique reviendrait à tourner le dos aux objectifs qui sont les nôtres. Je ne vois pas aujourd'hui, monsieur le ministre, comment votre projet peut se concilier avec les ambitions et le dispositif, fixé notamment par la loi de développement du territoire, dont certains engagements sont précis. Ce sont en effet des engagements d'Etat et non des objectifs assignés aux régions, même si celles-ci ont, dans ce domaine, compétence et vocation à intervenir. Or, l'entretien et la modernisation du réseau régional, qui n'est en rien secondaire, mais, lui aussi, d'aménagement du territoire, conditionnent le maintien et le développement d'une grande partie de l'Hexagone, y compris les 40 p. 100 du territoire national récemment classés en zone de revitalisation rurale, qui n'ont pas non plus été évoqués dans le débat.

La loi de 1995 prévoit que, à échéance de 2015, aucune agglomération ou aucun bassin de vie ne devra se trouver à plus de 50 kilomètres d'une autoroute ou de quarante minutes d'une gare TGV. Pour être précis, je prendrai les exemples concrets de bassins de vie et d'emploi en Midi-Pyrénées, qui sont situés à plus de 50 kilomètre d'autoroutes en chantier et à plus de deux heures par le rail ou par la route d'une gare TGV. Or, ces liaisons routières ne sont assurées que par des départementales ou des nationales déclassées depuis une vingtaine d'années, ce qui revient au même. Ces zones sont aujourd'hui desservies par des lignes SNCF dont le devenir sera confié à la région. En Midi-Pyrénées, neuf d'entre elles figuraient dans le plan de suppression de 6 000 kilomètres. Or, elles sont longues et empruntent des circuits difficiles, escarpés souvent, sur lesquels se succèdent viaducs et tunnels. Leur entretien n'est plus assuré que dans une perspective d'utilisation à échéance de trois ou quatre ans en termes de sécurité. La SNCF elle-même indiquait, il y a quelques mois par écrit, qu'elle ne garantissait pas leur pérennité sans engagement précis de financement attendu du contrat de plan.

Des questions simples auxquelles je n'ai pas entendu de réponses vont se poser.

L'Etat acceptera-t-il l'hypothèse d'un abandon de ces lignes par les régions, faute tout simplement de moyens financiers pour certaines ?

La région Midi-Pyrénées, ayant, comme seize autres, renoncé à l'expérimentation que six d'entre elles ont acceptée, que se passera-t-il dans les trois ou quatre ans qui viennent s'agissant du maintien de ces lignes en activité à l'horizon de l'an 2000, voire de leur modernisation sans laquelle la fréquentation ne cessera de baisser, ce qui servira bientôt de justification à leur fermeture ?

N'étant engagé en l'occurrence ni par le raccordement de ces bassins de vie à l'autoroute ni par le raccordement au lointain TGV, la décision devenant régionale, je vous demande, monsieur le ministre, comment l'Etat demeurera garant de l'aménagement du territoire, du respect de la notion de service public et de la loi de développement ?

Il est aujourd'hui acquis que ce n'est pas avec le franc-kilomètre-voyageur – à lire la presse sur ce sujet, ce ne serait peut-être plus tout à fait le franc ! – que des situations de ce genre seront réglées.

Vous ne pouvez pas, nous ne pouvons pas dissimuler l'ampleur des problèmes auxquels les régions vont se trouver confrontées. Ce seront elles, alors, qui seront comptables des fermetures de lignes.

Le risque me paraît donc assuré, faute de garanties suffisantes et d'engagement précis, d'une très grave inégalité de traitement qui, au-delà des problèmes généraux liés à l'avenir de la SNCF – non pas dans ce nécessaire schéma qui n'est condamnable que par le flou de ses modalités d'application que chacun ignore – risque de conforter et non de réduire les déséquilibres au profit d'une concentration accrue autour des métropoles régionales et au détriment de notre espace national.

Monsieur le ministre, peut-être apaiserez-vous tout à l'heure ces inquiétudes. Permettez-moi de vous dire que votre première intervention n'y est pas parvenue ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. Il serait souhaitable que les orateurs suivants, contrairement aux précédents, respectent leur temps de parole de cinq minutes si nous voulons nous en tenir à l'ordre du jour arrêté par la conférence des présidents. Je les en remercie par avance.

La parole est à M. François Loos.

M. François Loos. Monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, monsieur le président, mes chers collègues, un débat parlementaire est utile dès lors qu'il permet d'apporter des réponses claires à un problème de société.

Le chemin de fer français est aujourd'hui dans une situation financière telle que des mesures importantes sont nécessaires. Les déclarations que vous venez de faire, madame le secrétaire d'Etat, monsieur le ministre, situent l'enjeu et donnent les pistes d'action du Gouvernement.

Ce débat doit permettre de discuter ces pistes, de les compléter ou de les amender. Les rapports et avis qui ont été remis récemment mettent tous en évidence les problèmes d'organisation. Ce sera le premier point de mon intervention : la nécessaire clarification des compétences.

Au fond, que ce soit à l'intérieur de la SNCF ou entre la SNCF et l'Etat, il faut établir les responsabilités pour l'avenir. Ce n'est pas seulement une conséquence de la directive européenne de 1991.

L'Etat doit donner à l'entreprise, aux régions et aux autres opérateurs éventuels qui seront en charge du transport ferroviaire un cadre législatif et budgétaire efficace et susceptible de développement. Décharger d'une partie du poids de la dette, compenser les transferts aux régions, en partie seulement, suffira-t-il ?

Pour que le transport ferroviaire se développe, il faudra investir ; or, si l'entreprise, malgré ses efforts, reste déficitaire pendant quelques années, comment pourra-t-elle le faire ?

Nos contraintes budgétaires pour 1997 sont importantes, mais, dans le ferroviaire on investit à trente ans et on prévoit ses commandes au moins trois ans à l'avance.

La reprise des dettes liées aux infrastructures et la séparation infrastructures-transport ne suffiront pas à rentabiliser le restant tout de suite. Ce qui ne peut être fait en 1997 devra l'être les années suivantes, car la SNCF et les régions doivent pouvoir investir.

En Allemagne, les infrastructures ont, elles aussi, été séparées, mais l'Etat fédéral paie 85 p. 100 des investissements de matériel. Je ne pense pas que nous pourrions nous passer d'une mesure de ce type et de ce niveau.

J'en arrive aux régions.

Il faut responsabiliser au niveau de chaque projet. Cela signifie que le transfert de compétence aux régions doit s'accompagner d'une réelle capacité de décision non seulement sur les horaires, les coûts, mais aussi sur les matériels, et surtout avec des péages d'infrastructures favorables. Il serait absurde de passer du principe du conventionnement à un système de compétence accru en payant plus. Que l'Etat transfère, soit, mais avec des moyens couvrant à 100 p. 100 tous les coûts actuels.

Concernant les lignes TGV, les responsabilités sont au niveau de l'Etat. C'est l'Etat qui a décidé, il y a près de vingt ans, le lancement du TGV, estimant que la création de voies nouvelles était possible sur le territoire français et souhaitable afin de renouveler le réseau ferré.

Aujourd'hui, l'Etat doit veiller au progrès de la technologie pendulaire, en liaison avec les projets TGV, afin que la grande vitesse essaime du réseau TGV vers les voies existantes. Dans quelques années, lorsque la technologie pendulaire française sera maîtrisée, nous pourrions jouer la complémentarité avec la grande vitesse.

Dans ce domaine, j'ai bien noté que les lignes nouvelles vont être réalisées par l'établissement public gestionnaire des infrastructures. Or l'Etat reste le seul à pouvoir décider, aucun calcul économique à dix, vingt ou trente ans n'étant justifiable. Il faudra donc qu'il garantisse les prêts de l'établissement public des infrastructures, voire les rentabilités futures, comme il l'a déjà fait pour le TGV-Est.

Au-delà de la clarification des compétences et des nécessaires engagements financiers à court, moyen et long terme, se pose le problème de la relance commerciale du train.

Moderniser l'offre est nécessaire. Bien des lignes secondaires sont désaffectées du fait d'horaires inadaptés, de matériel mal chauffé ou de gares sans parking.

Le matériel modernisé est la garantie d'une véritable renaissance des lignes secondaires dans beaucoup d'endroits. C'est aussi le respect du client. Le confort, les aménagements pratiques et de qualité que l'on trouve, par exemple, dans les trains suisses justifient sans doute la vivacité de leur réseau capillaire. Pourquoi n'aurions-nous pas le même avantage ?

Moderniser, c'est aussi faire démarrer le transport combiné que vous pouvez favoriser largement par les péages appropriés.

La modernisation s'impose et les crédits que M. le président de la SNCF entend affecter aux gares rendront effectivement le train plus attractif. La gare doit être un endroit vivant, commerçant. Il faut que cesse cette politique de déshumanisation que nous constatons depuis plusieurs années.

J'espère que son initiative vaudra aussi pour les gares dans les zones rurales où la politique suivie jusqu'à présent n'est pas acceptable.

M. Dominique Bussereau et M. René André. Absolument !

M. François Loos. Pour faire face à ces actions de relance, je sais que le problème du financement subsistera. Pour conclure sur ce sujet, je ferai une suggestion.

Le financement bancaire sera toujours difficile, car la rentabilité économique du ferroviaire est en général à long terme. Certes, la rentabilité véritable n'est pas simple à calculer : il faut tenir compte des emplois induits, des exportations de matériels et de technologies, des économies que l'on peut faire sur les parkings, etc. Pourquoi l'achat des TGV et des trains régionaux ne serait-il pas aidé par l'Europe, à partir des crédits qui aujourd'hui sont disponibles ? On donnerait ainsi à la politique européenne une application visible, fort utile pour tous nos concitoyens. Après tout, l'Union européenne, par la directive de 1991, a modifié le paysage ferroviaire européen ; elle devrait aussi participer au financement du matériel roulant. Ariane bénéficie de financements des différents pays européens, Airbus de même ; pourquoi pas les trains ?

Votre réforme, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, arrive à temps nommé. Elle correspond aux enjeux auxquels se trouve confronté l'ensemble du secteur européen des transports. J'ai essayé de pousser les idées un peu plus loin pour examiner les conditions d'un dynamisme nouveau et durable dans les prochaines années. J'ai confiance dans cette réforme. La SNCF est une grande entreprise qui peut ici retrouver sa confiance et même, je l'espère, sa fierté. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. Georges Sarre.

M. Georges Sarre. Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, grâce à la détermination des cheminots en novembre et décembre derniers, la clarification de la SNCF est aujourd'hui en débat. Cette clarification des responsabilités, des concepts mêmes, est une bonne chose. C'est une décision qui peut comporter des aspects positifs en alignant le régime du rail sur celui de la route. On pourra ainsi, je l'espère, juger des résultats de la SNCF dans ce nouveau contexte par rapport à la route, et je suis optimiste.

Dans votre projet, monsieur le ministre, il y a quelques avancées et beaucoup d'inquiétudes.

Depuis novembre et décembre, dans la majorité, les ultra-libéraux ont adopté un profil bas.

M. Jean-Claude Lefort. Pas tous !

M. Jean-Claude Gayssot. Et ils restent menaçants !

M. Georges Sarre. Personne n'est parfait !

M. le président. Poursuivez, monsieur Sarre.

M. Georges Sarre. Monsieur le ministre, le plan que vous exposez n'est pas encore finalisé. C'est son mérite. Optiquement, vous semblez avoir résolu une équation à plusieurs inconnues. La SNCF est morte, vive la SNCF ! Formidable présentation, digne des meilleurs prestidigitateurs. Je vous le dis, monsieur Pons : « Bravo, chapeau, l'artiste ! »

M. Jean-Claude Lefort. C'est flatteur !

M. Georges Sarre. Et maintenant ? Une partie de la dette est transférée à un EPIC créé. Soit, mais transférer n'est pas apurer ! Avec quels moyens la dette sera-t-elle amortie ? Les ressources de cet EPIC seront autant de charges, les péages, ou de manques à gagner pour la

SNCF, soit environ 18,5 milliards, soit plus que l'allègement des frais financiers, 14 milliards. Cet EPIC, pourrait-il faire autre chose que rembourser la dette ? Et l'entretien du réseau ? Et la construction de nouvelles lignes, notamment TGV, comment seront-elles financées ? Comme les autoroutes ou comme Eurotunnel ? Dans ce dernier cas, on connaît la suite !

Pourquoi une fraction seulement de la dette est-elle reprise, 125 milliards sur 208 au total ? C'est insuffisant pour redonner des perspectives à la SNCF, surtout si vous deviez la livrer, comme vous y invite Bruxelles, à une concurrence sur son propre réseau.

Monsieur le ministre, les compteurs doivent être remis à zéro. En transigeant comme vous le faites, vous enlevez le boulet qui bloque la SNCF, mais pas toutes les chaînes qui l'entravent. À moins que la dette qui resterait à la charge de la SNCF, quelque 80 milliards, ne serve, comme je le crains, à maintenir la pression, pression sur les cheminots, sur les salaires, sur les emplois. Comment ne pas s'étonner du maintien de 4 500 suppressions de postes en 1997 quand le contrat de plan est abandonné ?

M. Julien Dray. Il est malin !

M. Georges Sarre. Quel statut pour les agents de ce nouvel EPIC ? Ne soumettez pas, monsieur le ministre, le personnel à un harcèlement social ; il faut – j'espère que vous serez d'accord avec moi – le mobiliser.

Autres aspects négatifs : les risques de dérives qu'il y aurait à ouvrir à la concurrence étrangère et privée la possibilité de circuler sur les infrastructures françaises. Je crains que dans quelque temps ce soit la dérive vers la privatisation. Monsieur le ministre, pouvez-vous nous garantir qu'en dehors des relations internationales, pour lesquelles il est normal d'accueillir des trains étrangers, il n'y aura pas atteinte au monopole de la SNCF sur les transports de voyageurs, ni atteinte au droit existant ? Pouvez-vous nous assurer que demain aucune autorité administrative indépendante ne sera chargée de l'attribution des sillons ? Car le risque est bien d'arriver à l'accès des tiers au réseau.

Quant au fret, êtes-vous prêt à l'abandonner aux obsessions dérégulatrices de la Commission de Bruxelles qui veut ouvrir à la concurrence l'ensemble des activités de transport de marchandises ? Il faut développer le feroutage, comme l'envisagent et le mettent en œuvre la Suisse ou l'Autriche, pour éviter le déversement des camions en transit.

Monsieur le ministre, même si – je le concède bien volontiers – il y faut du temps, cela ne peut pas être improvisé, je crois absolument souhaitable et nécessaire que la France décide de ne plus accepter dans quelques années le trafic international sur son territoire, sinon il n'y aura pas de développement du feroutage et du transport combiné.

Enfin, monsieur le ministre, la lettre du Premier ministre à la SNCF ne doit pas être un document purement formel, une simple dépêche. Il faut qu'elle soit un engagement, c'est-à-dire un contrat passé entre la SNCF et le Gouvernement.

M. Jean-Claude Lefort et M. Jean-Claude Gaysot. Très bien !

M. Georges Sarre. Vous le voyez, monsieur le ministre, j'ai essayé d'être tout à fait objectif...

M. Jean-Claude Lefort. Comme d'habitude !

M. Georges Sarre. ...honnête intellectuellement. Pour vous dire le fond de ma pensée, c'est aujourd'hui que l'on mesure pleinement que les cheminots, en novembre

et décembre, ont gagné. Donc, le service public y a gagné et la France aussi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur plusieurs bancs du groupe communiste.*)

M. le président. La parole est à M. René André.

M. René André. Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la France a besoin d'une grande entreprise publique de transports ferroviaires. La SNCF est donc un des éléments essentiels de notre économie, de notre développement et de l'aménagement du territoire.

Or, parce que l'on a sans doute trop attendu, nous nous retrouvons aujourd'hui avec une SNCF – cela a été rappelé – qui a 210 milliards de dettes, qui accuse un déficit de 17 milliards en 1995, et dont le trafic ne cesse de baisser aussi bien en voyageurs qu'en fret.

Si vous ajoutez à cela le sentiment partagé par beaucoup que, jusqu'à récemment encore, la conception du dialogue tant social que commercial qui prévalait à la SNCF évoque plus le ministère de la guerre de la fin du XIX^e siècle qu'une entreprise moderne de la fin du XX^e siècle, et l'impression fâcheuse que l'aménagement du territoire n'était pas son principal souci, on acquiert sans mal la conviction qu'il était grand temps d'intervenir.

En approuvant pleinement l'ensemble des propositions que vous présentez, notamment pour apurer la dette, je limiterai mon intervention, monsieur le ministre, à deux observations.

La SNCF doit rester une entreprise de service public agissant dans un cadre contractuel avec l'Etat et la région. Ce qui signifie que, tout en respectant nos engagements européens, nous n'avons pas à nous incliner devant les oukases ultra libéraux de certains membres de la Commission de Bruxelles.

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. René André. Notre degré d'acceptation du libéralisme, et cela ne vaut pas seulement pour la SNCF, doit toujours prendre en compte notre capacité à en assumer les conséquences sociales, économiques et politiques.

M. Rémy Auchedé. Fortes paroles !

M. René André. Sinon, ce seront des pans entiers de notre économie et de nos emplois qui vont continuer à être détruits.

M. Jean-Claude Gaysot. C'est ce qu'on vous dit depuis des mois !

M. Jean-Claude Lefort. L'erreur est humaine !

M. René André. La SNCF, entreprise de service public, cela signifie aussi : la prise en compte et la valorisation de tous les types de transports par rail, personnes et fret ; un dialogue social exemplaire avec un personnel attaché à son entreprise, comme peu le sont ; un respect de l'utilisateur qui mérite incontestablement d'être affirmé ; la prise en compte de l'aménagement du territoire avec de nouveaux investissements. Et sur ce point, je ne partage pas tout à fait les observations de M. le président de la commission des finances que j'ai trouvé un peu trop inféodé à Bercy. (*Sourires.*) C'est ma deuxième observation.

La SNCF, avec l'aide de l'Etat, des collectivités locales et de l'Europe, doit prendre en compte plus qu'elle ne l'a fait jusqu'alors les nécessités de l'aménagement du territoire. Et je prendrai deux exemples, un exemple national et un exemple régional.

Tout d'abord, le problème qui a été soulevé tout au long de l'après-midi, celui du transport des marchandises. Le transport des marchandises par rail ne constitue plus

depuis longtemps, et c'est un euphémisme, une priorité pour la SNCF. Il en résulte un développement considérable du transport par route avec, pour conséquences, une difficulté à circuler sur des routes sous-dimensionnées, une insécurité accrue, une pollution augmentée.

M. Jean-Claude Lefort. Absolument ! Et des accidents !

M. René André. Alors que pour l'aménagement, pour la sécurité et pour la sauvegarde de l'environnement, la SNCF devrait en cette matière infléchir, me semble-t-il, sa politique.

Elle doit – je le répète après d'autres – encourager le transport combiné rail-route et ne pas sous-estimer les autres modes, trains entiers ou même wagons isolés.

A cet égard, puisque, par l'intermédiaire de ses filiales routières, la SNCF se concurrence elle-même, ne serait-il pas souhaitable qu'elle en abandonne certaines...

M. Dominique Bussereau. Très bien !

M. Jean-Claude Gayssot. Non !

M. René André. ... pour se recentrer sur l'offre ferroviaire en conservant cependant la SERNAM...

M. Jean-Claude Gayssot. « Le » SERNAM !

M. René André. ... dans le cadre du service ferroviaire et de ses missions développées, en parfaite complémentarité avec le rail.

M. Dominique Bussereau. Il a raison !

M. Jean-Claude Lefort. Si M. Bussereau dit que c'est bien, c'est que c'est mauvais !

M. René André. Mon propos semble vous mettre en verve ! Cela me fait plaisir !

M. Jean-Claude Lefort. Nous sommes toujours en verve !

M. René André. Je prends un exemple régional qui concerne l'aménagement du territoire. La SNCF a sciemment, volontairement – j'ai eu l'occasion de le dire à différentes reprises dans cette enceinte – « saboté » la ligne Caen-Rennes. Elle continue d'ailleurs à tout faire pour dissuader les usagers de l'utiliser : horaires inadaptés, voies en mauvais état, lenteur des trains. De tels agissements doivent cesser. Cette ligne ne serait pas rentable ? Mais la SNCF fait tout pour la dérentabiliser ! Et quand bien même elle ne serait pas rentable, elle est indispensable...

M. Jean-Claude Lefort. Et voilà !

M. René André. ... ne serait-ce que pour permettre aux étudiants de gagner Caen, Rennes et Cherbourg ou aux touristes de se rendre au Mont-Saint-Michel.

D'où l'intérêt de l'expérience de la régionalisation des transports régionaux que vous développez, monsieur le ministre. A deux conditions au moins cependant : que la SNCF joue le jeu et ne surestime pas les coûts d'exploitation ou d'investissement, ce qui n'est pas toujours le cas ; et que ne soient pas pénalisées les régions les moins riches et qui n'auraient donc pas les moyens de maintenir les lignes indispensables ; d'où, me semble-t-il, la nécessité d'un fonds de péréquation national.

Pour conclure, vous me permettez de faire mienne cette phrase de Louis Armand, reprise par M. Martinand : « S'il survit au XX^e siècle, le chemin de fer sera le mode de transport du XXI^e siècle. » C'est en tout cas ce que je souhaite, avec l'entreprise de service public que doit demeurer la SNCF. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)*

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

M. Julien Dray. Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, que n'a-t-on entendu sur le déficit de la Société nationale des chemins de fer français ! A bien des égards, ceux qui sont attentifs devraient se méfier des chiffres qui sont annoncés à longueur de journaux et de commentaires, et qui rappellent étrangement une autre situation que nous avons connue il y a quelques mois où on globalisait un « trou » et où on essayait de présenter une situation catastrophique pour justifier une série de réformes en profondeur qui remettaient en cause un certain nombre de principes.

Vous l'avez évoqué dans votre intervention, monsieur le ministre, le déficit de la Société nationale des chemins de fer français n'est pas du d'abord à sa propre exploitation, mais au fait qu'elle a assumé des missions d'aménagement du territoire qui n'entraient pas dans sa vocation initiale. Cela doit être rappelé, aujourd'hui, au moment où nous discutons de son avenir et où la question posée est bien celle-ci : allons nous permettre que ce service public reste ce qu'il doit être avant tout, un service auprès du public ?

Or, premier exemple, la situation de la SNCF en Ile-de-France tourne le dos à ce que devrait être un véritable service public, tant sur la qualité des transports que sur leur régularité ou leur ponctualité, et surtout sur la sécurité des voyageurs. Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, que ceux-ci se rabattent sur leur voiture ou tout autre moyen de transport. C'est bien là que réside le problème : cette mission de service public n'est plus assumée parce qu'on ne donne pas à la SNCF les moyens financiers de le faire.

Voilà pourquoi, au regard de la discussion que nous avons aujourd'hui, je suis inquiet. Certes, ceux qui sont descendus massivement dans la rue en novembre et décembre derniers ont pu mettre en échec ce qui était le contrat de plan. Mais les solutions que vous nous proposez aujourd'hui ne vont pas, me semble-t-il, dans le bon sens.

Vous nous dites : l'Etat reprend une partie de la dette. Mais comment la financera-t-il ?

Vous nous dites : nous paierons chaque année 10 milliards de francs. Mais, dans le même temps, le Premier ministre nous explique qu'il faut réduire la dépense publique et faire des économies. Dix milliards de francs, ce n'est pas rien ! Et quand on veut réduire le déficit de plus de 60 milliards de francs, comment boucler le budget ? Je m'interroge d'autant plus que je ne trouve dans vos interventions aucune garantie sur la manière dont vous trouverez ces sommes.

L'Etat, affirmez-vous, prendra en charge la construction des infrastructures. Compte tenu de la situation dans laquelle nous nous trouvons, cela veut dire gel des infrastructures, pas de constructions nouvelles, donc pas non plus de politique volontaire d'aménagement ou de réaménagement du territoire. C'est dire qu'on ne combattra pas ce que beaucoup de mes collègues ont dénoncé, à savoir la désertification qu'engendre le fait que la SNCF doit fermer des lignes jugées peu rentables et des petites gares ou mal s'occuper du transport en banlieue.

Au surplus, vous laissez en suspens une partie de la dette de la SNCF, l'entreprise devant faire des économies, dites-vous. Mais le problème, c'est que le service de qualité que nous demandons passe justement par des investissements.

Ainsi, comment restructurer le transport en Ile-de-France si les horaires d'ouverture des gares de banlieue ne sont pas allongés, si l'on ne réaffecte pas des personnels et si l'on n'atténue pas les conditions de travail les plus difficiles des employés de la SNCF ?

Je le répète, il faudra faire des investissements. Mais comment l'entreprise le pourra-t-elle alors qu'elle traînera toujours le boulet des 80 milliards de francs de dettes que vous laissez à sa charge ?

Il y a loin de votre discours d'aujourd'hui à ce que seront vos actes. Vous affichez – régulièrement désormais – votre attachement au service public, à sa qualité et à la nécessité de préserver sa spécificité. Mais à regarder la réalité de votre politique, nous en mesurons les dangers.

Je ne crois pas que le plan que vous proposez aujourd'hui pour la SNCF lui permettra d'être à nouveau un service public de qualité. Au contraire, en organisant des « appartements séparés », vous préparez, de fait, des mauvais coups, car vous ne donnez pas à la SNCF ce qui lui aurait pourtant été nécessaire, des moyens financiers pour repartir sur de bons rails au service du public. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Hervé Mariton.

M. Hervé Mariton. Monsieur le ministre, vous nous avez annoncé, à l'occasion de ce débat, des orientations saines et utiles pour la SNCF. Elles m'offriront l'occasion de rappeler quelques éléments de discussion sur le service public qu'il me paraît important d'avoir à l'esprit.

D'abord, il faut, dans le service public, distinguer la fin et les moyens. C'est l'objet des réformes de structures que vous nous proposez. A défaut, que se passera-t-il ? Si l'on se complaît dans un véritable fétichisme de certaines structures de service public – qui semble bien être une part de notre religion nationale – on observe parfois des dérapages financiers. Or, l'époque est rigoureuse et il faut alors rogner. Et, en général, on procède pour ce faire à un ajustement du service, qui se traduit par sa dégradation et l'on finit par oublier le public.

Il y a, en effet, deux formes de service public à la française et, sur ce chapitre, je ne serai pas tout à fait d'accord avec certains de mes collègues. Dans la première, on semble faire exprès d'être différent de ce qui existe ailleurs.

M. Jean-Claude Lefort. C'est vrai !

M. Hervé Mariton. La spécificité française résiderait – direz-vous encore « c'est vrai » ? – dans le risque d'un interventionnisme tâtilon, dans le culte de la rigidité de l'entreprise, parfois dans l'inefficacité et le respect systématique de la tradition et de l'histoire, en oubliant le public et le service.

Il est une autre conception du service public, probablement plus fidèle à l'histoire de notre pays et du service, et au respect du public. Elle se fonde sur la distinction entre les objectifs, qu'il est tout à fait légitime que l'Etat fixe – certains ont été rappelés au cours du débat – et les moyens pour lesquels un cadre doit être défini. A celui qui a la charge du service d'adapter ensuite les conditions de la mise en œuvre des moyens.

Il s'agit donc d'un service public défini par des objectifs pour lesquels sont proposés des moyens, d'un service public qui est délégué et contrôlé. Qu'il soit délégué suppose bien que l'Etat fixe les objectifs quant à l'accès au service public, à son universalité, à la dimension d'aménagement du territoire qu'on peut y trouver, aux enjeux

économiques auxquels on veut répondre, aux évolutions technologiques et scientifiques auxquelles il importe de faire face, ainsi qu'aux enjeux industriels.

Ces critères, il est dans le rôle légitime de l'Etat de les fixer. Y répondre peut entraîner des coûts. Il faut les connaître. Leur connaissance et leur évaluation ne doivent pas être un tabou. On a parfois l'impression qu'on ne veut rien chiffrer afin de ne rien mettre en cause. Mais dans une période budgétaire rigoureuse, ne pas chiffrer les coûts est la plus sûre méthode de les mettre en cause et de ne pas atteindre, à terme, un objectif auquel on serait attaché.

Il faut chiffrer les choses. Evaluer le coût d'une ligne ne signifie pas qu'on n'y tient pas ou qu'elle ne correspond pas à un objectif d'aménagement du territoire. Donner le prix d'un moyen technique ne veut pas dire qu'il n'est pas justifié. L'Etat, parce qu'il a la responsabilité de délégation, de fixation des missions et de contrôle, définit en conscience combien cela coûte, mais pour s'engager à assumer celles des missions qu'il aura fixées.

Aujourd'hui encore, nous vivons dans le mélange des genres et le service public peut présenter le meilleur et le pire.

Dans cette conception où il a des missions bien définies et les conditions de leur délégation et de leur contrôle, le service public peut être efficace et démocratique. Mais s'il n'est que stratification de méthodes, sans doute bonnes à un moment mais moins adaptées à un autre, conservatisme des structures, fétichisme, alors s'édifie petit à petit des systèmes qui non seulement ne supportent plus la comparaison avec d'autres – il ne nous est pas interdit d'être curieux et de regarder si, ailleurs, on ne fait pas mieux que nous – mais ne répondant pas aux objectifs que nous lui fixons.

C'est avec ces réflexions que l'on dira toute l'exigence qu'il faut pour le service public.

M. Jean-Claude Lefort. Vous appelez ça des réflexions !

M. Hervé Mariton. Il y a quelques mois, le Premier ministre avait suggéré que la notion de service public fût introduite dans la Constitution. Un certain nombre de parlementaires, y compris de mon groupe, s'étaient montrés réticents. Je ne partageais pas ce sentiment. Nous avons tout intérêt, chaque fois que nous en avons l'occasion, à proclamer notre attachement à la notion de service public, mais pour souligner ce qu'elle peut comporter de modernité et d'efficacité et pas seulement pour évoquer des évolutions qui ne se sont pas toujours faites dans le meilleur sens ces dernières années. A cet égard, la pédagogie est nécessaire. Nous ne pouvons pas dire et aux citoyens et aux agents du service public, que rien ne change, ni dans le monde ni en France.

M. Jean-Claude Lefort. Ils ne sont pas si stupides ! Pour qui les prenez-vous ? Quel mépris !

M. Hervé Mariton. Il faut avoir là-dessus les idées claires et bien dire que nous avons des objectifs. Nous considérons, en effet, qu'un objectif de service public doit être fixé, une fin définie et que le Gouvernement doit fixer le cadre des moyens, déterminer ensuite qui exerce cette mission de service public, laquelle doit s'exercer dans une certaine liberté, déléguée et contrôlée par l'Etat, mais liberté tout de même.

C'est ainsi que nous pourrions disposer d'un service public de qualité. La SNCF et le service public en général doivent démontrer qu'ils ne sont ni pour la fin du ^{XX}e siècle, ni pour le ^{XXI}e siècle, des signes d'archaïsme.

Au contraire, le service public doit être synonyme de modernité. Pour cela, quelques conditions doivent être satisfaites ; en particulier, il faut revenir à la tradition française qui est celle d'un service public où l'on distingue la fin et les moyens, où l'on fixe les objectifs et où l'on est exigeant dans l'intérêt des citoyens. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

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

M. Jean-Louis Borloo. Monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, je ferai trois observations rapides.

D'abord, j'en ai assez d'entendre parler d'une SNCF qui perd de l'argent. En réalité, on a demandé à un service de transport de financer des infrastructures d'Etat. C'est en fait un prêt que la SNCF a consenti à l'Etat français et il convient de bien distinguer les infrastructures et le transport.

M. Jean-Claude Lefort. Voilà !

M. Jean-Louis Borloo. Votre proposition va vers cette philosophie mais c'est une demi-mesure et il faut aller au bout de votre raisonnement.

Nous sommes dans un pays où le transport ferroviaire a pris un retard considérable dans la qualité de son matériel et dans le développement de ses infrastructures. Le doublement, par exemple, de l'autoroute A 1 a un coût bien supérieur au financement des infrastructures ferroviaires correspondantes.

M. Jean-Claude Lefort. Absolument.

M. Jean-Louis Borloo. Par ailleurs, je ne pense pas que ce soit en vendant le meilleur camion d'une entreprise de transport qu'on finira par développer cette entreprise.

En résumé, monsieur le ministre, je vous demande d'aller au bout de la logique. Oui à un EPIC qui reprendrait, non pas la dette, comme on dit de manière un peu méprisante pour la SNCF, mais l'intégralité du financement de ses infrastructures, c'est-à-dire les 210 ou 220 milliards.

Deuxièmement, cet organisme doit avoir des fonds propres, de 50 à 80 milliards, fournis par l'Etat, par la Caisse des dépôts, par une structure interrégionale s'il le faut. La location à la SNCF ne doit pas être la prise en charge équivalente des frais financiers, elle doit être symbolique, de l'ordre de 1 à 2 milliards de francs par an.

C'est la condition essentielle pour redonner non seulement à la SNCF mais à toute notre industrie ferroviaire, c'est-à-dire 25 000 personnes en direct et 20 000 personnes en indirect, les moyens d'un développement fort par des commandes de la SNCF, pour redéployer notre industrie ferroviaire nationale comme l'ont fait les Allemands depuis deux ans.

Vous qui avez été sensible au discours de la transformation des dépenses passives en dépenses actives, voilà, je crois, un véritable investissement pour le pays.

A partir de demain, la mission ne doit pas être de réduire les dépenses de la SNCF.

S'il y a eu des erreurs de management, on en connaît les raisons. A partir du moment où on demande à une société de transport de justifier le financement d'infrastructures comme le TGV, il est naturel qu'elle y consacre toute sa politique commerciale, au détriment des réseaux secondaires ou des réseaux transversaux qui ont beaucoup souffert depuis cette période-là. C'est le système qui était

fondamentalement pervers. La mission qui doit être donnée, c'est d'augmenter le chiffre d'affaires de la SNCF, de s'engager délibérément vers le ferroutage, d'arrêter ces autoroutes absolument criminelles dans notre pays, et je demande que l'EPIC soit financé par la direction des routes et non pas par le ministère de l'équipement, partie ferroviaire, car il s'agit d'un transfert de financements de la route vers le ferroviaire.

M. Michel Bouvard. Il n'y en aura pas assez !

M. Jean-Louis Borloo. Le TGV a une infrastructure séculaire. Dans quatre-vingt-dix ans, elle sera encore là. Alors un peu d'ingénierie financière ! Mettons en place des financements pour cent ans pour des infrastructures qui dureront cent ans. Aujourd'hui, on fait payer par des emprunts à quinze ans des infrastructures centenaires !

Je demande donc que l'EPIC ait des fonds propres, une centaine de milliards pour démarrer, deux milliards à trois milliards par an de financement par la direction des routes et un à deux milliards par la SNCF au titre du loyer d'usage, pas plus. Là nous aurons une industrie centrée sur ses grandes missions, qui sera extrêmement dynamique et qui aura les moyens de son développement.

Trois derniers mots pour terminer.

Il faut absolument répondre aux interrogations des régions qui ont été leaders. Je pense notamment aux six régions qui se sont fédérées, notamment le Nord - Pas-de-Calais, et qui attendent de l'Etat des réponses claires au sujet des infrastructures.

Les quelques lignes non électrifiées, sept kilomètres, qui ne permettent pas de relier la Belgique à la France, restent des incongruités étonnantes.

Enfin, oui à la déconcentration du siège. Sachez que le Valenciennois, pôle national des transports terrestres, serait ravi d'accueillir un certain nombre de services déconcentrés de la SNCF. (*Applaudissements sur plusieurs bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Maurice Dousset, dernier orateur inscrit.

M. Maurice Dousset. Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, on a beaucoup parlé aujourd'hui de la SNCF et on en parle depuis longtemps, hélas !, sans prendre les mesures nécessaires pour essayer de redresser la situation.

Ainsi que l'a souligné Jean-Jacques Filleul, que de temps perdu depuis le vote de la LOTI, pendant ces dix années au cours desquelles les gouvernements successifs et la société nationale semblaient se satisfaire de l'opacité des comptes et de la confusion des responsabilités.

Ce n'est qu'en 1993...

M. Jean-Yves Le Déaut. Non !

M. Maurice Dousset. ... que la réalité des chiffres est apparue, hélas !, montrant que la SNCF était en état de banqueroute virtuelle.

Enfin, et je m'en félicite, depuis quelques mois, la réaction s'organise (*Rires sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste*)...

M. Jean-Yves Le Déaut. Vous organisez la réaction ?

M. Maurice Dousset. ... et l'espoir semble de nouveau permis.

Certes, rien n'est encore réglé et les difficultés demeurent. Les réalités financières restent les mêmes. Les réformes difficiles et sans doute douloureuses sont encore devant nous. Mais la prise de conscience a eu lieu et chacun semble enfin prêt à prendre ses responsabilités.

Le grand débat que vous avez organisé, monsieur le ministre, et nous vous en savons gré, a été un élément moteur dans le pays. Il se poursuit aujourd'hui ici, le Parlement devant, lui aussi, prendre ses responsabilités.

Aujourd'hui, quelques idées fortes ont fait leur chemin et les premiers éléments de réponse aux difficultés présentes se font jour.

Première idée, souvent évoquée au cours du débat aujourd'hui, il faut préserver la qualité du service public des transports, qui joue un rôle irremplaçable dans l'aménagement du territoire. Mais il s'agit bien du service public des transports, ce qui implique une vision multimodale moderne, et pas seulement d'un service public ferroviaire.

Deuxième idée, il faut permettre à la SNCF de refaire surface et, pour cela, l'aider à résoudre le problème de sa dette qui, aujourd'hui, compte tenu des effets cumulatifs des intérêts, interdit toute perspective. C'est ce que vous proposez, et j'imagine le combat que vous avez dû livrer à Bercy en cette période de difficultés budgétaires !

M. Michel Bouvard. Il faut le féliciter !

M. Maurice Dousset. Troisième idée : en contrepartie de cette aide, la SNCF doit poursuivre les efforts entrepris pour améliorer ses services aux clients, reconquérir les marchés perdus et redresser son compte d'exploitation.

Quatrième idée : il faut aller au bout de la logique de la directive européenne de 1991 qui prévoit la séparation comptable entre la gestion des infrastructures et l'exploitation. C'est ce que vous avez décidé et je m'en réjouis.

Cinquième idée : dans la grande redistribution des cartes, les régions auront un rôle majeur à jouer, et c'est évidemment sur cette dernière idée que je voudrais m'attarder quelques instants.

Au cours de ces derniers mois, les régions ont manifesté leur vif intérêt pour les réflexions engagées. Elles y ont contribué, les unes avec des réserves, les autres avec enthousiasme, mais trois grandes idées font malgré tout leur unanimité :

D'abord, elles se réjouissent de l'hommage qui est rendu à leur efficacité par le projet même de leur confier la lourde responsabilité de l'organisation des transports collectifs de voyageurs. Je me félicite, en effet, que la décentralisation soit reconnue comme une réponse efficace à des problèmes difficiles et je suis pour ma part certain, même si ce n'est pas l'avis de tous mes collègues présidents de région, que l'organisation des transports collectifs sera plus efficace au niveau local qu'elle ne peut l'être au niveau national.

M. Dominique Bussereau. Bien sûr !

M. Maurice Dousset. D'ailleurs, conformément à la LOTI, les régions participent déjà à l'organisation des transports régionaux. Sur le terrain, elles ont démontré que, lorsque l'offre répond vraiment aux besoins des voyageurs, le trafic augmente et le compte d'exploitation se redresse. C'est le cas exemplaire d'Interloire en région Centre.

Ensuite les régions approuvent sans réserve la méthode choisie, qui est celle de l'expérimentation, donc de la souplesse et de la liberté. D'une certaine façon, on décentralise la décentralisation ! Cette méthode mériterait d'ailleurs d'être étendue à d'autres sujets ! Ainsi, la volonté de chacun est respectée. Les régions réservées sur le projet de transfert de compétences observeront les évolutions de celles qui se seront lancées, et pourront en tirer les leçons.

Enfin, d'un commun accord, dans le cadre d'une charte de principes communs, les régions ont posé leurs conditions à ces expérimentations, tant sur la méthode que sur le fond. Je ne soulignerai ici que les plus essentielles, certaines ayant déjà été remplies.

La clarté des comptes était une condition essentielle et préalable à toute réforme. Grâce à un audit que les régions ont piloté en partenariat avec l'Etat et la SNCF, nous avons aujourd'hui une meilleure connaissance de la comptabilité de la SNCF et nous avons les outils pour connaître le coût des transports régionaux et donc négocier.

Deuxièmement, les régions souhaitent que les responsabilités de chacun soient redéfinies, notamment entre l'Etat et la SNCF. Le premier doit déterminer les missions de la seconde et assumer ses propres devoirs. La séparation des infrastructures et de l'exploitation et le règlement d'une partie de la dette sont des premiers pas importants dans cette direction. Mais cette clarification doit être poursuivie afin que les régions sachent précisément quelles responsabilités elles endosseraient si elles devaient accepter cette nouvelle compétence.

Troisièmement, les régions souhaitent connaître l'engagement de l'Etat quant au maintien du réseau des lignes nationales sur lesquelles se greffent les lignes d'intérêt régional. Pour l'instant, les réponses ne sont pas encore suffisamment satisfaisantes.

M. Charles Fèvre. Très juste !

M. Maurice Dousset. J'espère qu'elles le seront. Les régions, en tout cas, souhaitent être associées à l'élaboration du prochain schéma directeur des infrastructures ferroviaires.

Quatrièmement, enfin, et c'est le point le plus difficile, le transfert de compétences ne doit pas se traduire par un alourdissement des charges financières des régions. Il ne faut pas nous refaire le coup des lycées ! La compensation financière doit donc être intégrale et indexée sur des critères objectifs, sensibles aux évolutions réelles du secteur ferroviaire.

Voilà, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, quelques réflexions sur les principales attentes des régions. Pour ma part, je souhaite vivement le succès des projets que nous débattons. Ils sont à mes yeux une chance importante pour la SNCF, le chemin de fer ayant été le moteur du développement économique à la fin du XIX^e siècle. Ils sont aussi un défi considérable pour les régions à l'aube du XIX^e siècle, défi que vous êtes décidés à relever, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, les mesures que vous venez d'annoncer le prouvent. Les régions sont prêtes à vous y aider dans l'intérêt de leur développement et de leur aménagement, dans l'intérêt aussi des cheminots, des usagers et, bien sûr, de la nation tout entière. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, nous avions souhaité ce débat. La richesse de vos interventions,...

M. Jean-Yves Le Déaut. Merci.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. ... qui se nourrissent de votre propre expérience,...

M. Jean-Yves Le Déaut. Mais oui.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. ... ainsi que des travaux antérieurs de l'Assemblée nationale – et à cet égard, je salue le rapport remarquable de la commission d'enquête présidée par M. Cuq avec, comme rapporteur, M. Bussereau – nous confirme que ce débat était bien nécessaire.

Je remercie tous les orateurs qui se sont exprimés.

M. Jean-Yves Le Déaut. Merci.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Connaissant depuis longtemps les règles et les traditions de cette assemblée, je remercie plus chaleureusement et plus particulièrement les orateurs de la majorité (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)...

M. Julien Dray. Je suis déçu !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. ... qui ont approuvé les orientations proposées par le Gouvernement et ses choix.

M. Jean-Claude Lefort. L'intérêt général d'abord !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. De l'ensemble des interventions, d'où qu'elles viennent, je retiens un large consensus sur trois points. Premièrement, la SNCF va mal. Deuxièmement, il y a urgence à agir et à agir fortement. Troisièmement, il faut le faire dans un cadre clair, en respectant le statut et l'unité de l'entreprise. A cet égard, je rassure totalement M. Gaysot.

Bien sûr, nous aurons d'autres occasions d'évoquer ensemble la SNCF, de travailler et d'aller plus loin, puisque nous aurons à examiner le projet de loi qui va créer le futur établissement public dont j'ai parlé dans mon intervention.

A propos des schémas directeurs qui sont en cours d'élaboration, nous aurons aussi l'occasion de reparler de la SNCF – M. Doussat vient d'y faire allusion à l'instant. Sur ce point, je rejoins les orateurs qui ont insisté à juste titre sur l'importance et l'intérêt d'une approche intermodale.

M. Jean-Yves Le Déaut. Ah !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. J'ai bien noté les interrogations de plusieurs d'entre vous sur le périmètre du groupe SNCF. Certains d'entre vous ont souhaité un recentrage des activités sur les métiers ferroviaires en évitant de placer l'entreprise en situation de concurrence directe avec ses filiales routières et maritimes. Je partage votre avis et je veillerai à ce que le projet industriel donne lieu à une réflexion sur le périmètre du groupe, suivie, le cas échéant, des désinvestissements qui pourront se révéler opportuns.

M. Dominique Bussereau. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. En tout état de cause, il faut que les moyens financiers et humains de la SNCF soient concentrés sur le seul développement du transport ferroviaire et qu'ils ne s'investissent pas dans des diversifications.

M. Charles Fèvre. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Je ne suis pas sûr que ceux qui n'ont rien fait pendant de longues années soient les mieux placés pour nous donner aujourd'hui des leçons...

M. Bernard Schreiner. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. ... d'autant plus que je n'ai pas entendu la moindre proposition concrète.

M. Bernard Schreiner. Comme d'habitude !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Par contre, j'ai entendu quelques procès d'intention auxquels nos actes se chargeront rapidement de répondre ! (*« Très bien ! » sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. Jean-Claude Lefort. Vous parlez de qui ?

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Pas de votre groupe !

Qualifier l'aide sans précédent que l'Etat va accorder à la SNCF, dans un contexte budgétaire que chacun connaît, de demi-mesure ne résiste pas à l'analyse. Toute la dette qui relève de l'infrastructure est transférée à l'établissement public. Aucun gouvernement avant nous ne l'avait proposé. Nous, nous le faisons ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Sur les lignes nouvelles, j'attends le rapport que j'ai demandé à M. Rouvillois. Je pense que je l'aurai d'ici à une quinzaine de jours. Il est bien évident qu'il sera très important pour notre réflexion à l'avenir.

Monsieur Bussereau, je suis ouvert à des montages juridiques et financiers nouveaux. Je ne les exclus pas.

La qualité du service doit être améliorée sur toutes les liaisons, y compris les lignes classiques.

Enfin, sur la régionalisation, j'ai constaté un accord général sur l'ensemble des bancs de cette assemblée sur le principe. Sur les modalités, j'ai entendu plusieurs interprétations, qui n'engagent que ceux qui se sont exprimés. Pour ma part, je le dis solennellement, je m'en tiens à mon propos très précis sur ce sujet, auquel je vous renvoie.

Mesdames, messieurs les députés, l'heure est maintenant à l'action sur les bases que le Gouvernement a tracées. (*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. Le débat est clos.

3

CHASSE EN ALSACE-MOSELLE

Discussion d'une proposition de loi adoptée par le Sénat

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, tendant à actualiser la loi locale de chasse régissant les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle (n^{os} 2639, 2798).

Le rapport de la commission de la production et des échanges porte également sur la proposition de loi de M. Bernard Schreiner.

La parole est à Mme le ministre de l'environnement.

Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, la proposition de loi qui vous est soumise après son adoption par la Haute Assemblée a pour finalité un toilettage du droit local propre aux départements d'Alsace-Moselle et relatif à l'exercice de la chasse sur le ban communal dans les trois départements concernés.

Dans ces trois départements, la commune reçoit en effet délégation pour administrer la chasse au nom et pour le compte de l'ensemble des propriétaires fonciers de la commune.

Ces propriétaires, selon des règles précises de majorité, décident collectivement s'ils abandonnent ou non à la commune le produit de la location de la chasse.

Les propriétaires de plus de vingt-cinq hectares d'un seul tenant ont alors la faculté de se réserver l'exercice du droit de chasse, pour en disposer comme ils l'entendent, dans le respect des lois et règlements en vigueur, notamment des règlements de portée générale arrêtés par le préfet du département.

Le conseil municipal détermine des lots d'au moins deux cents hectares, qui sont mis en adjudication. Les relations entre la commune et ses locataires sont réglées dans le respect d'un cahier des charges type, arrêté par le préfet de chaque département.

Les collectivités locales et les fédérations départementales des chasseurs ont souhaité que le législateur introduise plus de souplesse dans ce dispositif pour une gestion optimale des territoires de chasse. Ce souhait est largement pris en compte dans la proposition de loi qui vous est soumise.

Son premier objectif est de pouvoir reconnaître la qualité du locataire en place, en donnant à la commune la possibilité de conclure avec lui un bail de gré à gré à des conditions de prix déterminées par référence aux prix d'adjudication de lots similaires. Dans le même esprit, si la commune choisit de procéder à une adjudication, il est reconnu un droit de priorité au locataire en place.

Cet objectif de meilleure gestion dans la continuité recueille l'assentiment du Gouvernement.

Le deuxième objectif consiste à fixer des conditions de résidence à proximité du lot pour tout ou partie des personnes candidates à la location, afin de rapprocher les chasseurs des territoires de chasse. Ce point a fait l'objet de discussions de droit et d'opportunité. Comme devant la Haute Assemblée, je m'en remettrai sur ce point à la sagesse du Parlement.

Le troisième objectif visé par les auteurs de la proposition était l'harmonisation des règles de gestion entre les propriétaires réservataires et le reste du ban communal.

La Haute Assemblée a écarté cette disposition. Il appartient en effet à l'autorité administrative d'arrêter les dispositions générales à respecter dans l'exercice de la chasse sur l'ensemble du département, indépendamment d'un texte régissant les relations entre un ensemble de propriétaires représentés par la commune et leurs locataires chasseurs.

Le Gouvernement ne proposera pas d'amendement à un texte dont l'objectif est conforme à l'intérêt général. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)*

M. le président. La parole est à M. Pierre Lang, rapporteur de la commission de la production et des échanges.

M. Pierre Lang, rapporteur. Monsieur le président, madame le ministre, mes chers collègues, dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, l'exercice de la chasse est soumis à un régime particulier en application d'une loi « locale » datant de 1881 et dont les dispositions sont aujourd'hui codifiées par les articles L. 229-2 et suivants de code rural.

Cette situation, héritage direct de l'histoire de ces trois départements, n'est du reste pas réservée à l'exercice de la chasse. De nombreux domaines pourraient être évoqués, tant le droit local est riche de spécificités culturelles et juridiques. L'exemple le plus connu est le maintien en Alsace-Moselle du régime du Concordat. En effet, la loi de séparation de l'Église et de l'État a été adoptée à une période où la France était amputée de ces trois départements, qui ont conservé le régime antérieur.

Pour les mêmes raisons, certaines lois appliquées pendant la période d'annexion allemande de 1871 à 1918 ont été conservées par la suite. Elles ont pour effet de maintenir de nombreux particularismes en ce qui concerne l'exercice de certaines activités professionnelles et le régime d'assurance maladie, par exemple.

Tel est également le cas de la réglementation relative à la chasse, qui reste soumise à un régime spécifique en Alsace-Moselle. Quelles en sont les principales caractéristiques ?

Premier principe, et il s'agit là d'une différence fondamentale par rapport au système en vigueur dans le reste de la France, où le droit de chasse est exercé librement par le propriétaire foncier, l'exercice du droit de chasse est administré par la commune au nom et pour le compte des propriétaires, en application de l'article L. 229-2 du code rural. Les terrains, mis en commun, constituent la chasse communale à l'exception des territoires spéciaux – terrains militaires, emprises de la SNCF et forêts domaniales – et des « chasses réservataires », c'est-à-dire des terrains de plus de vingt-cinq hectares d'un seul tenant, ainsi que des lacs et étangs de cinq hectares au moins, sur lesquels le propriétaire peut se réserver l'exercice du droit de chasse.

Deuxième principe général : la chasse sur le ban communal est louée, par périodes de neuf ans, après adjudication publique.

Troisième grand principe : le produit de la location de la chasse est ensuite soit réparti entre les différents propriétaires, soit abandonné à la commune lorsqu'il en a été décidé ainsi par les deux tiers des propriétaires possesseurs des deux tiers des terrains loués sur le territoire communal. En cas d'abandon, les propriétaires qui se sont réservé l'exercice du droit de chasse en vertu de l'article L. 229-4 du code rural doivent verser à la commune une contribution proportionnelle à l'étendue cadastrale de leurs fonds.

La possibilité d'abandonner à la commune le produit de la location de la chasse est d'usage courant : c'est le cas dans 66 p. 100 des communes du Bas-Rhin, 70 p. 100 des communes du Haut-Rhin et 26 p. 100 des communes de Moselle. Outre la tradition, divers facteurs peuvent expliquer ces pourcentages, par exemple la faiblesse des sommes en cause, liée à la multiplicité des propriétaires sur des parcelles relativement exiguës, mais aussi l'existence d'une autre spécificité ; en effet, en vertu du code local des assurances sociales, la commune peut

acquitter à la place des agriculteurs les cotisations d'accidents du travail pour le compte des exploitants agricoles. Le produit de la chasse sert donc à payer ces cotisations.

Ce système a permis une bonne gestion du patrimoine cynégétique en Alsace-Moselle, souvent citée en exemple. Dès lors, on peut légitimement se demander pourquoi il apparaît nécessaire de modifier un dispositif dont l'application s'est avérée plutôt satisfaisante.

La raison en est simple : il s'agit, plus d'un siècle après l'adoption de la loi « locale » de 1881, de procéder à certaines adaptations afin de tenir compte tant de l'évolution des modes de gestion cynégétique que de l'évolution des moyens de transport, et notamment de la très grande facilité de se déplacer d'un point à l'autre tant en France qu'en Europe. Peu à peu, les chasseurs locaux se sont vus exclure de l'accès à la plupart des territoires de chasse de ces trois départements, et l'un des objets de la présente loi est de leur redonner une place.

Cette volonté d'actualiser la loi « locale » de 1881 s'est traduite, après de nombreuses consultations dans les trois départements, par le dépôt simultané de deux propositions de loi, l'une à l'Assemblée nationale, présentée par M. Bernard Schreiner, M. Habig et moi-même, l'autre au Sénat, la proposition de loi n° 144, déposée par M. Hubert Haenel et plusieurs de ses collègues. Ces deux propositions de loi, rédigées en termes strictement identiques, ont été préparées pendant près de deux ans et ont donné lieu à de multiples réunions regroupant les associations de maires des trois départements, les chambres d'agriculture ainsi que les trois fédérations de chasseurs ; elles font l'objet d'un très large consensus.

Sans remettre en cause les principes généraux de la loi « locale », elles prévoient d'améliorer le système en vigueur au moyen de trois modifications essentielles.

Premièrement, elles visent à unifier les modes de gestion cynégétique par l'instauration de règles communes aux chasses communales et aux « chasses réservataires », les propriétaires fonciers qui se sont réservé le droit de chasse sur leur terrain étant soumis aux prescriptions techniques du cahier des charges type, comme les autres chasseurs.

Deuxièmement, elles prévoient la possibilité de louer la chasse non seulement par adjudication publique, mais aussi par convention de gré à gré avec le locataire sortant, qui bénéficie en outre d'un droit de priorité, ou par une procédure d'appel d'offres dans le cas où le locataire en place n'est pas candidat au renouvellement du bail.

Enfin, elles prévoient la possibilité de constituer des lots de chasse intercommunaux formant un territoire plus homogène et, surtout, imposent aux nouveaux adjudicataires d'être domiciliés dans un rayon raisonnable autour du territoire de chasse qu'ils entendent louer.

D'autres adaptations de moindre importance sont proposées aux articles 5 et suivants ; elles visent à préciser les procédures et à favoriser la transparence du dispositif, notamment en ce qui concerne l'abandon à la commune du produit de la location de chasse.

La proposition de loi n° 144 a été examinée par le Sénat le 12 mars 1996. Suivant les conclusions de la commission des affaires économiques, la Haute assemblée a sensiblement modifié le texte qui lui était soumis, dans le souci de parvenir à « un texte de compromis qui, modernisant utilement mais prudemment le droit local de chasse, ne devrait rencontrer l'opposition d'aucune des parties intéressées », selon les termes employés par notre collègue Francis Grignon au Sénat.

Outre des modifications de moindre portée, qui seront éventuellement analysées lors de l'examen des articles, le Sénat a innové sur quatre points.

Tout d'abord, il a jugé inopportun de soumettre les « chasses réservataires » aux règles du cahier des charges type arrêté par le préfet dans chaque département. Les propriétaires restent donc soumis aux règles générales d'exercice du droit de chasse : sur ce point, la volonté des auteurs des deux propositions de loi d'unifier les modes de gestion cynégétique a été battue en brèche. Je souhaite que le ministre de l'environnement s'engage solennellement à donner des instructions précises aux préfets des trois départements pour que les territoires réservés soient soumis aux principales règles de gestion technique de la chasse, à travers un arrêté préfectoral permanent. Ces règles techniques concernent notamment l'annonce des battues, le nombre de fusils, les modalités d'affouragement du gibier, etc.

En second lieu, le Sénat a introduit dans ce texte des éléments de nature à garantir que le produit de la location de gré à gré ne pourra pas être inférieur à celui obtenu par l'adjudication de lots comparables. Mais cette disposition sera d'application complexe car il est extrêmement difficile de trouver des lots de chasse comparables. Il incombera donc au ministre, à travers les décrets d'application, de trouver une formule qui, tout en respectant l'esprit de la loi, permettra son application concrète.

Le Sénat a également modifié le critère de domiciliation introduit dans le code rural pour régler le problème des non-résidents, en substituant à la notion de « domicile fiscal » celle de « lieu de séjour principal ».

Enfin, il a précisé les modalités de la procédure d'abandon du produit de la chasse à la commune, pouvant en rendre la mise en œuvre difficile. A ce sujet, je tiens à mettre en garde solennellement l'ensemble des propriétaires terriens ou forestiers quant à l'application de ces dispositions, qui requièrent, je le rappelle, la double majorité des deux tiers, à la fois en nombre de propriétaires et en surface.

En raison du morcellement accentué des terrains, de l'exode rural et du non-règlement d'un certain nombre de successions, il sera parfois difficile de réunir tous les propriétaires. Il ne faudrait pas que cela conduise à une modification profonde des habitudes de répartition du produit de la location de la chasse au profit des communes. Tout d'abord, si ces recettes faisaient défaut à la plupart de ces communes, il est bien clair que celles-ci seraient contraintes d'augmenter les impôts locaux d'autant et, dans un tel cas, le Parlement, notamment le Sénat, serait immanquablement saisi de nombreuses demandes de propositions de loi visant à rétablir un reversement quasi automatique au profit des communes.

Cependant, dans un souci de conciliation, et compte tenu de l'intérêt qu'il y a à adopter ces dispositions en temps utile, avant les prochaines adjudications – lesquelles, je le rappelle, doivent avoir lieu à la fin de cette année –, je propose de retenir les propositions de loi dans le texte du Sénat.

Je m'adresse à l'ensemble de mes collègues députés, quels que soient les bancs sur lesquels ils siègent, quelles que soient leurs opinions politiques, et je leur dis que les chasseurs, les représentants des chambres d'agriculture et les représentants des maires seront très attentifs à ce qui se passe ici ce soir.

Les très nombreuses réunions organisées à l'initiative de plusieurs parlementaires, au premier rang desquels mon collègue et ami M. Bernard Schreiner, député du Bas-

Rhin, ont permis de dégager un très large consensus entre toutes les parties concernées par cette modification de la loi « locale ». Elles trouvent ce soir l'aboutissement et la concrétisation de leur travail.

J'ai le sentiment très profond que ces modifications législatives souhaitées par toutes les parties révèlent le bon fonctionnement de notre démocratie, car ce texte n'est pas venu du haut pour s'appliquer aveuglément à la base, mais il a été suscité à l'initiative de la base, c'est-à-dire des agriculteurs et des chasseurs, puis il est remonté jusqu'à la représentation nationale pour se concrétiser dans un texte de loi attendu et souhaité par tous.

C'est pourquoi, mes chers collègues, je vous demande, quelles que soient vos opinions, de voter cette loi de consensus. L'Assemblée nationale tout entière, je tiens à le préciser, a su montrer son soutien à la chasse française en 1994, au moment de la loi sur les oiseaux migrateurs. Je suis persuadé qu'elle ne refusera pas son soutien, ce soir, aux chasseurs d'Alsace et de Moselle. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Discussion générale

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Bernard Schreiner.

M. Bernard Schreiner. Monsieur le président, madame le ministre, mes chers collègues, l'objet de la proposition de loi dont nous avons à débattre aujourd'hui est en fait, comme l'a rappelé à l'instant notre rapporteur, de dépoussiérer la loi de 1881 régissant l'exercice de la chasse dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle. Depuis cette date, aucun changement notable n'est intervenu pour adapter les dispositions de la loi locale de chasse, malgré les évolutions des méthodes de gestion cynégétique, des moyens de communication, des modifications géographiques des lots ainsi que des méthodes culturelles. Depuis de nombreuses années, la nécessité de dépoussiérer cette loi était devenue évidente.

C'est ainsi que, depuis 1988, un intense travail de réflexion et de concertation, que j'ai eu l'honneur de présider au nom de l'association des maires du Bas-Rhin, a été entrepris entre les associations départementales des maires des trois départements concernés, des chambres d'agriculture et les fédérations de chasseurs. Avec l'aide technique de l'institut du droit local alsacien-mosellan, cette réflexion a débouché sur cette proposition de loi, unanimement souhaitée dans nos trois départements.

De plus, cette proposition de loi a, le 10 octobre 1994, obtenu un avis favorable sans réserve de la part de la commission d'harmonisation du droit privé alsacien-mosellan, présidée par un membre du Conseil constitutionnel. Le but de la présente proposition de loi est de permettre ce dépoussiérage tant attendu.

Ainsi, le texte qui nous est soumis aujourd'hui prévoit notamment d'unifier les modes de gestion cynégétique, de responsabiliser les chasseurs, d'éviter la parcellisation des territoires de chasse, d'augmenter la transparence des conditions d'attribution des lots et, surtout, de préserver le patrimoine cynégétique, l'une des richesses de l'Alsace et de la Moselle, car, surtout pour le petit gibier, la menace est grande.

Je regrette toutefois que le Sénat n'ait point repris une disposition que nous avons jugée très importante dans notre proposition de loi initiale, à savoir que les proprié-

taires réservataires de leur lot ne seraient pas soumis aux règles de gestion technique de la chasse définies par le cahier des charges type arrêté par le préfet.

Nous comptons sur vous, madame le ministre, pour que vous puissiez user de votre autorité afin que les préfets inscrivent les règles principales de la police de la chasse dans ce cahier des charges type.

Devant l'unanimité des différents acteurs de la chasse alsacienne et mosellane, le groupe RPR s'associe sans réserve à la proposition de loi que nous examinons et demande son adoption sans amendement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

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

M. Pierre Ducout. Monsieur le président, madame le ministre, mes chers collègues, nous examinons aujourd'hui la proposition de loi, adoptée par le Sénat, tendant à actualiser la loi locale de chasse régissant les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle.

Je veux tout d'abord relever les points forts que notre rapporteur, Pierre Lang, a soulignés dans son excellente présentation.

Il insiste sur quatre points qui me paraissent très importants : la loi locale de 1881 a permis une bonne gestion du patrimoine cynégétique en Alsace-Moselle ; il faut aujourd'hui s'adapter pour tenir compte de l'évolution des modes de gestion ; il convient de mieux utiliser les espaces naturels ; surtout, de multiples réunions ont eu lieu pendant deux ans entre les associations des maires, les chambres d'agriculture et les fédérations départementales de chasseurs.

En fonction de ces éléments, la proposition de loi qui nous est présentée dans le texte du Sénat, et que notre commission a adoptée, me paraît aller dans la bonne direction. Je la voterai donc avec mes amis du groupe socialiste dans la mesure où Mme le ministre ne présentera pas d'amendements.

Mais, au-delà des éléments soulignés par le rapporteur – bonne gestion, adaptation à l'évolution du mode de gestion et évolution des populations des espèces, concertation aux niveaux local et régional – je vous demande, madame le ministre, que le sérieux et le sens des responsabilités des partenaires que sont les associations de maires, les fédérations départementales de chasseurs et les chambres d'agriculture, sérieux et responsabilité qui sont légitimement reconnus en Alsace-Moselle, soient également reconnus dans l'ensemble de l'Hexagone.

M. Joseph Klifa. Tout à fait !

M. Pierre Ducout. Ainsi, en particulier dans le quart Sud-Ouest de notre pays, la chasse est une activité traditionnelle signifiant à la fois connaissance et respect de la nature, et très forte convivialité dans des pratiques qui rassemblent largement toutes les catégories socio-professionnelles de nos concitoyens.

Mais depuis bientôt trente ans, une mauvaise concertation entre les partenaires institutionnels, en particulier entre l'Europe et les Etats membres, et peut-être aussi une mauvaise communication ou l'absence de communication de la part des chasseurs, la méconnaissance de la part de la population de plus en plus urbaine de la réalité du monde animal, comme des pratiques cynégétiques de certaines régions, l'exploitation aux fins d'audimat faite par certains médias ont posé des problèmes et contribué à donner une mauvaise image d'une activité, la chasse, qui

peut garder toute sa place dans notre civilisation de loisirs et de nature. Et je ne parle pas ici des éléments économiques, non plus que du tourisme ou de la gastronomie – il n'y a naturellement plus d'ortolans. (*Sourires.*)

Je veux souligner la méconnaissance du monde animal qui est celle de certains urbains. J'ai vu ainsi confondre palombes et tourterelles tant par un ancien Premier ministre que par un journaliste d'un grand quotidien de l'après-midi.

Il n'est pas question dans ces conditions de parler de la directive communautaire 79-409 sur la protection des oiseaux migrateurs.

En ce qui concerne l'évolution des espèces, le rapporteur a rappelé en commission que le gros gibier s'était multiplié en Alsace-Moselle. Il en est de même dans le Sud-Ouest, où les chevreuils sont à l'origine de nombreux accidents et causent un préjudice important aux jeunes semis de pins.

Les plans de chasse doivent pouvoir réguler les espèces.

Les lapins, qui avaient complètement disparu, prolifèrent, tout comme la tourterelle turque, qu'il ne faut pas confondre avec la tourterelle des bois. Des espèces protégées à une époque peuvent devenir quasiment nuisibles quelques années plus tard : *quid* des cormorans ?

Élevé dans la culture de la chasse respectueuse de l'environnement, avec l'odeur des fougères coupées, des palombières et la vision des vols bleus des palombes les matins d'octobre, maire depuis vingt-cinq ans d'une commune périurbaine, je peux vous dire, madame le ministre, que, dans ma commune, la formation, la responsabilisation et la gestion sont des valeurs communes à six cents chasseurs et que l'utilisation partagée du territoire entre les promenades pédestres, les randonnées équestres, les chasseurs et les exploitants agricoles et forestiers – sans parler des chercheurs de cèpes ! – peut se gérer dans la concertation.

De même, la pêche traditionnelle de l'alose en Garonne, en mai-juin, à une période où elle remonte pour frayer, me fait relativiser la notion de période de chasse dans la mesure où l'espèce n'est pas menacée.

C'est un problème qui est aujourd'hui posé et l'on doit pouvoir trouver des conditions de gestion raisonnable des dates d'ouverture et de fermeture, voire des dérogations spécifiques.

Sur un autre plan, il est dommageable que l'initiative *a priori* intéressante de Natura 2000, réseau européen d'espaces naturels, n'ait pas fait l'objet d'une concertation préalable entre les élus, les fédérations de chasseurs et les chambres d'agriculture, au même titre que la proposition de loi que nous examinons. Mais je sais qu'il y a aujourd'hui des avancées.

Je souhaite, madame le ministre, que les principes qui ont guidé la préparation et le vote de cette proposition de loi pour l'Alsace-Moselle – concertation, adaptation, gestion responsable – guident votre action vis-à-vis de la chasse sur l'ensemble de notre pays dans toute sa diversité et qu'ainsi, à la génération de nos enfants, les chasseurs qui sont et doivent encore plus être les premiers protecteurs de l'environnement, ne deviennent pas une espèce en voie de disparition. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. La parole est à M. François Loos.

M. François Loos. Monsieur le président, madame le ministre, mes chers collègues, la spécificité du droit local applicable en Alsace et en Moselle nous vaut, de temps à autre, le privilège de nous retrouver entre élus des trois départements concernés pour procéder aux adaptations qui s'imposent, sans pour autant remettre en cause cette spécificité qui est un héritage direct de notre histoire et à laquelle nous tenons.

S'agissant de ce qui nous occupe aujourd'hui – l'actualisation et la modernisation de certaines dispositions régissant le droit local de la chasse, définies en 1881 et à présent codifiées dans le code rural –, le souci de ne pas remettre fondamentalement en cause le droit local est d'autant plus évident que le système existant a permis une bonne gestion du patrimoine cynégétique en Alsace-Moselle, gestion souvent citée en exemple.

Il s'agit donc d'un simple « dépoussiérage » de la loi de 1881, visant à tenir compte de l'évolution des méthodes de gestion cynégétiques, des aménagements réalisés en matière d'infrastructures de communication ainsi que des modifications entraînées par les opérations de remembrement et le développement des nouvelles méthodes de culture.

De plus, la proposition de loi est quasiment consensuelle, la plupart des parlementaires alsaciens-mosellans ayant approuvé le texte de compromis que le Sénat a déjà voté. Car le Sénat a, si j'ose dire, « tiré le premier » (*Sourires*) et il nous transmet donc le texte que nous allons examiner et, je l'espère, définitivement adopter aujourd'hui.

Notre rapporteur a parfaitement exposé, avec une précision et une compétence qui ne surprendront personne, l'économie du dispositif qui nous est soumis. Je n'y reviendrai donc pas.

Les deux aménagements les plus importants concernent la possibilité de louer la chasse de gré à gré avec le locataire sortant ou par une procédure d'appel d'offres, et la nécessité de respecter une condition de domiciliation pour être locataire d'une chasse communale ou intercommunale.

Notre collègue nous a également fait part des interrogations, voire des réserves, que lui inspirent certaines des modifications apportées par le Sénat au texte des propositions de loi initiales. Nous comprenons ses interrogations mais, comme lui, nous sommes conscients de la nécessité de voter un texte conforme si nous voulons qu'il soit applicable et opérationnel avant les prochaines adjudications.

Le mieux serait sans doute l'ennemi du bien. C'est pourquoi le groupe de l'UDF votera le texte conforme. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

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

M. Rémy Auchédé. Monsieur le président, madame le ministre, chers collègues, d'emblée, je veux donner mon accord et celui du groupe communiste sur les propositions qui nous sont faites pour actualiser la loi locale de chasse régissant les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle.

Comme cela est écrit dans le rapport et comme cela a été répété par les différents orateurs, la spécificité d'organisation de la chasse dans ces départements, spécificité héritée de l'histoire, a permis d'assurer une gestion cynégétique sur bien des points exemplaire, même si le principe même de l'adjudication publique de la chasse sur le

bien communal a eu aussi pour défaut d'instituer pour l'exercice de cet art une sélection par l'argent, mettant souvent les moins fortunés dans l'impossibilité de pratiquer leur passion.

C'est d'ailleurs sur cet aspect des choses et sur les problèmes de gestion cynégétique que je veux formuler quelques regrets qui, si j'ai bien compris, sont également, en partie, ceux de notre président du groupe « chasse », Pierre Lang.

Lors des précédentes adjudications, il y a environ neuf ans, le principe même de l'offre au mieux-disant avait posé des problèmes. Si, dans un premier temps, les chasseurs les moins fortunés des départements concernés s'étaient trouvés exclus par ceux qui avaient des moyens financiers importants, ces derniers avaient eu à subir la même règle du fait de la surenchère, notamment de nos voisins.

Aujourd'hui, préciser à la veille des adjudications les conditions de domiciliation pour éviter la généralisation d'une mainmise sur ces chasses sur le seul critère de la fortune était donc nécessaire. Cela dit, la notion même de « lieu de séjour principal » reste floue et peut donner lieu à des interprétations. Il est dommage de n'avoir pas été plus précis à l'occasion de cette modification et, s'agissant d'un autre chapitre, de reculer sur l'idée de location par convention de gré à gré avec les locataires sortants.

L'expérience des dernières années montre qu'on finit toujours par trouver plus riche que soi quand s'applique le seul critère de l'argent.

Enfin, l'occasion qui était donnée d'unifier les règles de gestion cynégétiques sur les chasses communales et les chasses réservataires est aussi, pour une part, manquée.

Cela dit, compte tenu du relatif consensus qui se dégage, nous voterons le texte.

L'occasion m'étant donnée d'aborder les problèmes de la chasse et de son organisation, j'en profiterai pour évoquer très brièvement trois autres dossiers sur lesquels notre assemblée ou le Gouvernement, par des dispositions législatives ou réglementaires, devraient, de mon point de vue, intervenir.

Il s'agit, tout d'abord, du problème de la chasse au gibier d'eau et aux oiseaux migrateurs et des dates de fermeture.

Je n'insisterai pas sur le caractère éminemment populaire et démocratique de cette pratique qui concerne des centaines de milliers de passionnés.

Sans approuver la totalité des dispositions qui nous étaient soumises, j'avais souligné, à l'occasion du débat sur la loi de 1994, le mérite du Gouvernement à légiférer dans ce domaine contre ce qu'il faut bien appeler des interprétations de la directive européenne de 1979. Cette loi précisant les dates de fermeture de la chasse aux oiseaux migrateurs avait été prise pour deux ans et dans l'attente d'une éventuelle modification de la directive européenne. C'est en tout cas ce qui avait été dit dans cet hémicycle.

Aujourd'hui, non seulement la directive n'a pas été modifiée, mais c'est encore de Bruxelles que se précisent d'autres menaces de mise en cause de la chasse au gibier d'eau avec l'adoption du rapport Van Putten visant à généraliser la fermeture au 31 janvier.

Pour rester bref, je ne traiterai pas du problème au fond, alors même que nous pourrions opposer à ceux qui, aujourd'hui, exigent cette fermeture au 31 janvier les propositions qu'ils avaient eux-mêmes formulées dans le

passé en faveur d'une fermeture générale le 28 février en conformité, disaient-ils à l'époque, avec les comportements migratoires et une gestion raisonnable des espèces concernées.

Cela montre tout simplement que, si les propositions du rapport Van Putten, suggérées par les « anti-chasse », s'appliquaient demain en France pour une fermeture le 31 janvier, surgirait aussitôt une autre proposition pour le 31 décembre, et ainsi de suite. (*Sourires.*)

Ce qui m'intéresse, c'est de savoir concrètement quelles sont les intentions du Gouvernement sur ce point. Continue-t-il à espérer une modification, au demeurant fort aléatoire – nous venons de faire une douloureuse expérience – de la directive et des intentions européennes, ou propose-t-il, ce qui serait préférable, de pérenniser la loi de 1994 en affirmant une fois pour toutes qu'en matière d'organisation de la chasse, la responsabilité incombe à l'Assemblée nationale, aux chasseurs de notre pays et à eux seuls ?

Toujours à propos de cette loi de 1994, il se révèle à l'usage que la possibilité inscrite dans le texte pour les préfets d'avancer les dates de fermeture est aujourd'hui utilisée par les « anti-chasse ».

J'avais eu l'occasion, toujours en 1994, de souligner les dangers d'interprétation et d'utilisation de cette disposition. Sans doute l'idée était-elle bonne de donner la possibilité aux chasseurs, à leurs fédérations, de réclamer eux-mêmes, eu égard à des conditions climatiques exceptionnelles ou à un danger pour l'espèce concernée, par exemple, une fermeture anticipée. Mais une fois de plus, une bonne intention est utilisée contre les chasseurs eux-mêmes par les « anti-chasse ». C'est pourquoi il me semble nécessaire de modifier ce texte.

Autre problème : les dates d'ouverture générale de la chasse en plaine. Elles sont en partie réglementées par le décret Bouchardeau, qui précise, en dehors de toute réalité concrète, la date la plus avancée en amont de laquelle l'ouverture générale est interdite. Faisant fi des considérations cynégétiques et climatiques de l'année concernée, les fédérations de chasse sont contraintes de faire des propositions souvent contraires à une organisation conforme à une bonne gestion de la chasse. C'est pourquoi je vous demande, madame le ministre, si vous entendez, par voie réglementaire, modifier le décret.

Enfin, il existe un contentieux entre les professions de la taxidermie et la réglementation telle qu'elle leur est imposée actuellement. Curieusement, c'est dans notre pays que les interdictions vont au-delà des dispositions arrêtées et mises en œuvre dans les autres pays européens.

M. Pierre Lang, rapporteur. Exact !

M. Rémy Auchédé. J'avais eu l'occasion de vous interroger à ce sujet par question écrite et je sais que vos services ont reçu la profession et ses représentants le 30 mai dernier. Il reste que devraient en découler des dispositions réglementaires et législatives donnant à ces artisans, dont l'activité se situe pour l'essentiel en aval de la chasse, la possibilité d'exercer leur art sans tracasseries discriminatoires par rapport à leurs collègues européens.

Il est d'ailleurs curieux que, dans certains domaines, on « utilise » l'Europe pour imposer des mesures plus restrictives en France et que, dans d'autres, les dispositions françaises sont contraires à celles des autres pays européens.

M. Pierre Lang, rapporteur. C'est vrai !

M. Rémy Auchedé. Il en est ainsi du droit à naturaliser les mustélidés dans le même cadre que la fouine et du droit à l'importation en vue de naturalisation d'espèces protégées en France. Ce droit n'est pas le même en Belgique, par exemple, si bien qu'un trophée peut être ramené d'un pays extérieur à la Communauté et naturalisé en Belgique, alors que nos taxidermistes n'ont pas le droit d'intervenir dans notre pays. Il en est de même du droit à la commercialisation après naturalisation de certaines espèces chassables, ainsi que de l'agrément pour la taxidermie des espèces protégées mortes accidentellement et après attestation du fait.

Toutes ces interdictions sont regrettables.

Je le répète, il ne s'agit que de mettre en concurrence égale nos taxidermistes avec leurs collègues européens. Je souhaite, madame le ministre, que vous précisiez vos intentions et le calendrier de vos décisions.

Tels sont, chers collègues, les problèmes que je voulais aborder. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)*

M. le président. La discussion générale est close.

La parole est à Mme le ministre.

Mme le ministre de l'environnement. Je voudrais répondre aux questions et observations qui m'ont été posées.

La première a trait au loyer des contrats de location amiable qui devront être définitivement arrêtés après les adjudications par référence aux loyers de lots adjugés de caractéristiques cynégétiques comparables.

Le Sénat a souhaité prévenir le risque de dérive à la baisse du loyer de certaines locations amiables au détriment des propriétaires concernés ou de la commune. Il a donc introduit dans la loi un dispositif de prix plancher des locations déterminé lot par lot par référence à des lots adjugés de caractéristiques cynégétiques comparables sur le territoire de la commune ou s'il y a lieu, dans le département.

Cet exercice de comparaison sera techniquement délicat et je demanderai donc aux préfets de rechercher en concertation avec les représentants des maires les références susceptibles d'être recommandées notamment en termes d'indices départementaux permettant de comparer deux adjudications successives dans le département.

La deuxième interrogation porte sur le lieu de séjour principal des candidats adjudicataires.

Le Sénat a retenu la notion de « lieu de séjour principal » pour apprécier la distance par rapport au territoire de chasse des personnes physiques candidates à la location.

Le « lieu de séjour principal » doit être compris par référence à l'article 4 B du code général des impôts, qui fait du « lieu de séjour principal » un cas particulier de « domicile fiscal ». Cet article distingue en effet, parmi les personnes ayant leur domicile fiscal en France, d'une part les personnes qui ont en France leur foyer ou le lieu de leur séjour principal et, d'autre part, celles qui exercent en France une activité professionnelle ou qui y ont le centre de leurs activités économiques.

La notion de distance du territoire de chasse s'appréciera donc en fonction de la résidence principale du candidat et non pas en fonction de son lieu d'activité professionnelle ou économique.

Plusieurs remarques ont porté sur le refus de l'extension des dispositions techniques du cahier des charges aux chasseurs des territoires réservataires.

La question a déjà été débattue devant la Haute assemblée. Le cahier des charges type a pour fonction d'encadrer les relations entre, d'une part, la commune intervenant en qualité de représentant des propriétaires fonciers et, d'autre part, les chasseurs qui sont ses locataires. Ce document ne peut être utilisé pour réglementer l'activité des tiers, et son extension aux réservataires n'a donc pas été retenue.

Je vous confirme cependant que, pour répondre au souci d'une harmonisation des modalités d'exercice de la chasse sur l'ensemble des territoires, qu'ils soient domaniaux, communaux ou réservataires, j'inviterai par voie de circulaire les préfets concernés à faire un plein usage, dans la concertation, des articles L. 229-17 et R. 229-6 du code rural qui les habilite à interdire tous modes et engins de chasse ne servant pas à l'exercice régulier de la chasse. Les dispositions ainsi arrêtées par les préfets s'appliqueront indistinctement aux chasses communales et aux réservataires.

Il en ira de même des mesures relatives au maintien de la salubrité, de la sûreté et de la tranquillité publique que prendront les préfets sur le fondement des dispositions du code général des collectivités territoriales, pour toutes les communes du département ou plusieurs d'entre elles. Ainsi les dispositions reconnues d'intérêt général pourront-elles être appliquées à tous les territoires de chasse des trois départements.

Enfin, ont été évoquées les modalités de consultation des propriétaires sur l'abandon du produit de la chasse à la commune. La précision apportée par le Sénat sur la nature « expresse » de la décision des propriétaires d'abandonner ou non le produit de la chasse à la commune ne modifie pas en la matière la situation de droit qui prévalait antérieurement.

Par ailleurs, vous m'avez posé plusieurs questions sur la réglementation cynégétique, notamment sur les dates de fermeture de la chasse aux oiseaux migrateurs et sur l'exercice de la taxidermie.

Pour les dates de fermeture de la chasse aux oiseaux migrateurs, la loi de 1994 demeure en vigueur, c'est clair. Le Gouvernement déposera, dans les prochains mois, le rapport sur ses deux premières années d'application. La proposition de modification de la directive communautaire, à laquelle plusieurs d'entre vous ont fait allusion, a fait l'objet d'un avis négatif du parlement européen. Mais ce n'est qu'un avis et M. Jacques Santer, président de la Commission européenne, a fait connaître à M. le Premier ministre que la Commission n'envisageait pas de modifier sa proposition de modification de la directive Oiseaux. L'avancement du dossier dépend donc désormais d'une éventuelle prise de position du Conseil des ministres sur la proposition de la Commission. Il faudra que le travail soit suffisamment avancé pour que cette proposition puisse être votée dans les meilleures conditions et c'est ce à quoi je m'emploierai dans les mois qui viennent.

Sur le second sujet, à savoir l'exercice de la taxidermie, une proposition permettant aux taxidermistes de naturaliser les mustélidés détruits de façon régulière, pour le compte de l'auteur de leur capture, pourrait être soumise à l'avis des instances consultatives compétentes.

Monsieur Ducourt, vous avez regretté que la concertation autour de Natura 2000 ne se soit pas déroulée de la même manière que pour cette proposition de loi. Je vous répondrai simplement qu'elle aurait parfaitement pu avoir

lieu entre 1988 et 1992, année de l'adoption de cette directive. Or, je ne me souviens pas qu'il y en ait eu une. Aujourd'hui, la concertation existe dans tous les départements sur la manière dont s'élabore Natura 2000. Elle se poursuivra pendant cinq mois et j'espère que tout le monde y participera activement. Aujourd'hui, nous sommes seulement en présence de propositions. Rien n'est figé. Tout dépendra de la concertation. Vous le voyez, monsieur le député, la concertation, nous la poursuivons dans tous les domaines. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Discussion des articles

M. le président. En application de l'article 91, alinéa 9, du règlement, j'appelle maintenant les articles de la proposition de loi dans le texte du Sénat.

Articles 1^{er} à 9

M. le président. « Art. 1^{er}. – L'article L. 229-4 du code rural est ainsi rédigé :

« Art. L. 229-4. – Le propriétaire peut se réserver l'exercice du droit de chasse sur les terrains d'une contenance de vingt-cinq hectares au moins d'un seul tenant, sur les lacs et les étangs d'une superficie de cinq hectares au moins.

« Les chemins de fer, voies de circulations ou cours d'eau n'interrompent pas la continuité d'un fonds sauf en cas d'aménagements empêchant le passage du grand gibier.

« L'existence, à la date d'entrée en vigueur de la loi n°... du... tendant à actualiser la loi locale de chasse régissant les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, d'aménagements mentionnés à l'alinéa précédent n'est pas opposable aux propriétaires ayant exercé leur droit de réserve antérieurement à cette même date. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(*L'article 1^{er} est adopté.*)

« Art. 2. – Il est inséré, après l'article L. 229-4 du code rural, un article L. 229-4-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 229-4-1. – Une commission consultative communale de chasse, représentant les différentes parties intéressées, est placée sous la présidence du maire. Le cas échéant, il peut être institué une commission intercommunale. » – (*Adopté.*)

« Art. 3. – I. – L'article L. 229-5 du code rural est ainsi rédigé :

« Art. L. 229-5. – I. – La chasse sur le ban communal est louée pour une durée de neuf ans par adjudication publique. Le locataire en place depuis trois ans au moins bénéficie au terme du bail d'un droit de priorité de relocation.

« Toutefois, après avis de la commission communale ou intercommunale de chasse, le bail peut être renouvelé pour une même durée au profit du locataire en place depuis trois ans au moins par une convention de gré à gré conclue au plus tard trois mois avant l'expiration du bail en cours. Le loyer de la location ne peut être inférieur à celui calculé sur la base du loyer moyen à l'hectare

obtenu à l'occasion de l'adjudication de lots ayant des caractéristiques cynégétiques comparables et situés dans la commune ou s'il y a lieu dans le département. Le loyer fixé par la convention est, le cas échéant, majoré à due concurrence. La non-acceptation par le locataire de cette majoration vaut renonciation à la convention. Dans ce cas, le lot concerné est offert à la location dans les conditions fixées au premier alinéa du présent article.

« Lorsque le locataire en place n'a pas fait connaître qu'il entendait solliciter le renouvellement du bail à son profit, la chasse peut aussi être louée, après avis de la commission communale ou intercommunale de chasse, pour une durée de neuf ans par une procédure d'appel d'offres.

« Le ban peut être divisé en plusieurs lots d'une contenance d'au moins deux cents hectares.

« II. – La location a lieu conformément aux conditions d'un règlement, dénommé cahier des charges type, arrêté par le représentant de l'Etat dans le département, après consultation des organisations représentatives des communes, des chasseurs, des agriculteurs et des propriétaires agricoles et forestiers.

« Ce règlement fixe notamment les règles de gestion technique de la chasse, le rôle, la composition et les modalités de fonctionnement de la commission consultative communale ou intercommunale de chasse ainsi que les modalités de révision des baux à la demande du maire. »

« III. – Le dernier alinéa de l'article L. 2544-17 du code général des collectivités territoriales est abrogé. » – (*Adopté.*)

« Art. 4. – Il est inséré, après l'article L. 229-5 du code rural, deux articles L. 229-5-1 et L. 229-5-2, ainsi rédigés :

« Art. L. 229-5-1. – Chaque commune peut s'associer avec une ou plusieurs communes limitrophes pour constituer un ou plusieurs lots de chasse intercommunaux formant un territoire plus homogène ou plus facile à exploiter.

« Dans ce cas, il est institué une commission consultative intercommunale de chasse placée sous la présidence du maire de l'une des communes.

« Art. L. 229-5-2. – Peuvent être locataires d'une chasse communale ou intercommunale :

« 1° Les personnes physiques dont le lieu de séjour principal répond à des conditions de distance par rapport au territoire de chasse. Le cahier des charges type mentionné à l'article L. 229-5 définit ces conditions de distance dans l'intérêt d'une gestion rationnelle de la chasse.

« Toutefois, ces conditions ne s'appliquent pas aux locataires en place à la date d'entrée en vigueur de la loi n°... du... tendant à actualiser la loi locale de chasse régissant les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle ;

« 2° Les personnes morales dûment immatriculées ou inscrites dont au moins 50 p. 100 des membres remplissent cette condition de domiciliation.

« Les conditions mentionnées aux 1° et 2° ci-dessus doivent persister tout au long de la durée du bail de chasse à peine de résiliation de plein droit de ce dernier. » – (*Adopté.*)

« Art. 5. – L'article L. 229-6 du code rural est ainsi rédigé :

« Art. L. 229-6. – Le produit de la location de la chasse est versé à la commune.

« En cas de création de lots intercommunaux, le produit de la location de ces lots est réparti au prorata des surfaces apportées par chaque commune. » *(Adopté.)*

« Art. 6. – L'article L. 229-8 du code rural est ainsi rédigé :

« Art. L. 229-8. – Le produit de la location de la chasse est abandonné à la commune lorsqu'il en a été expressément décidé ainsi par les deux tiers au moins des propriétaires représentant les deux tiers au moins des fonds situés sur le territoire communal et soumis aux dispositions de la présente section.

« La décision relative à l'abandon du loyer de la chasse à la commune est prise à la double majorité requise à l'alinéa précédent, soit dans le cadre d'une réunion des propriétaires intéressés, soit dans le cadre d'une consultation écrite de ces derniers.

« La décision d'abandonner ou non le loyer de la chasse est publiée. Elle est valable pour toute la durée de la période de location de la chasse. » – *(Adopté.)*

« Art. 7. – L'article L. 229-12 du code rural est ainsi rédigé :

« Art. L. 229-12. – Les propriétaires qui veulent se réserver l'exercice du droit de chasse en application de l'article L. 229-4 ou qui souhaitent bénéficier du droit de priorité pour louer le droit de chasse sur les terrains enclavés en application de l'article L. 229-14 en avisent le maire par une déclaration écrite dans les dix jours suivant la date de publication de la décision prévue à l'article L. 229-8.

« Lorsque les fonds réservés ou enclavés sont situés sur plusieurs territoires communaux, la déclaration est adressée au maire de chacune de ces communes. » – *(Adopté.)*

« Art. 8. – L'article L. 229-13 du code rural est ainsi rédigé :

« Art. L. 229-13. – Le choix de la date d'adjudication ou de la date de remise des offres est effectué à l'issue du délai de dix jours prévu à l'article L. 229-12.

« La date d'adjudication ou la date de remise des offres est annoncée au moins six semaines à l'avance. » – *(Adopté.)*

« Art. 9. – L'article L. 229-14 du code rural est ainsi rédigé :

« Art. L. 229-14. – Lorsque des terrains de moins de vingt-cinq hectares sont enclavés, en totalité ou en majeure partie, dans des terrains ayant fait l'objet de la réserve prévue à l'article L. 229-4, le propriétaire du fonds réservé le plus étendu a la priorité pour louer le droit de chasse sur les terrains enclavés.

« Cette location est consentie, sur sa demande, pour toute la durée du bail, moyennant une indemnité calculée proportionnellement au prix de location de la chasse sur le ban communal.

« Si le propriétaire ne manifeste pas l'intention d'user de ce droit dans le délai fixé à l'article L. 229-12 en adressant au maire une déclaration écrite, les terrains enclavés restent compris dans le lot communal de chasse. » – *(Adopté.)*

Explication de vote

M. le président. La parole est à M. Aloyse Warhouver pour une explication de vote.

M. Aloyse Warhouver. Comme je m'étais engagé à ne

pas présenter d'amendements, je souhaite simplement rappeler à Mme le ministre deux problèmes qui subsistent.

Les terrains militaires, qui sont très nombreux dans le département de la Moselle, sont des terrains réservés – les cercles d'officiers y chassent – ce qui occasionne aux communes une perte de recettes extrêmement importante. Je souhaiterais, madame le ministre, que vous usiez de votre influence auprès de votre collègue de la défense pour que les communes concernées perçoivent une compensation sous forme d'une dotation « chasse ».

Par ailleurs, j'aimerais être sûr, madame le ministre, que les maires adjudicataires de leur propre chasse ne tombent pas sous le coup des dispositions du code pénal pour prise illégale d'ingérence. Il faudrait le préciser maintenant puisque le renouvellement va avoir lieu. Ce problème s'est posé pour les agriculteurs locataires de terres communales. Les maires peuvent-ils louer la chasse de leur commune sans tomber sous le coup du code pénal ?

Pour des raisons de forme, j'avais initialement indiqué que je n'étais pas favorable à cette proposition de loi. Toutefois, en raison du consensus de l'ensemble des parlementaires, y compris les chambres de métiers et les propriétaires forestiers privés, je voterai l'ensemble de ce texte.

M. Joseph Klifa. Très bien !

Vote sur l'ensemble

M. le président. Personne ne demande plus la parole ? ...

Je mets aux voix l'ensemble de la proposition de loi.
(L'ensemble de la proposition de loi est adopté.)

4

DÉPÔT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu, le 11 juin 1996 :

– de M. Claude Gaillard, un rapport n° 2873 fait au nom de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi de réglementation des télécommunications.

– de M. Jean-Jacques Jegou, un rapport n° 2874 fait au nom de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi de modernisation des activités financières.

5

DÉPÔT DE RAPPORTS EN APPLICATION D'UNE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre :

– en application de l'article 59 de la loi de finances pour 1996 (n° 65-997) du 29 novembre 1995, le rapport d'activité 1995 du centre national pour l'aménagement des structures des exploitations agricoles (CNASEA) ;

– en application de l'article L. 224-5 du code de la consommation, le onzième rapport de la commission de la sécurité des consommateurs (1995).

6

ORDRE DU JOUR

M. le président. Mercredi 12 juin 1996, à neuf heures, première séance publique :

Discussion du projet de loi n° 2767 autorisant la ratification de l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et la République tunisienne, d'autre part :

M. Willy Diméglio, rapporteur au nom de la commission des affaires étrangères (rapport n° 2850) ;

Discussion du projet de loi n° 2656 autorisant l'approbation de la convention d'entraide judiciaire en matière pénale entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Corée :

M. Claude-Gérard Marcus, rapporteur au nom de la commission des affaires étrangères (rapport n° 2829).

(Procédure d'adoption simplifiée.)

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat n° 2759 rectifié, autorisant la ratification de la convention portant création du programme régional océanien de l'environnement :

M. René Chabot, rapporteur au nom de la commission des affaires étrangères (rapport n° 2828).

(Procédure d'adoption simplifiée.)

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat n° 2817, sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie :

M. Jacques Vernier, rapporteur au nom de la commission de la production et des échanges (rapport n° 2835) ;

M. Jean-François Mattei, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales (avis n° 2849).

A quinze heures, deuxième séance publique :

Questions au Gouvernement ;

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt et une heures vingt-cinq)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,
JEAN PINCHOT*

ORDRE DU JOUR ÉTABLI EN CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

(Réunion du mardi 11 juin 1996)

L'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra jusqu'au samedi 29 juin 1996 inclus a été ainsi fixé :

Mardi 11 juin 1996 :

Le matin, à dix heures trente :

Questions orales sans débat.

L'après-midi, à quinze heures, après les questions au Gouvernement :

Déclaration du Gouvernement sur la SNCF et débat sur cette déclaration.

Discussion de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, tendant à actualiser la loi locale de chasse régissant les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle (nos 2639-1803-2798).

Mercredi 12 juin 1996, le matin, à neuf heures, et l'après-midi, à quinze heures, après les questions au Gouvernement :

Discussion du projet de loi autorisant la ratification de l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et la République tunisienne, d'autre part (nos 2767-2850).

Discussion du projet de loi autorisant l'approbation de la convention d'entraide judiciaire en matière pénale entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Corée (nos 2656-2829).

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification de la convention portant création du programme régional océanien de l'environnement (nos 2759 rect.-2828).

(Ces deux derniers textes faisant l'objet d'une demande d'application de la procédure d'adoption simplifiée.)

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (nos 2817-2835-2849).

Jeudi 13 juin 1996, le matin, à neuf heures, et l'après-midi, à quinze heures :

Discussion, en deuxième lecture, du projet de loi relatif au contrôle de la fabrication et du commerce de certaines substances susceptibles d'être utilisées pour la fabrication illicite de stupéfiants ou de substances psychotropes (nos 2753-2796).

Eventuellement, discussion, sur rapport de la commission mixte paritaire, du projet de loi relatif à la réglementation des télécommunications.

Discussion, en deuxième lecture, du projet de loi organique relatif aux lois de financement de la sécurité sociale (nos 2825-2845).

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (nos 2817-2835-2849).

(Les séances des mardi 11, mercredi 12 et jeudi 13 juin 1996 pourront être prolongées, s'il y a lieu, jusqu'à vingt et une heures trente.)

Eventuellement, **vendredi 14 juin 1996**, le matin, à neuf heures, et l'après-midi, à quinze heures :

Suite de l'ordre du jour de la veille.

Mardi 18 juin 1996 :

Le matin, à neuf heures trente :

Déclaration du Gouvernement sur le sommet européen de Florence et débat sur cette déclaration.

L'après-midi, à quinze heures, après les questions au Gouvernement :

Discussion du projet de loi relatif à la mise en œuvre du pacte de relance pour la ville (n° 2808).

Discussion, sur rapport de la commission mixte paritaire, du projet de loi portant modification de l'ordonnance n° 45-174 du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante (n° 2834).

Discussion, sur rapport de la commission mixte paritaire, du projet de loi tendant à renforcer la répression du terrorisme et des atteintes aux personnes dépositaires de l'autorité publique ou chargées d'une mission de service public et comportant des dispositions relatives à la police judiciaire (n° 2833).

Mercredi 19 juin 1996 :

Le matin, à neuf heures :

Débat sur la politique d'investissement telle qu'évoquée par la proposition de loi de M. Jean Royer tendant à la mise en place d'une nouvelle politique d'investissement pour moderniser l'appareil productif et restaurer l'emploi (n° 2832).

(Ordre du jour complémentaire : séance mensuelle réservée à un ordre du jour fixé par l'Assemblée, en application de l'article 48, alinéa 3, de la Constitution.)

L'après-midi, à quinze heures, après les questions au Gouvernement :

Eventuellement, discussion, sur rapport de la commission mixte paritaire, du projet de loi de modernisation des activités financières.

Suite de la discussion du projet de loi relatif à la mise en œuvre du pacte de relance pour la ville (n° 2808).

Jeudi 20 juin 1996, le matin, à *neuf heures*, et l'après-midi, à *quinze heures* :

Discussion, en deuxième lecture, du projet de loi relatif à la Fondation du patrimoine (nos 2805-2847).

Discussion du projet de loi autorisant l'approbation du deuxième protocole annexé à l'accord général sur le commerce des services.

Discussion du projet de loi autorisant l'approbation du troisième protocole annexé à l'accord général sur le commerce des services.

(Ces deux derniers textes faisant l'objet d'une discussion générale commune.)

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de l'accord fiscal sous forme d'échange de lettres entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Panama (n° 2836).

Suite de la discussion du projet de loi relatif à la mise en œuvre du pacte de relance pour la ville (n° 2808).

(Les séances des mardi 18, mercredi 19 et jeudi 20 juin 1996 pourront être prolongées, s'il y a lieu, jusqu'à vingt et une heures trente.)

Vendredi 21 juin 1996, le matin, à *neuf heures* :

Eventuellement, discussion, sur rapport de la commission mixte paritaire, du projet de loi sur la loyauté et l'équilibre des relations commerciales.

Discussion, sous réserve de son adoption par le Sénat, du projet de loi relatif à l'encouragement fiscal en faveur de la souscription de parts de copropriété de navires de commerce.

Eventuellement, suite de la discussion du projet de loi relatif à la mise en œuvre du pacte de relance pour la ville (n° 2808).

Lundi 24 juin 1996, le matin, à *dix heures*, et l'après-midi, à *quinze heures* :

Discussion, sous réserve de son adoption par le Sénat, du projet de loi relatif à l'entreprise nationale France Télécom.

Mardi 25 juin 1996 :

Le matin, à *dix heures* :

Questions orales sans débat.

L'après-midi, à *quinze heures*, après les questions au Gouvernement :

Suite de la discussion du projet de loi relatif à l'entreprise nationale France Télécom.

Mercredi 26 juin 1996 :

Le matin, à *neuf heures* :

Suite de la discussion du projet de loi relatif à l'entreprise nationale France Télécom.

L'après-midi, à *quinze heures*, après les questions au Gouvernement :

Eventuellement, discussion, sur rapport de la commission mixte paritaire, du projet de loi relatif au développement et à la promotion du commerce et de l'artisanat.

Suite de l'ordre du jour du matin.

Jeudi 27 juin 1996 :

Le matin, à *neuf heures* :

Eventuellement, discussion, sur rapport de la commission mixte paritaire, du projet de loi de programmation militaire pour les années 1997 à 2002.

Navettes diverses.

L'après-midi, à *quinze heures* :

Eventuellement, discussion, sur rapport de la commission mixte paritaire, du projet de loi relatif à l'encouragement fiscal en faveur de la souscription de parts de copropriété de navires de commerce.

Navettes diverses.

Eventuellement, **vendredi 28 juin 1996** et **samedi 29 juin 1996** :

Navettes diverses.

TRANSMISSION DE PROPOSITIONS D'ACTES COMMUNAUTAIRES

M. le Premier ministre a transmis, en application de l'article 88-4 de la Constitution, à M. le président de l'Assemblée nationale les propositions d'actes communautaires suivantes :

Communication du 7 juin 1996

N° E 641. – Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative au droit de suite au profit de l'auteur d'une œuvre d'art originale (COM [96] 97 final).

Communication du 10 juin 1996

N° E 642. – Communication du gouvernement de la République fédérale d'Allemagne. – Sixième directive communautaire en matière d'harmonisation de la TVA – Accords internationaux (article 30).

N° E 643. – Proposition de règlement (CE) du Conseil portant suspension temporaire des droits autonomes du tarif douanier commun sur certains produits industriels et agricoles.

N° E 644. – Communication de la commission. Demande d'avis conforme du Conseil et consultation du Comité CECA, au titre de l'article 95 du traité CECA, concernant un projet de décision de la commission concernant la conclusion d'un accord entre la Communauté européenne du charbon et de l'acier et le Kazakhstan relatif au commerce de certains produits sidérurgiques (SEC [96] 845 final).

NOTIFICATION DE L'ADOPTION DÉFINITIVE D'UNE PROPOSITION D'ACTE COMMUNAUTAIRE

Il résulte d'une lettre de M. le Premier ministre en date du 10 juin 1996 qu'a été adoptée définitivement par les instances communautaires, le 3 juin 1996, la proposition d'acte communautaire suivante (communication du mardi 10 juin 1996) :

N° E 592. – Proposition de directive du Conseil concernant l'accord-cadre sur le congé parental conclu par l'UNICE, le CEEP et la CES.

