

# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTE DE M. PHILIPPE SÉGUIN

### 1. Questions au Gouvernement (p. 2).

M. le président.

ÉLECTIONS MUNICIPALES DE VITROLLES (p. 2)

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

FINANCEMENT

DES CONTRATS EMPLOI-SOLIDARITÉ PAR L'ÉTAT (p. 2)

MM. Gérard Saumade, Jacques Barrot, ministre du travail et des affaires sociales.

RÉFORME DE L'UNIVERSITÉ (p. 3)

MM. Serge Monnier, François Bayrou, ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche.

POLITIQUE À L'ÉGARD DE L'ALGÉRIE (p. 4)

MM. Jean-Jacques Descamps, Hervé de Charette, ministre des affaires étrangères.

BAISSE DES PRÉLÈVEMENTS OBLIGATOIRES (p. 4)

MM. Maurice Ligot, Jean Arthuis, ministre de l'économie et des finances.

ACCORD FRANCO-ALLEMAND  
ET SOUVERAINETÉ NATIONALE (p. 5)

MM. Jean-Claude Lefort, Hervé de Charette, ministre des affaires étrangères.

CRÉDIT FONCIER (p. 6)

MM. Jean-Yves Le Déaut, Jean Arthuis, ministre de l'économie et des finances.

TAUX DE TVA (p. 7)

MM. Maurice Depaix, Jean Arthuis, ministre de l'économie et des finances.

CHÔMAGE (p. 7)

MM. Louis Mexandeau, Jacques Barrot, ministre du travail et des affaires sociales.

VISITE DU PRÉSIDENT CHIRAC EN RUSSIE (p. 8)

MM. Robert Pandraud, Hervé de Charette, ministre des affaires étrangères.

SCHÉMAS DE DÉVELOPPEMENT COMMUNAUX (p. 9)

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

GROUPE EURIS (p. 9)

MM. Yvon Jacob, Jean Arthuis, ministre de l'économie et des finances.

VINGT-CINQUIÈME ANNIVERSAIRE  
DU MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT (p. 10)

M. Denis Merville, Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.

PRISE EN CHARGE DE LA PRESTATION DÉPENDANCE (p. 11)

MM. Jean-Luc Prével, Jacques Barrot, ministre du travail et des affaires sociales.

### 2. Réforme du service national. – Explications de vote et vote sur l'ensemble d'un projet de loi (p. 11).

EXPLICATIONS DE VOTE (p. 11)

MM. Olivier Darrason,  
René Galy-Dejean,  
Paul Mercieca,  
Paul Quilès.

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 14)

Adoption, par scrutin, de l'ensemble du projet de loi.

M. Charles Millon, ministre de la défense.

*Suspension et reprise de la séance (p. 14)*

## PRÉSIDENTE DE M. CLAUDE GAILLARD

### 3. Réseau ferré de France. – Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat après déclaration d'urgence (p. 14).

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

M. Alain Marleix, rapporteur de la commission de la production.

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

M. Paul Chollet, au nom de la délégation pour l'Union européenne.

EXCEPTION D'IRRECEVABILITÉ (p. 25)

Exception d'irrecevabilité de M. Fabius : MM. Jean-Jacques Filleul, Michel Grandpierre, Philippe Legras, Mme Ségolène Royal. – Rejet.

## PRÉSIDENTE DE M. DANIEL COLLIARD

QUESTION PRÉALABLE (p. 36)

Question préalable de M. Bocquet : MM. Jean-Claude Gayssot, Marc-Philippe Daubresse, Christian Bataille. – Rejet.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 43)

M. Michel Bouvard,  
Mme Ségolène Royal,  
MM. Dominique Bussereau,  
Michel Grandpierre,  
Yvon Jacob,  
Jean-Louis Idiart,  
Charles Fèvre,  
Jean-Claude Abrioux.

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

### 4. Dépôt d'un rapport (p. 55).

### 5. Ordre du jour (p. 55).

# 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.

Mes chers collègues, je vous indique dès à présent qu'il n'y aura pas de suspension à la fin des questions au Gouvernement. Nous passerons immédiatement aux explications de vote et au vote sur l'ensemble du projet de loi portant réforme du service national.

Nous commençons par les questions du groupe République et Liberté.

### ÉLECTION MUNICIPALE DE VITROLLES

**M. le président.** La parole est à M. Jean Urbaniak.

**M. Jean Urbaniak.** Monsieur le ministre de l'intérieur, dimanche dernier, s'est déroulé dans la commune de Vitrolles le premier tour de scrutin d'une élection municipale qui a fait l'objet d'une médiatisation exceptionnelle, et qui, par là même, ne peut échapper ni aux commentaires ni à l'analyse du Gouvernement.

**M. Didier Boulaud.** Il fallait choisir entre la peste et le choléra !

**M. Jean Urbaniak.** Pour ma part, j'ai trois questions à vous poser, monsieur le ministre.

Tout d'abord, au-delà de considérations à caractère local, avez-vous tiré un enseignement particulier de ce premier tour de scrutin ?

Ensuite – cette question relève plutôt d'une mise en perspective – la très nette partition des suffrages peut-elle être mise en relation avec les choix et les options du Gouvernement, notamment en matière d'immigration et de sécurité, et plus généralement en relation avec votre politique de la ville ?

Enfin, certains membres du Gouvernement s'étant à titre personnel exprimés, de façon souvent nuancée, sur ces questions,...

**Plusieurs députés du groupe socialiste.** De Charette !

**M. Jean Urbaniak.** ... pourrions-nous savoir s'il existe une opinion convergente de l'ensemble des ministres derrière les convictions très clairement affichées en cette matière par M. le Premier ministre ? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

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

**M. Didier Boulaud.** De Charette !

**M. Jean-Louis Debré,** *ministre de l'intérieur.* Monsieur le député, souvenez-vous des propos que j'avais tenus ici même lors d'une élection précédente. La tradition républicaine, à laquelle nous sommes tous attachés,...

**M. Didier Boulaud.** Sauf de Charette !

**M. le ministre de l'intérieur.** ... impose aux membres du Gouvernement d'éviter d'intervenir, que ce soit à l'Assemblée nationale ou au Sénat, dans une élection en cours.

**M. Pierre Bernard.** Très bien !

**M. le ministre de l'intérieur.** Par conséquent, je respecterai cette tradition. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Quant à mes sentiments, vous les connaissez. Je n'ai pas à y revenir. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

### FINANCEMENT DES CONTRATS EMPLOI-SOLIDARITÉ PAR L'ÉTAT

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Saumade.

**M. Gérard Saumade.** Ma question s'adresse à M. le ministre du travail et des affaires sociales.

Une circulaire du 17 décembre 1996 prescrit que l'Etat ne versera plus que 90 % du salaire perçu par les personnes qu'il emploie au titre d'un contrat emploi-solidarité, ou 95 % suivant les modalités mises en place. Les 10 ou 5 % restants seront donc laissés à la charge des différents établissements publics, tels les hôpitaux, les collèges, les lycées, sans parler des palais de justice. Cette mesure, d'apparence bénigne, occasionnera des dépenses importantes pour des budgets de fonctionnement modestes, surtout en raison du nombre des personnes concernées : plus de 300 000 francs, par exemple, pour un hôpital que je connais bien, qui emploie 180 CES.

En outre, une difficulté juridique importante se présente. Dans l'éducation nationale, par exemple, où l'Etat est le premier employeur de CES, il est illégal de verser des salaires à partir de subventions de fonctionnement. Selon d'autres circulaires, ces salaires sont soumis à des conditions telles que les CES en sont exclus.

En tant que président du conseil général de l'Hérault, je reçois des lettres de CES engagés en décembre et licenciés en janvier, des courriers de principaux de collèges qui m'indiquent que, privé de personnel sous contrat emploi-solidarité.

Leur établissement ne pourra pas fonctionner convenablement.

Est-ce l'intention du Gouvernement de faire à des économies ou d'inciter au licenciement des CES de l'Etat, après avoir beaucoup insisté auprès des établissements

concernés pour qu'ils contribuent, le plus possible, à la mise en place du dispositif? Le Gouvernement entend-t-il revenir sur cette mesure, au moins pour ce qui concerne le système éducatif qui est complètement bloqué? Ou bien, s'agissant des collèges, entend-il faire supporter – ce que je n'ose supposer – le poids de la charge aux conseils généraux? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

**M. Jacques Barrot, ministre du travail et des affaires sociales.** Monsieur Saumade, soyez sûr que je partage vos préoccupations, étant moi-même président de conseil général, de même que le ministre de l'éducation nationale.

Auparavant, les prises en charge pouvaient être très variables. Le fonds de compensation intervenait, selon les cas, à des niveaux différents. La démarche a été de clarifier et de simplifier le dispositif. Désormais, ce fonds intervient selon deux cas de figure. La prise en charge est de 85 % s'il s'agit d'un chômeur de longue durée et de 95 % s'il s'agit d'un RMiste, d'un chômeur de très longue durée ou d'un chômeur de plus de cinquante ans, c'est-à-dire toutes les personnes concernées en priorité.

Par ailleurs, – c'est le deuxième axe de la réforme en la matière – une participation modeste mais réelle reste à la charge de l'employeur pour responsabiliser celui qui fait appel à un CES.

**M. Gérard Saumade.** Mais l'employeur, c'est l'Etat!

**M. le ministre du travail et des affaires sociales.** En général, lorsque c'est l'Etat ou tout au moins un service dépendant de lui qui emploie des CES, les solutions doivent être trouvées sur le budget de l'Etat.

Mais vous avez vous-même souligné que les collectivités locales emploient un tiers des CES.

**M. Dominique Dupilet.** Et pour les collèges?

**M. le ministre du travail et des affaires sociales.** Un effort leur est demandé, c'est vrai, mais il reste très modique dès lors qu'il s'agit de publics prioritaires en faveur desquels il faut consentir un effort particulier de solidarité.

**M. Dominique Dupilet.** Et pour les collèges?

**M. Jean-Pierre Brard.** Avec quels sous?

**M. le ministre du travail et des affaires sociales.** Nous trouverons les solutions nécessaires si des problèmes apparaissent ici et là.

**M. Michel Meylan.** Très bien!

**M. Christian Bataille.** Demain, monsieur Barrot!

**M. le ministre du travail et des affaires sociales.** Monsieur Saumade, j'ai bien conscience qu'il faut offrir les postes de CES concernées, d'une part, aux personnes et, d'autre part, aux établissements publics. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. le président.** Nous passons aux questions du groupe Union pour la démocratie française et du Centre.

#### RÉFORME DE L'UNIVERSITÉ

**M. le président.** La parole est à M. Serge Monnier.

**M. Serge Monnier.** Ma question s'adresse à M. le ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche.

Monsieur le ministre, les trop nombreux échecs qui surviennent pendant le premier cycle universitaire, échecs souvent dus à une mauvaise orientation, et la disparité des moyens dont disposent les étudiants pour vivre et pour étudier rendaient nécessaires de profonds changements. Tout le monde en convient.

Il y a dix-huit mois, avec les états généraux de l'Université, vous avez lancé une concertation large à laquelle ont participé les acteurs principaux du monde universitaire. Ce matin, vous avez présenté un premier rapport d'étape. Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous préciser quelles sont les principales dispositions que vous proposez de mettre en œuvre pour améliorer les conditions de vie et d'études de plusieurs centaines de milliers d'étudiants?

En outre, quels enseignements tirez-vous, à partir de l'expérience acquise, de la méthode utilisée pour conduire la réforme? (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche.

**M. François Bayrou, ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche.** Monsieur Monnier, je vous remercie. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)...

**M. le président.** Allons, allons!

**M. le ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche.** ... d'avoir noté que la réforme de l'Université, qui était il y a peu réputée infaisable, était désormais sur de très bons rails, et aussi qu'elle s'appuyait sur un certain nombre de dispositions principales, dont les deux que vous avez indiquées.

Premièrement, à leur entrée à l'Université, les étudiants ne seront plus désormais victimes de décisions d'orientation hasardeuses puisqu'ils disposeront d'un semestre initial pour vérifier la pertinence de leur choix, leur vocation face à une discipline qu'ils découvrent, et se familiariser avec le mode de travail à l'Université.

**M. Michel Meylan.** Très bien!

**M. le ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche.** A l'issue de cette période, ils pourront soit confirmer leur choix, soit le modifier. C'est un changement profond. Ainsi est apportée aux étudiants l'assurance que la liberté d'orientation prend un sens tout différent à partir du moment où elle est éclairée par une connaissance précise du niveau et des exigences du diplôme.

Deuxièmement, le statut de l'étudiant va évoluer profondément: d'abord les aides sociales seront accordées ensuite sur des critères vraiment sociaux; la place de l'étudiant au sein de l'Université sera modifiée.

Tels sont les deux principaux aspects d'une réforme dont j'ai présenté à deux reprises déjà les éléments de principe à l'Assemblée nationale. Je suis prêt à revenir pour en présenter les modalités, si toutefois la Conférence des présidents m'y invite.

Enfin, je considère comme vous, monsieur le député, qu'une réforme de cette ampleur ne peut être conduite à son terme que dans la mesure où les acteurs sont directement associés à son élaboration grâce à un processus de

participation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

#### POLITIQUE FRANÇAISE À L'ÉGARD DE L'ALGÉRIE

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

**M. Jean-Jacques Descamps.** Ma question s'adresse à M. le ministre des affaires étrangères.

Les drames que vivent quotidiennement les Algériens ne peuvent nous laisser indifférents, d'autant qu'ils concernent de nombreux résidents en France dont la famille est restée là-bas.

Compte tenu de l'histoire entre nos deux pays, et qui fait partie des souvenirs les plus intenses de beaucoup d'entre nous, la France ne peut refuser de contribuer activement au retour de la paix et de la sérénité en Algérie, pays proche à tous points de vue, d'autant que notre sécurité pourrait en être affectée positivement.

Or toute tentative d'intervention purement française semble se heurter à l'accusation d'ingérence dans les affaires d'un autre pays. On nous reproche en outre des appréciations considérées comme trop empreintes de nos liens historiques et économiques.

En conséquence, certains, ici ou en Algérie, suggèrent une intervention européenne. D'autres craignent ou espèrent l'action d'autres pays. La France doit-elle se taire ? Comment peut-elle aider à faire gagner la démocratie et la paix dans ce pays ?

Monsieur le ministre, quelles sont les réflexions et les analyses du Gouvernement à ce sujet ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des affaires étrangères.

**M. Christian Bataille.** Voilà le chouan ! Vive la République !

**M. le président.** Je vous en prie, monsieur Bataille.

**M. Hervé de Charette,** *ministre des affaires étrangères.* Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés.

**M. Christian Bataille.** Voilà l'allié du Front national !

**M. le président.** Monsieur Bataille, attention ! Je ne le dirai pas deux fois.

Poursuivez, monsieur le ministre !

**M. le ministre des affaires étrangères.** J'espère que, s'agissant de l'Algérie, le Parlement voudra bien considérer que cette question mérite notre attention et notre gravité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Comment, en effet, n'avoir pas à l'esprit, dans le drame que connaît actuellement l'Algérie, tant de liens d'hier et d'aujourd'hui qui nous unissent à ce pays voisin et ami ?

La France condamne avec la plus ferme énergie, de toutes ses fibres, l'odieux terrorisme que nous voyons tous les jours, hélas ! se déployer de l'autre côté de la Méditerranée.

Pour autant, monsieur Descamps, je ne crois pas que la solution à la crise que connaît l'Algérie puisse venir de l'extérieur de ce pays.

**M. Alain Marsaud et M. René André.** Très bien !

**M. le ministre des affaires étrangères.** Elle doit venir de l'intérieur. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Nous entretenons avec l'Algérie des relations d'Etat à Etat, que nous voulons saines, cordiales et denses. Chacun sait bien que la solution à cette crise sera de nature politique. Les élections présidentielles qui ont eu lieu ont été jugées satisfaisantes par la communauté internationale. Nous espérons que les élections législatives et locales qui ont été annoncées pour cette année se dérouleront dans des conditions similaires.

Enfin, mesdames, messieurs, je tiens à redire que c'est à Alger, c'est au peuple algérien d'en décider. Quant à nous, nous sommes et serons toujours, là comme ailleurs, du côté de la démocratie. (*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. Didier Boulaud.** Pas vous !

**M. Christian Bataille.** Vous êtes la peste et le choléra ! (*Protestations 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.** Messieurs, je vous en prie ! Un peu de calme !

#### BAISSE DES PRÉLÈVEMENTS OBLIGATOIRES

**M. le président.** La parole est à M. Maurice Ligot.

**M. Maurice Ligot.** Ma question s'adresse à M. le ministre de l'économie et des finances.

Avec le budget de 1997, l'Etat s'est engagé dans un effort de réduction des charges fiscales dont le poids, avec celui des charges sociales, freine considérablement et la consommation des ménages et l'investissement des entreprises. Cet effort de réduction va se poursuivre sur cinq ans, comme nous l'avons voté.

Pour autant, sera-t-il suffisant pour favoriser la reprise de l'économie et la création d'emplois ? Car telle doit être notre préoccupation, celle du Gouvernement comme celle du Parlement. En tout cas, c'est la préoccupation permanente de l'UDF qui s'inquiète du niveau élevé de la TVA et du niveau réellement excessif de la taxe intérieure sur les produits pétroliers. A l'occasion de la dernière discussion budgétaire, notre groupe parlementaire avait demandé au Gouvernement des engagements précis sur ces points.

**Un député du groupe socialiste.** Il ne les a pas tenus !

**M. Maurice Ligot.** Nous comprenons bien que le Gouvernement insiste sur la nécessité de respecter le critère de Maastricht qui fixe le déficit budgétaire annuel maximal (« Ah ! » sur les bancs du groupe communiste.)...

**M. Maxime Gremetz.** Quel aveu !

**M. Maurice Ligot.** ... à 3 % du PIB. Cela correspond, en fait, à une simple règle de bonne gestion pour éviter de grossir exagérément l'endettement de l'Etat, comme cela s'est produit au cours des années passées.

Le Gouvernement se doit donc d'agir dans ce cadre. Mais nous tenons à rappeler avec force la nécessité parallèle de poursuivre avec détermination la réduction des prélèvements obligatoires – charges fiscales et charges sociales – et, pour y parvenir, de poursuivre courageusement la réduction progressive des dépenses publiques.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous pose les deux questions suivantes :

Le Gouvernement est-il déterminé à poursuivre et à amplifier la réduction des charges fiscales et sociales à côté du plan de réduction sur cinq ans de l'impôt sur le revenu ?

Compte tenu de la nécessité de créer des emplois, préoccupation essentielle que nous avons sans cesse présente à l'esprit, et d'une amélioration de la conjoncture économique que nous ne sommes pas les seuls à constater, dans quelle direction le Gouvernement a-t-il l'intention de s'orienter : baisse des charges sociales ou baisse des impôts indirects que j'ai cités, TVA et TIPP ? (*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 de l'économie et des finances.

**M. Jean Arthuis, ministre de l'économie et des finances.** Monsieur le député, la détermination du Gouvernement est totale : nous devons réduire le poids de l'impôt et l'année 1997 constitue, de ce point de vue, l'an I de la baisse de l'impôt sur le revenu, l'an I de la réforme fiscale. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialistes.*)

**M. Jean-Pierre Brard.** Heureusement que vous ne serez plus là pour l'an II !

**M. le ministre de l'économie et des finances.** Il y a certes, aujourd'hui, des perspectives encourageantes et prometteuses. Nous observons une conjonction de signaux très favorables : une baisse des taux d'intérêt sans précédent, une appréciation du dollar, de la lire, de la livre sterling...

**M. Jean-Claude Gayssot.** Et surtout des profits !

**M. le ministre de l'économie et des finances.** ... tous facteurs qui doivent consolider notre croissance.

Dans ces conditions, nous pouvons espérer des ressources fiscales plus substantielles. Mais soyons prudents : nous avons d'abord à réduire les déficits publics. C'est parce que nous avons commencé à le faire que nous avons obtenu une baisse significative des taux d'intérêt. C'est là que réside notre marge de manœuvre la plus substantielle. C'est ainsi que nous pourrions favoriser l'investissement, la croissance et l'emploi...

**M. Jean-Pierre Brard.** Il n'y a pas que la Bourse, il y a aussi les ANPE !

**M. le ministre de l'économie et des finances.** ... et lutter efficacement contre le chômage. Pendant cette année 1997, nous devons respecter un double objectif : alléger le poids de l'impôt...

**M. Jean-Pierre Brard.** Et augmenter le chômage !

**M. le ministre de l'économie et des finances.** ... et soutenir la croissance par la baisse des déficits publics.

Nous aurons dans quelques mois, ici même, un débat d'orientation budgétaire.

**M. Jean-Yves le Déaut.** Vous vous voilez la face !

**M. le ministre de l'économie et des finances.** C'est à cette occasion, monsieur le député, que le Gouvernement confirmera sa détermination absolue de baisser les impôts.

**M. Jean-Pierre Brard.** Il y a plus fort que Scapin, ce sont « les Fourberies d'Arthuis » !

**M. le président.** Monsieur Brard...

**M. le ministre de l'économie et des finances.** Au-delà de l'impôt sur le revenu, il faut, comme vous en avez exprimé le souhait, s'interroger sur ce qui pourrait être accompli pour réduire le poids des impôts de consommation, mais également des charges qui pèsent sur les salaires (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste*), car elles peuvent, à l'heure de l'économie globale, être des facteurs d'incitation à la délocalisation de l'emploi.

Nous aurons ce débat dans quelques mois. Pour l'immediat, monsieur le député, notre détermination est de réduire le déficit public et d'abaisser le niveau de l'impôt. (*Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

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

#### ACCORD FRANCO-ALLEMAND DE DÉFENSE ET SOUVERAINETÉ NATIONALE

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Claude Lefort.

**M. Jean-Claude Lefort.** Ma question s'adresse à M. le Premier ministre, car il s'agit d'une question fondamentale touchant au présent et à l'avenir de notre pays. Ma question s'appelle « souveraineté nationale ». Ma question s'appelle « France libre ».

Depuis que nous avons eu connaissance, dans des conditions très discutables, de l'accord franco-allemand de défense, les déclarations des plus hautes autorités allemandes et américaines se sont multipliées quant à la signification profonde de ce texte. Contrairement à ce qui a été affirmé au cours de cette sorte de débat que le Gouvernement nous a finalement concédé, ce texte constitue bien un accord, un traité, ainsi qu'en témoigne son caractère impératif.

Ce véritable traité dépasse les engagements européens de la France puisqu'il prévoit, ni plus ni moins, d'intégrer notre défense nationale dans l'OTAN sous direction américano-germanique. Il s'agit d'une rupture fondamentale de la politique française, toujours moderne, initiée il y a trente ans par le général de Gaulle (*Exclamations puis applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République*), politique que nous avons, je vous le rappelle, mes chers collègues...

**M. Pierre Mazeaud.** Combattu !

**M. Jean-Claude Lefort.** ... soutenue. (*Vives 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. Pierre Lellouche.** Menteur !

**M. le président.**

Je vous en prie ! Poursuivez, monsieur Lefort.

**M. Jean-Claude Lefort.** Tout cela nous ramène à des vieilleries : la destruction du lien armée-nation, d'une part, l'abandon de la souveraineté de la France et sa soumission à l'étranger, d'autre part.

Dans ces conditions, au nom du groupe communiste – et j'espère que l'ensemble des groupes partagera notre exigence – je demande à M. le Premier ministre l'organisation d'un vrai débat suivi d'un vote, afin que chacun prenne ses responsabilités devant la France entière.

Oui ou non la France doit-elle disparaître ? (« Non ! Non ! » sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.) Telle est la question. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des affaires étrangères.

**M. Didier Boulaud.** Pas lui ! Pas lui !

**M. Michel Fromet.** Il est disqualifié !

**M. Christian Bataille.** Encore « la peste et le choléra » !

**M. le président.** Je vous en prie, mes chers collègues !

**M. Hervé de Charette,** *ministre des affaires étrangères.* Je n'ai pas l'intention, monsieur le président, de supporter cette espèce de terrorisme du groupe socialiste, qui a une grande part de responsabilité, je le rappelle, dans le poids qu'a pris le Front national dans la vie politique d'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. – Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

J'en viens à votre question, monsieur le député, mais est-ce une question ?

Dire que la France perd sa souveraineté...

**M. Maxime Gremetz.** C'est vrai !

**M. le ministre des affaires étrangères.** ... parler d'une mise en cause de l'indépendance nationale...

**M. Maxime Gremetz.** C'est vrai !

**M. le ministre des affaires étrangères.** ... à propos d'un texte qui n'est pas un traité, mais un document d'orientation...

**M. Jean-Claude Lefort.** Impératif !

**M. le ministre des affaires étrangères.** ... à propos d'un texte qui marque, entre la France et l'Allemagne, la détermination de coopérer davantage encore en matière militaire, de politique de défense et dans le domaine de l'armement, c'est évidemment heurter le simple bon sens.

**M. Jean-Claude Lefort.** Non !

**M. le ministre des affaires étrangères.** Chacun sait bien que ces orientations remontent au traité de l'Elysée de 1963. Nous ne faisons aujourd'hui qu'appliquer, dans le domaine de la coopération militaire, ce qui figurait déjà dans le traité de l'Elysée.

**M. Jean-Claude Lefort.** Faux ! Depuis, nous avons quitté l'OTAN !

**M. le ministre des affaires étrangères.** On ne peut donc pas dire que nous soyons en avance !

Enfin, monsieur le député, ne comptez pas sur moi pour partager, en quoi que ce soit, votre attitude étroitement nationaliste, qui ne correspond, ni de près ni de loin, à l'intérêt de la nation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République. – Protestations sur les bancs du groupe communiste et sur plusieurs bancs du groupe socialiste.*)

**M. Claude Bartolone.** C'est la peste et le choléra réunis !

**M. Charles Ehrmann.** C'est vous qui êtes lamentables !

**M. le président.** Un peu de calme !

Nous en venons aux questions du groupe socialiste.

#### CRÉDIT FONCIER

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Ma question s'adresse à M. le Premier ministre.

Il apparaît aujourd'hui que le rapport commandé à Paribas par le ministre de l'économie sur la situation du Crédit foncier ne met pas en cause la viabilité de l'établissement, qui a réalisé 1 milliard de bénéfices en 1996 et dont les provisions avaient été surévaluées de plusieurs milliards. Pourtant, c'est sur ce rapport que le ministre de l'économie a fondé son plan de reprise des activités et de la moitié des salariés par le Crédit immobilier de France, à moins que ce ne soit sur les conseils de M. Périssol, qui a naguère présidé aux destinées de cet établissement.

Le plan Arthuis est totalement rejeté par les salariés, qui en demandent le retrait. Ils occupent le siège de l'établissement depuis deux semaines et dénoncent l'entreprise de démantèlement du logement social qui est en marche depuis la suppression, sans aucune mesure d'accompagnement, des prêts PAP.

Les rencontres avec le conciliateur, pour l'instant, ne donnent rien. Ne cherchez plus à gagner du temps ! Vos responsabilités apparaissent au grand jour. (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*) Que propose aujourd'hui le Gouvernement à la place du plan Arthuis ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

**M. Didier Boulaud.** A cheval !

**M. le président.** Je vous en prie !

**M. Jean Arthuis,** *ministre de l'économie et des finances.* Monsieur le député, si une responsabilité apparaît au grand jour...

**M. Jean-Yves Le Déaut.** C'est bien la vôtre !

**M. le ministre de l'économie et des finances.** ... c'est bien celle de la gestion socialiste, qui a mis le Crédit foncier dans les plus extrêmes difficultés. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République. – « Périssol, Périssol ! » sur les bancs du groupe socialiste.*)

Nous avons dû, et nous devons aujourd'hui assumer cette situation. Nous le faisons avec lucidité et avec détermination. Le Gouvernement a toujours eu le souci de préserver l'emploi au Crédit foncier. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

Vous faites référence à un rapport de Paribas, qui date du début du mois de décembre. A l'évidence, les positions que j'ai été amené à prendre dans l'urgence au mois de juillet ne pouvaient en aucune façon être fondées sur ce rapport.

Je trouve déplorable, monsieur le député, que vous mettiez en cause M. Périssol, qui n'est pour rien dans le traitement de ce dossier. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** Un peu de calme !

**M. le ministre de l'économie et des finances.** Un médiateur, M. Rouvillois, est chargé de faciliter le dialogue entre l'intersyndicale, le gouverneur du Crédit foncier et l'Etat. Laissons cette médiation s'accomplir. Je ne doute pas que nous trouverons une solution de raison pour préserver la situation de l'emploi.

Nous gérons un héritage.

**M. Dominique Dupilet.** Vous êtes au pouvoir depuis 1993 !

**De nombreux députés du groupe socialiste.** Depuis quatre ans !

**M. le ministre de l'économie et des finances.** C'est parce que, entre 1988 et 1993, il y a eu des décisions fâcheuses dans la gestion du Crédit foncier de France qu'aujourd'hui nous devons assumer et faire face. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République. – Protestations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Ce n'est pas une réponse !

#### TAUX DE TVA

**M. le président.** La parole est à M. Maurice Depaix.

**M. Maurice Depaix.** Après ses mensonges sur le livret A (*Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre*) puis les mêmes mensonges sur le plan d'épargne logement, le Gouvernement se prépare-t-il à remettre en cause l'engagement qu'il a pris devant le Parlement d'annuler la majoration de TVA dès que possible ?

Pour justifier, en août 1995, l'augmentation dite « temporaire » du taux de TVA de 18,6 % à 20,6 %, le Gouvernement affirmait que cette mesure serait supprimée dès que reprise de l'emploi et réduction des dépenses assureraient un déficit public inférieur à 3 % du produit intérieur brut. Aujourd'hui, manifestement, la doctrine a changé. Le Gouvernement préfère s'engager sur une accélération de la baisse de l'impôt sur le revenu qui ne bénéficiera qu'à la moitié des Français.

Plutôt que d'aider tous les Français en baissant la TVA payée par tous et qui pèse particulièrement sur les plus démunis et sur les familles, notamment nombreuses, pourquoi le Gouvernement, à la veille des élections de 1998, préfère-t-il reporter *sine die* la baisse du taux de TVA ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

**M. Didier Boulaud.** Il est nul !

**M. Jean-Pierre Brard.** Revoilà Pinocchio !

**M. le président.** Monsieur Brard...

**M. Jean Arthuis,** *ministre de l'économie et des finances.* Monsieur le député, avant de baisser précipitamment les impôts, le Gouvernement entend faire preuve de responsabilité et réduire le déficit public.

Vous vous interrogez sur le calendrier du retour au taux de TVA de 18,6 %. Croyez bien que c'est l'impatience du Gouvernement. (*Rires sur les bancs du groupe socialiste.*) Si, pendant l'été 1995, nous avons dû nous résigner à accroître ce taux, c'était pour rééquilibrer les finances publiques et pour alléger les charges sociales qui pèsent sur les salaires les plus modestes.

**M. Didier Boulaud.** A qui espérez-vous le faire croire ?

**M. le ministre de l'économie et des finances.** En effet, à l'heure de l'économie globale, nous avons d'abord à préserver l'emploi.

**M. Arthur Dehaine.** Très bien !

**M. le ministre de l'économie et des finances.** Ce qu'attendent nos compatriotes, c'est de l'emploi pour les plus jeunes et pour tous les Français.

Si nous voulons préserver l'emploi, allégeons plutôt les charges sociales, car la TVA frappe de la même façon les produits qui viennent de l'extérieur et les produits manufacturés en France. Ayons toujours à l'esprit cette problématique.

Notre préoccupation, c'est la cohésion sociale et l'emploi.

**M. Didier Boulaud.** Vous faites de la cohésion sociale à Longchamp ?...

**M. le ministre de l'économie et des finances.** C'est dans cette perspective que nous avons procédé à cet arbitrage, car la TVA, je le répète, frappe indifféremment les produits et les services quelle que soit leur origine. Si nous voulons favoriser l'emploi, ne nous trompons pas de mesure, ne nous trompons pas d'objectif !

**M. Didier Boulaud.** A dada !

**M. le président.** Chut !

**M. le ministre de l'économie et des finances.** Enfin, je note que vous ne considérez pas comme nécessaire la baisse de l'impôt sur le revenu. Puis-je vous faire observer que la réforme votée par le Parlement à l'automne favorise d'abord et avant tout ceux qui travaillent, et en particulier les familles ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

#### CHÔMAGE

**M. le président.** La parole est à M. Louis Mexandeu. (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. Louis Mexandeu.** Messieurs du Gouvernement, n'oubliez pas que vous êtes au pouvoir depuis quatre ans ! Qu'il s'agisse des impôts ou de l'emploi, en quatre ans, depuis que l'UDF et le RPR dirigent le pays...

**M. Charles Ehrmann.** Et vous, qu'avez-vous fait en dix ?

**M. le président.** Monsieur Ehrmann...

**M. Louis Mexandeu.** ... plus de 450 000 emplois ont été perdus. Et depuis que M. Juppé est Premier ministre, c'est 200 000 emplois qui ont été détruits. (*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. Jean-Michel Ferrand.** On est loin de vos chiffres !

**M. le président.** Un peu de calme !

**M. Louis Mexandeu.** L'optimisme que vous affichez à la seule vue des statistiques du chômage de décembre n'est pas très sérieux. Il ne faut pas confondre la reprise de la Bourse avec la reprise de l'emploi...

**M. Maurice Depaix.** Très bien !

**M. Louis Mexandeu.** ... car l'embellie est essentiellement financière. Certes, les indices de la Bourse atteignent des sommets inégalés, mais le chômage a pro-

gressé de près de 3 % en 1996. Selon l'ancien « baromètre », qui prenait en compte les chômeurs ayant un petit boulot, la progression atteint même 4,6 %. (« *C'est faux !* » sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.) Et selon le bureau international du travail, on atteint un taux record de 12,7 % de chômeurs et une progression de 9,2 % pour 1996 ! (*Protestations sur les mêmes bancs.*)

Alors ne soyez pas trop optimistes ! L'avenir reste sombre et les conjoncturistes de l'INSEE n'excluent pas un chômage culminant à 13 % à la mi-1997 ! (*Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. le président.** Silence !

**M. Louis Mexandeau.** Or les réponses...

**M. Alain Griotteray.** La question !

**M. Louis Mexandeau.** ... que vous avez apportées ne permettront pas d'embauches pour un emploi durable. De même, le chômage de longue durée continue de progresser. En 1996, plus d'emplois ont été détruits que créés.

Les Français sont inquiets. La peur du licenciement gagne toutes les communes et toutes les couches de la société. L'emploi précaire se banalise et constitue désormais l'antichambre de l'exclusion.

Messieurs les ministres, quand votre gouvernement se décidera-t-il à avoir une véritable politique de l'emploi ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Lucien Degauchy.** Ce n'est plus une question, c'est un réquisitoire !

**M. le président.** Puis-je rappeler à M. Mexandeau la recommandation du président Fabius : sept lignes pour la question ! (*Sourires. – Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

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

**M. Jacques Barrot, ministre du travail et des affaires sociales.** Monsieur Mexandeau, je ne suis pas sûr que ceux qui recherchent un emploi soient très satisfaits d'un débat nourri d'invectives et d'accusations tous azimuts. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*) Ils attendent autre chose !

Mais, puisque vous avez parlé de destructions d'emplois, je vous rappelle que, pour 1992, avec un taux de croissance d'environ 1 %, le bilan objectif, le bilan officiel est de 200 000 emplois détruits ! En 1996, avec le même taux de croissance, nous avons déploré la disparition d'à peine 20 000 emplois. (*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. Didier Boulaud.** Vous êtes au pouvoir depuis quatre ans !

**M. le ministre du travail et des affaires sociales.** Pourquoi ? Parce que nous avons enrichi la croissance en emplois. C'est le fruit de l'effort du pays et de la majorité actuelle.

Si vous le souhaitez, je suis prêt à examiner avec vous le bilan des législatures socialistes en matière de destructions d'emplois.

**M. Claude Bartolone.** Quatre ans !

**M. le ministre du travail et des affaires sociales.** Je n'attends que cela pour confronter nos chiffres ! (*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.** Nous en venons aux questions du groupe du Rassemblement pour la République.

#### VISITE DU PRÉSIDENT CHIRAC EN RUSSIE

**M. le président.** La parole est à M. Robert Pandraud.

**M. Robert Pandraud.** Monsieur le ministre des affaires étrangères, la qualité primordiale du diplomate, disait Paul Cambon, est, comme celle de l'épicier, le bon sens. Nous nous réjouissons que, grâce à l'action du Président de la République et à la vôtre (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste*), notre diplomatie ait retrouvé le bon sens.

En effet, elle prend acte que la Russie, même pauvre, est et sera toujours une très grande puissance européenne et mondiale. Elle prend acte que la Russie, comme les grandes nations européennes, ne se livre plus aux jeux stériles et criminels qui ont été à l'origine des deux grandes guerres mondiales. Elle prend acte que la démocratisation de la Russie, quelles qu'en soient les difficultés, est bien engagée grâce à Boris Eltsine. Elle prend acte que l'OTAN doit sans doute être réformée mais que son élargissement ne pourra se faire sans l'accord de la Russie et certainement pas contre elle.

**M. Pierre Lellouche.** Très bien !

**M. Robert Pandraud.** Dans quelle mesure la visite de Jacques Chirac à Boris Eltsine, monsieur le ministre, vous permet-elle de mieux préciser les enjeux des discussions actuelles tant sur le plan de la sécurité que sur celui des relations économiques bilatérales ? (*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 ministre des affaires étrangères. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Hervé de Charette, ministre des affaires étrangères.** Monsieur le député, je vous remercie de me donner l'occasion d'exprimer en quelques mots devant vous (*Protestations sur le banc du groupe socialiste*)...

**M. Christian Bataille.** N'avez-vous donc pas honte, monsieur de Charette ?

**M. le président.** Je vous en prie, mes chers collègues !

**M. le ministre des affaires étrangères.** ... un bref bilan de la visite du Président Chirac à Moscou. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Augustin Bonrepaux.** Les propos que vous tenez sont honteux, monsieur de Charette !

**M. le président.** Un peu de tenue, le sujet est important !

**M. Michel Fromet.** De Charette démission !

**M. le ministre des affaires étrangères.** Le groupe socialiste paraît particulièrement excité aujourd'hui ! (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)



**M. le président.** Messieurs, vous n'empêchez pas le ministre de parler, croyez-moi !

Vous avez la parole, monsieur le ministre.

**M. le ministre des affaires étrangères.** Merci, monsieur le président.

Monsieur Pandraud, nous sommes décidés à établir entre la Russie et ses partenaires de l'Europe de l'Ouest, et en particulier la France, des relations solides fondées à la fois sur un dialogue politique intense et sur la reconnaissance, comme vous l'avez très bien dit, de l'importance de la Russie dans le monde de demain.

**M. Christian Bataille.** M. de Charette, c'est M. Vitrolles ou plutôt M. Vitriol !

**M. le ministre des affaires étrangères.** L'objectif est d'éviter que se produisent, demain, des fractures comme il y en eut hier. En Europe, nous passons d'un monde de confrontation à un monde de coopération.

C'est pourquoi le Président Elstine et le Président Chirac ont évoqué ce qu'il est convenu d'appeler l'architecture de sécurité en Europe. Il y a les projets que nous avons pour la rénovation de l'Alliance ; il y a son élargissement et le rôle que l'OSCE doit être appelée à jouer à l'avenir afin que chaque pays d'Europe ait demain des réponses concrètes à ses préoccupations de sécurité. Cela vaut pour la Russie évidemment.

C'est la raison pour laquelle nous travaillons à faire en sorte que les projets de l'Alliance Atlantique fassent l'objet d'une discussion amicale et fraternelle avec nos amis russes.

**M. Didier Boulaud.** Vous êtes disqualifié, monsieur de Charette !

**M. le ministre des affaires étrangères.** Ainsi l'ensemble de ces projets contribuera non pas à inquiéter,...

**M. Didier Boulaud.** La peste et le choléra !

**M. le ministre des affaires étrangères.** ... mais à rassurer, non pas à créer une nouvelle fracture mais une plus grande sécurité en Europe.

Les discussions entre les deux présidents ont été très positives, ouvrent des perspectives, et vont permettre d'engager les négociations...

**M. Christian Bataille.** Avec le Front national, sans doute, monsieur de Charette !

**M. le ministre des affaires étrangères.** ... prévues dans les semaines qui viennent. Je crois donc que ce déplacement a été très fructueux dans la voie et la ligne que vous avez vous-même tracée, monsieur Pandraud. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

#### SCHÉMAS DE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAUX

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Charié.

**M. Jean-Paul Charié.** Monsieur le ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat, dans de nombreux départements, les acteurs se mobilisent sur les schémas de développement commerciaux. Cela prouve l'intérêt de l'initiative que nous avons formalisée dans la loi du 5 juillet.

L'enjeu de ces schémas est double : premièrement, impulser une dynamique concertée du commerce ; deuxièmement, modifier les règles nationales, régionales

et locales d'ouverture des points de vente au public. Mais avant d'élaborer ces schémas, nous devons mener des études de faisabilité. Il ne faut donc pas laisser croire qu'on peut mettre en place des schémas locaux dès aujourd'hui. Est-ce bien votre position, monsieur le ministre ? Un calendrier est-il prévu ? (*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 ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat.

**M. Jean-Pierre Raffarin,** *ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat.* Monsieur le député, vous avez tout à fait raison, il nous faut maintenant mettre en place ces expérimentations que vous avez souhaitées à l'occasion du débat parlementaire, puisque c'est à vous que nous devons cette expression de « schéma de développement commercial ».

Il s'agit en effet, aujourd'hui, de prolonger les textes d'urbanisme par une vraie décentralisation. Mais nous avons au préalable d'importantes questions à régler. Quel périmètre ? La ville, l'agglomération ou le département ? Quelle valeur juridique ? Une valeur indicative pour la commission départementale d'équipement commercial ? Ou une valeur qui s'impose aux tiers, comme le POS ? Il faut expérimenter.

Ayant achevé les consultations nécessaires, je vous propose deux types d'expérimentation : d'une part, dans une dizaine de villes en collaboration avec la fédération nationale des agences d'urbanisme ; d'autre part, dans une dizaine de sites allant du pays, par exemple celui de Pithiviers, à la ville, par exemple Amiens, ou au département, par exemple l'Indre-et-Loire. Mais, à chaque fois, les opérateurs seront distincts. Cela pourra être la fédération nationale des agences d'urbanisme, les agences commerciales, la préfecture, la chambre de commerce, voire le département. Nous allons multiplier les expériences avec divers interlocuteurs. Cela se fera dans la concertation. La semaine prochaine, je proposerai notamment au groupe de parlementaires animé par M. Royer une liste des expérimentations envisagées afin que, dès ce mois-ci, celles-ci puissent se concrétiser sur le terrain. Je serai ainsi en mesure d'informer à la fin de cette année la représentation nationale sur ce que pourrait être la suite des schémas de développement commerciaux, comme nous nous y étions engagés dans la loi du 5 juillet 1996. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

#### GRUPE EURIS

**M. le président.** La parole est à M. Yvon Jacob.

**M. Yvon Jacob.** Monsieur le ministre de l'économie et des finances, nous venons d'apprendre par la presse que le consortium de réalisation, qui est la structure de cantonnement chargée de gérer les conséquences de la Banque industrie du Crédit lyonnais, venait de vendre pour 500 millions de francs deux paquets de titres. Le premier concerne 6,5 % du capital d'EURIS et le deuxième 21,4 % de Foncière EURIS. Or ces titres avaient été achetés par le Crédit lyonnais pour un milliard de francs. Cette opération coûte donc 500 millions aux contribuables.

Mais ce qui est très surprenant c'est que l'acheteur à bas prix de ces titres n'est autre que le fondateur et actionnaire principal du groupe EURIS, M. Jean-Charles Naouri, ancien directeur de Pierre Bérégoovoy, alors ministre des finances. (*« Ah ! » sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. Didier Boulaud.** Parlez-nous donc des grues Poclair !

**M. Yvon Jacob.** M. Naouri avait été extrêmement soutenu par le Crédit lyonnais pour lancer son groupe et il trouve aujourd'hui le moyen d'y renforcer sa position dans des conditions financières tout à fait particulières.

**M. Didier Boulaud.** Parlez-nous des grues !

**M. Yvon Jacob.** Monsieur le ministre, j'aimerais savoir si ces informations sont exactes et, dans le cas où elles le seraient, si vous ne trouvez pas cette opération particulièrement choquante à la fois vis-à-vis du contribuable français,...

**M. Didier Boulaud.** Qu'est-ce que c'est que ce moralisme ?

**M. Yvon Jacob.** ... et compte tenu des circonstances qui l'entourent. (*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 ministre de l'économie et des finances.

**M. Jean Arthuis, ministre de l'économie et des finances.** Monsieur le député, les contribuables français ne peuvent qu'être révoltés par les déconvenues, dans les années 80, du Crédit lyonnais et de la Banque industrie.

**M. Jean-Michel Ferrand.** Et les responsabilités ?

**M. le ministre de l'économie et des finances.** En ce qui concerne les responsabilités, j'ai saisi les juridictions afin que les responsables, s'il y a des faits de nature pénale, soient sanctionnés en conséquence.

Dans le cas particulier, de quoi s'agit-il ? De l'intérêt manifesté par le groupe Crédit lyonnais pour deux sociétés animées par M. Jean-Charles Naouri, EURIS et Société Foncière EURIS, qui ont pris des participations, au travers de holding dans la distribution - Rallye, Casino -, dans l'immobilier et dans l'industrie - je pense en particulier à Moulinex.

Le Crédit lyonnais a connu le sort que l'on sait et il a été convenu, en 1994, de procéder à une défaisance et de transférer un certain nombre d'actifs au consortium de réalisation. Parmi les biens qui ont été transférés en avril 1994 il y a, en effet, ces participations dans EURIS et Foncière EURIS. A l'automne 1996, constatant leur illiquidité, le consortium a dû prendre des dispositions pour réaliser ces actifs. Or, pour ceux-ci, il n'y a pratiquement pas de marché. Cette opération délicate, qui a été visée par le comité consultatif, composé de représentants des plus hautes juridictions, Cour des comptes, Cour de cassation, Conseil d'Etat, a fait l'objet d'une attention extrêmement objective.

En définitive il a fallu constater que des biens acquis par le Crédit lyonnais pour un milliard de francs ont été réalisés pour 500 millions. Il en coûtera donc 500 millions aux contribuables français. Voilà qui sanctionne cette aventure de Banque industrie à la fin des années 1980. (*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.*)

#### VINGT-CINQUIÈME ANNIVERSAIRE DU MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

**M. le président.** La parole est à M. Denis Merville.

**M. Denis Merville.** Madame le ministre de l'environnement, il y a vingt-cinq ans, grâce à la clairvoyance du président Pompidou, la France se dotait d'un ministère de l'environnement. Sous l'impulsion de M. Robert Poujade, puis de ceux qui lui ont succédé à ce poste, beaucoup a été fait pour la protection de la nature et des paysages, la prévention des nuisances et des risques de pollution, la connaissance, la sensibilisation et l'information aux problèmes d'environnement et de cadre de vie.

Depuis cette date, de nombreux textes ont été pris, des organismes mis en place, des efforts accomplis par les uns et par les autres pour sauvegarder et promouvoir la qualité de la vie de nos concitoyens. Ainsi, un quart de siècle après sa création, l'action de votre ministère fait aujourd'hui partie de la vie quotidienne de nos concitoyens. Les dernières lois prises sous l'impulsion de la majorité parlementaire ont d'ailleurs œuvré en ce sens, qu'il s'agisse de la loi Barnier ou de la loi sur l'air, que vous avez ardemment défendue.

Hélas ! notre exemple n'est pas toujours suivi. C'est ainsi qu'en dépit des engagements pris au sommet de Rio en 1992, certains pays continuent d'ignorer ces questions. Je pense à la déforestation qui touche beaucoup de pays d'Amérique et d'Europe, notamment la Russie. Ma question est simple : au moment où votre ministère va fêter son vingt-cinquième anniversaire, pourriez-vous évoquer ses perspectives, notamment en matière de développement durable, dossier où la France, me semble-t-il, pourrait mener une action internationale exemplaire ? (*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 Mme le ministre de l'environnement.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Elle n'était pas là pendant la question ! Elle vient d'arriver !

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Monsieur le député, beaucoup a été fait en matière d'environnement depuis vingt-cinq ans, vous l'avez rappelé. La France vient, pour la première fois, de faire l'objet d'une évaluation de ses performances environnementales. Cette dernière montre tous les progrès que nous avons accomplis pendant cette période, dans le domaine de l'eau, des déchets, du littoral.

Le Parlement vient d'apporter une pierre importante à l'édifice avec la loi sur l'air, que vous venez de voter et dont chacun a pu constater l'efficacité voilà quelques semaines.

**M. Didier Boulaud.** Ce n'est pas la question !

**Mme le ministre de l'environnement.** La France a également adopté une stratégie nationale du développement durable qui a été élaborée à l'issue d'une très large participation de la population française : 16 000 personnes ont participé à la préparation des assises régionales du développement durable. Ce document sera présenté à New York et mettra notre pays à l'honneur.

Par ailleurs, dans le domaine de la désertification que vous avez également évoqué, l'aide au développement permet à la France de jouer un rôle très important pour aider les pays en développement concernés par ce sujet.

J'ajoute enfin que le Fonds français pour l'environnement mondial joue aussi un rôle très important et que le travail bilatéral accompli dans le domaine de l'environnement permet également à la France d'être parmi les tout premiers dans de très nombreux pays. Voilà, monsieur le député, la réponse que je suis à même de vous faire. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)*

**M. le président.** Nous en revenons à une question du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.

#### PRISE EN CHARGE DE LA DÉPENDANCE

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Luc Préel.

**M. Jean-Luc Préel.** Monsieur le ministre du travail et des affaires sociales, la dépendance est un réel défi qu'il nous faut relever. La charge, tant psychologique que matérielle et financière, est aujourd'hui importante pour les familles. La prestation autonomie était très attendue.

Nous avons voté dernièrement la prestation spécifique dépendance, qui constitue une première étape. Cette prestation en nature sera versée à domicile et en établissement à partir d'une grille unique nationale prenant en compte la dépendance de chaque personne. C'est un réel progrès. Des chiffres ont été cités lors des débats mais sont du domaine réglementaire. Le montant de la prestation prévue est de 5 530 francs avec un plafond de ressources de 8 940 francs. La récupération sur succession ne s'exercera qu'au-dessus de 300 000 francs.

Cette prestation sera versée en établissement à partir de la même grille de dépendance. A quel niveau sera-t-elle fixée ? Combien de personnes seront concernées ? A quelle date commencera-t-elle à être versée ? Monsieur le ministre, pouvez-vous nous confirmer que le décret reprendra bien les chiffres annoncés lors des débats, ce qui serait perçu par les familles comme un réel progrès ? *(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 du travail et des affaires sociales.

**M. Jacques Barrot,** *ministre du travail et des affaires sociales.* Monsieur Préel, je rappelle d'abord que nous avons été un peu retardés par le fait que la loi que vous avez votée a été transmise au Conseil constitutionnel, qui l'a déclarée conforme. Elle n'a donc été publiée au *Journal officiel* que le 25 janvier.

Les deux décrets d'application, un en Conseil d'Etat et l'autre simple, vont être envoyés dans les jours prochains au Conseil d'Etat. Bien sûr, ils respectent totalement les dispositions qui ont été inscrites dans la loi. Je rappelle notamment que, grâce à l'Assemblée nationale, désormais la majoration pour tierce personne pourra atteindre 100 %, ce qui, dans des cas de dépendance très lourds, permettra d'aller jusqu'à 5 400 francs. De même, un calcul nouveau voulu par l'Assemblée nous a autorisés à relever le plafond de ressources au-dessus de 10 000 francs.

Il faut aussi, par un arrêté, fixer le cahier des charges qui permettra aux départements de signer une convention de coordination avec les caisses. Cet arrêté est prêt.

Nous serons donc opérationnels dès le début de mars pour la mise en place de l'allocation spécifique dépendance à domicile dans les départements.

**M. Michel Meylan.** Très bien !

**M. le ministre du travail et des affaires sociales.** L'allocation spécifique dépendance en établissement est liée, quant à elle, à la tarification. Cela nécessite, évidemment, une concertation très poussée avec l'assemblée des présidents de conseils généraux, car la nouvelle tarification implique un accord entre l'assurance maladie et les départements. Là encore, les choses avancent.

Enfin, et je suis heureux de le dire cet après-midi, la circulaire autorisant les préfets de région à attribuer les 7 000 lits médicalisés va être envoyée dans les jours qui viennent. *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.)* Ainsi, la médicalisation des lits va se faire pendant ce premier trimestre.

Vous pouvez le constater, monsieur Préel, 1997 sera une année forte pour ce qui concerne la politique d'aide aux personnes âgées dépendantes. *(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.** Nous avons terminé les questions au Gouvernement.

2

## RÉFORME DU SERVICE NATIONAL

### Explications de vote et vote sur l'ensemble d'un projet de loi

**M. le président.** L'ordre du jour appelle les explications de vote et le vote sur l'ensemble du projet de loi portant réforme du service national (nos 3177, 3309).

Je rappelle que la conférence des présidents a décidé que le vote aurait lieu par scrutin public en application de l'article 65-1 du règlement.

### Explications de vote

**M. le président.** Dans les explications de vote, la parole est à M. Olivier Darrason, pour le groupe UDF.

**M. Olivier Darrason.** Monsieur le ministre de la défense, l'UDF votera le projet de loi. *(Applaudissements sur divers bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)*

Elle le votera pour assumer ses responsabilités, institutionnelles d'abord, parce que l'UDF a été l'une des premières à demander cette réforme. Certes, il appartient au Président de la République, chef des armées, de donner l'initiative et l'impulsion en matière de défense, mais il incombe au Parlement la responsabilité de transformer une formule qui a vécu près d'un siècle, en un nouveau système qui révolutionnera l'ensemble de notre défense ; politiques ensuite, parce que, au-delà des interrogations qui ont pu traverser ceux d'entre nous parmi les plus avertis en matière de défense, il était essentiel que ne soit pas rompu le consensus qui, depuis trente ans, prévaut dans notre pays en matière de défense.

Cette double responsabilité nous impose une extrême attention à l'égard de cette réforme qui, je le répète, va révolutionner notre système de défense.

On aurait tort de croire que le volontariat et le rendez-vous citoyen sont des gadgets, au moment où il faut multiplier les signes en direction de notre jeunesse, qui a besoin de repères et de valeurs. De ce point de vue, l'UDF est heureuse qu'ait été retenu à l'article 1<sup>er</sup> de ce texte son amendement précisant que chaque citoyen a le devoir – nous ajoutons le droit – de défendre sa patrie, même si l'appel sous les drapeaux, c'est-à-dire la conscription, est suspendu.

On aurait tout autant tort de croire que, grâce à ce système, nous avons trouvé en quelques jours ou quelques mois, malgré la grande réflexion menée tant dans cet hémicycle que dans le pays tout entier, la pierre philosophale qui permettrait de résoudre, d'un seul coup d'un seul, l'ensemble des problèmes. En la matière, nous regrettons que la période d'expérimentation que nous avons souhaitée n'ait pas été totalement retenue. Sans doute faudra-t-il, dans quelques mois ou quelques années revoir, à la lumière des résultats, l'ensemble du système pour l'améliorer.

Enfin, il est clair qu'il faudra maintenant tenir les objectifs que vous nous avez fixés, monsieur le ministre, ceux d'une défense indépendante, au service de la défense de l'Europe.

**M. Jean-Claude Lefort.** Ah !

**M. Olivier Darrason.** A cet égard, et au moment même où nous nous apprêtons à voter un texte très important. J'ai, au nom de l'ensemble des parlementaires de l'UDF, une pensée d'ailleurs empreinte d'admiration pour ces centaines de milliers de jeunes gens qui, pendant des années, en faisant un service national militaire obligatoire...

**M. Didier Boulaud.** Des millions, des centaines de millions.

**M. Olivier Darrason.** ... ont assuré la défense de leur nation en donnant une grande partie d'eux-mêmes, quelquefois même leur vie. (*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. René Galy-Dejean, pour le groupe RPR.

**M. René Galy-Dejean.** Avec le vote public que nous allons émettre dans un instant sur le projet de loi portant réforme du service national, la transformation de notre système de défense va franchir sa troisième et avant-dernière étape. Du point de vue de la vie de la nation, c'est celle qui revêt la plus forte charge symbolique.

La conscription qui, depuis près de cent ans, marquait de façon obligatoire la vie de chaque jeune citoyen français va se trouver suspendue, non pas supprimée mais temporairement interrompue. Désormais, les jeunes Français ne seront contraints qu'à deux types d'obligation ; se faire recenser et participer au rendez-vous citoyen. Ils auront également la possibilité d'effectuer divers volontariats au service de leur pays.

Le texte que nous allons voter et qui organise la mise en œuvre de ces dispositions porte la marque de notre assemblée. En effet, le rendez-vous citoyen est directement issu des travaux de la commission Séguin. De même, le caractère obligatoire du recensement, le fait que celui-ci et le rendez-vous citoyens soient désormais consti-

tutifs du nouveau service national, dont les formes anciennes ne sont que suspendues, la possibilité de remettre en vigueur l'appel sous les drapeaux si la situation venait à l'exiger, le renforcement par diverses dispositions de l'esprit de défense résultant des amendements apportés au texte du Gouvernement, enfin la prise en charge par l'Etat de la conversion sociale des volontaires, sujet auquel le RPR est très attaché, sont autant d'éléments constitutifs des interventions des représentants de notre assemblée. Ils ont contribué à l'enrichissement du projet que nous avait présenté le Gouvernement et correspondent à des souhaits du RPR.

C'est pourquoi mon groupe politique, qui approuve et soutient la démarche du Président de la République portant réforme de notre système de défense, votera le texte tel qu'il a été présenté par le Gouvernement et amendé par notre assemblée. (*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.** Pour le groupe communiste, la parole est à M. Paul Mercieca.

**M. Paul Mercieca.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le débat sur la réforme du service national s'est trouvé fortement perturbé par les révélations concernant le document consacré au concept commun franco-allemand en matière de sécurité et de défense, signé par le Président Chirac et le Chancelier Kohl le 9 décembre à Nuremberg.

**M. Gilbert Meyer.** Mais non !

**M. Pierre Lellouche.** Cela n'a rien à voir !

**M. Paul Mercieca.** Mardi dernier, à une question de Jacques Brunhes, le ministre de la défense a cru bon d'indiquer que « jamais un gouvernement n'a autant respecté les droits du Parlement ».

**M. Michel Meylan.** C'est vrai !

**M. Paul Mercieca.** En fait, il aura fallu beaucoup de pugnacité pour obtenir la diffusion de ce texte et un mini-débat avant la discussion sur la réforme du service national.

Voilà qui confirme bien que notre assemblée avait à faire respecter ses prérogatives, même si le Gouvernement n'est pas quitte sur le sujet. Un vrai débat s'impose pour que le Parlement se prononce par un vote.

En effet, cet accord va bien au-delà de Maastricht. Qu'est-ce qui peut aujourd'hui justifier un renforcement de l'OTAN et le retour de la France dans des structures militaires intégrées ? Nous sommes attachés à une défense véritablement nationale associant encadrement militaire professionnel et conscription rénovée, ainsi qu'à une production d'armement préservant la liberté de choix de la France.

La défense du pays doit être assurée par les citoyens. Elle ne peut être déléguée uniquement à un corps professionnel, aussi compétent soit-il car cela constitue un risque de rupture entre l'armée et la nation. Cette préoccupation a été évoquée durant le débat, sur tous les bancs.

La presse a souligné le manque d'enthousiasme des parlementaires de la majorité.

**M. Michel Meylan.** Ce n'est pas vrai !

**M. Paul Mercieca.** Un journal du soir indiquait samedi : « M. Millon n'a pas dissipé le scepticisme des parlementaires. »

Le rendez-vous citoyen a été accueilli avec perplexité, sinon méfiance, par de nombreux députés, y compris parmi vos amis politiques.

**M. Michel Meylan.** Non, ce n'est pas vrai !

**M. Arnaud Lepercq.** C'est faux !

**M. le président.** Je vous en prie !

**M. Michel Meylan.** C'est de la provocation !

**M. le président.** Il ne s'agit pas d'un débat ! M. Mercieca vous explique pourquoi son groupe votera dans le sens qu'il indique. Il est libre de dire ce qu'il veut !

**M. Paul Mercieca.** Vous avez entendu, chers collègues ! Il fallait me laisser continuer.

Le rendez-vous citoyen constitue donc une sorte de gadget, ayant pour but de faire passer la pilule de la suppression du service national.

Trop long selon les uns, trop court selon les autres, le rendez-vous citoyen exclut de son champ toute logique militaire pour être intégré uniquement dans un parcours de formation civique.

Les députés de la majorité se sont efforcés de donner un certain souffle à votre texte en déposant près de quatre cents amendements. Certains évoquaient l'esprit de défense, la cohésion nationale et le lien entre l'armée et la nation ou indiquaient que l'appel sous les drapeaux pouvait être rétabli si la défense de la nation le justifiait. Curieusement, ces notions étaient absentes du texte du Gouvernement.

Sur le fond, toutefois, aucune latitude n'a été laissée aux députés, le Gouvernement invoquant l'article 40, pour empêcher tout allongement du rendez-vous citoyen ou l'augmentation du nombre de volontaires. Cela démontre, une fois de plus, que les décisions sont prises ailleurs. Les députés n'auraient qu'à s'y soumettre.

Nous en avons eu un exemple vendredi, lorsque vous avez demandé à l'Assemblée, monsieur le ministre, de revenir sur le vote instituant le transfert à l'Etat des charges sociales pour les volontaires mis à disposition des associations. L'Assemblée nationale ne vous a pas suivi. Elle a eu raison, car c'est une question vitale pour les organisations.

Les députés communistes confirment leur opposition à l'armée de métier. Certes une réforme s'impose pour rendre le service militaire plus intéressant pour notre jeunesse. Il faudrait conjuguer formation militaire et formation citoyenne en s'orientant vers un service national de courte durée.

Ferme opposés à votre réforme, les députés communistes voteront contre votre texte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. le président.** Avant de donner la parole au dernier orateur inscrit dans les explications de vote, je vais d'ores et déjà faire annoncer le scrutin de manière à permettre à nos collègues de regagner l'hémicycle.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

J'invite parallèlement nos collègues secrétaires, M. Philippe Legras et M. Roger-Gérard Schwartzberg à venir prendre place à mes côtés.

La parole est à M. Quilès, pour le groupe socialiste.

**M. Paul Quilès.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le vote qui nous est demandé aujourd'hui ne concerne pas la suppression du

service militaire et la professionnalisation des armées. Il porte sur un projet de loi qui institue un « rendez-vous citoyen » obligatoire de cinq jours et un volontariat facultatif.

Pendant le débat, la semaine dernière, en vous entendant parler pompeusement de « service national » pour qualifier ce qu'il en reste, j'avais envie de paraphraser une célèbre publicité : « Cela a l'apparence du service national ; cela a le nom de service national, mais ce n'est pas le service national ». (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

La démarche qui vous a conduit à instituer le rendez-vous citoyen et le volontariat ne relève pas d'un projet politique défini et abouti. C'est une construction que l'on peut qualifier au mieux de pragmatique et, par certains aspects, d'hypocrite, ainsi que nous l'avons démontré au cours des débats, lesquels nous ont plutôt satisfaits, tant ils ont fait apparaître au grand jour ce que nous ne cessons d'affirmer depuis des mois.

Le rendez-vous citoyen est inutile et coûteux. Limité à cinq jours – peut-être même à quatre dans les faits – il n'aura rien à voir avec la défense de notre pays et la plupart des missions qui lui sont assignées auraient pu être prises en charge par l'éducation nationale. Si vous avez accepté des amendements élargissant l'objet et le contenu du rendez-vous citoyen, personne n'est vraiment dupe. Chacun voit bien qu'il s'agit de pétitions de principe. Vous n'êtes pas tenu de les suivre et vous n'avez de toute manière pas les moyens de tenir vos engagements. Ce n'est pas la majorité qui me démentira. L'échange, jeudi dernier, entre M. Millon et Mme Boutin, qui a qualifié « d'utopique » le programme du rendez-vous citoyen, est à cet égard tout à fait révélateur.

Quant au volontariat, ce que nous craignons s'est malheureusement révélé exact. Il a peu à voir avec la vision noble et généreuse de jeunes gens s'engageant par idéal au service de la communauté nationale. C'est, au mieux, un dispositif d'insertion professionnelle ; au pire, il s'agira de petits boulots destinés à renforcer certains services publics. L'échange que vous avez eu vendredi matin, monsieur le ministre, avec M. Darrason, rapporteur lors de la mission de l'Assemblée sur le service national, et avec M. Boyon, rapporteur du projet de loi sur lequel nous sommes amenés à nous prononcer, qui étaient consternés par vos réponses, montre que nos critiques sont fondées.

Finalement, cette loi va être adoptée, car je ne doute pas que la majorité, même déçue et sceptique, quoi que nous ayons entendu tout à l'heure, et malgré les non-dits et les fausses explications, votera le texte. Cela ne réglera pas le problème de fond, qui est celui de l'inutilité du rendez-vous citoyen et du trompe-l'œil que représente le volontariat, ce que vous ne pourrez pas cacher longtemps aux jeunes. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

Ce débat aurait pu être un grand débat, s'il avait débouché sur un véritable renouveau du service national. Un consensus s'était dégagé l'an dernier lors du travail de la mission de notre assemblée présidée par M. Séguin. Il reposait sur la nécessité de maintenir un lien entre l'armée et la nation et de donner un véritable contenu militaire au nouveau service national. Chacun avait reconnu qu'il fallait porter une attention particulière à l'esprit de défense. Comment, en effet, prétendre avoir une défense nationale si le peuple n'a pas conscience – à travers la sensibilisation de sa jeunesse – qu'il peut être appelé à défendre son territoire ?

Ce consensus qui s'était dégagé, vous ne l'avez pas voulu et vous vous êtes confinés dans une analyse fondée sur des impératifs purement comptables. Voilà pourquoi nous voterons contre votre projet de loi de réforme du service national. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'ensemble du projet de loi portant réforme du service national.

Je vous prie de bien vouloir regagner vos places.

Je rappelle que le vote est personnel et que chacun ne doit exprimer son vote que pour lui-même, et, le cas échéant, pour son délégué, les boîtiers ayant été couplés à cet effet.

J'indique, par avance, à celles et ceux de nos collègues qui auraient l'impression que leur vote n'est pas pris en compte, que cela est dû, 99 fois sur 100, au fait qu'une délégation à leur nom a été confiée à un collègue.

Le scrutin est ouvert.

.....

**M. le président.** Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	550
Nombre de suffrages exprimés .....	532
Majorité absolue .....	267
Pour l'adoption .....	435
Contre .....	97

L'Assemblée nationale a adopté. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

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

**M. Charles Millon, ministre de la défense.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, avant de remercier l'Assemblée nationale pour la qualité de ses travaux et la majorité pour le vote qu'elle vient d'émettre, je tiens à souligner que si les débats ont eu cette qualité et présenté cet intérêt, cela est pour une grande part dû à Jacques Boyon, président de la commission de la défense et rapporteur du projet. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*) Je veux saluer sa compétence et surtout la façon dont il a suivi le projet présenté par le Gouvernement. Cela est également dû à l'implication de tous les membres de la commission de la défense ; cela est dû aussi à la participation de nombre d'entre vous, et particulièrement à la mission que vous avez présidée, monsieur le président de l'Assemblée nationale, et dont M. Olivier Darrason fut le rapporteur. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et sur quelques bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*) Cela aura permis à ce texte d'être mieux préparé et ainsi de mieux prendre en compte les observations émises lors du débat national.

Cela est dû aussi aux nombreux amendements qui ont enrichi et précisé le texte. Cela est dû enfin à la rencontre de deux volontés : celle du Gouvernement qui n'a pas entendu présenter un texte ficelé, mais, tout au contraire, a souhaité entamer un débat large et constructif, et celle du Parlement qui a voulu faire œuvre novatrice. Nous espérons que ce projet, au Sénat, à l'Assemblée en deuxième lecture et tout au long de la procédure parlementaire, continuera à être amendé et amélioré pour devenir un texte de référence de la République. Vos pro-

positions, vos suggestions, vos analyses auront permis au débat d'éviter le formalisme comme le conformisme. Vous avez refusé de vous crispier, contrairement à certains...

**M. Jean-Claude Gaysot.** On a le droit d'avoir des opinions !

**M. Jean Glavany.** On a le droit d'être crispé !

**M. le ministre de la défense.** ... face à un changement fondamental, et de vous recroqueviller sur des institutions existantes. Tout au contraire, vous avez su faire preuve d'imagination et d'audace : Vous avez refusé, comme l'a indiqué tout à l'heure Olivier Darrason, de couper le service national de ses racines historiques, et tenu à rappeler, comme M. Galy-Dejean, que la conscription était maintenue, que l'appel sous les drapeaux était suspendu et que la première mission du service national était de forger l'esprit de défense et de renforcer la citoyenneté.

**M. Michel Berson.** Bidon ! (*Protestations 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 ministre de la défense.** Vous avez voulu que la République, retrouvant ses fondements, garantisse l'égalité en offrant une seconde chance à tous les jeunes Français laissés pour compte ou marginalisés.

Vous avez compris que, une fois encore, la France devait faire œuvre de précurseur et qu'il lui revenait, avec le volontariat, d'ouvrir la voie à une expression moderne de la citoyenneté.

Mesdames, messieurs les députés, vous l'avez énoncé tout au cours du débat : puisqu'il s'agit de l'expression de la citoyenneté, puisqu'il s'agit de l'expression de la défense, de l'esprit de défense, puisqu'il s'agit du volontariat, puisqu'il s'agit enfin de la République, c'est, pour reprendre l'expression du président Boyon, une révolution, une réforme historique qui, initiée par le Président de la République, vous a été soumise. C'est une réforme historique que vous avez engagée par votre vote, et je vous en remercie. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

#### Suspension et reprise de la séance

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

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

#### PRÉSIDENCE DE M. CLAUDE GAILLARD, vice-président

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

3

#### RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

##### Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat après déclaration d'urgence

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

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, le projet de loi, dont l'Assemblée nationale commence aujourd'hui l'examen, porte création de l'établissement public « Réseau ferré de France », en vue du renouveau du transport ferroviaire.

Ce titre, issu d'un amendement adopté par le Sénat, avec l'accord du Gouvernement, résume bien l'ambition de la réforme de la SNCF dans laquelle nous sommes engagés.

Le débat national sur le transport ferroviaire, initié par le Gouvernement en 1996, et qui s'est déroulé tout au long de l'année dernière, a, en effet, clairement fait ressortir aux yeux de tous qu'il y a, dans notre pays, une crise du transport ferroviaire, caractérisée notamment par le recul du trafic, malgré des investissements très importants, et par le surendettement de la SNCF, devenu aujourd'hui, si rien ne change, insupportable et insoluble pour cette entreprise.

Cette crise n'est d'ailleurs pas propre à la France. C'est la raison pour laquelle beaucoup d'autres pays en Europe se sont engagés, parfois depuis plusieurs années, dans un processus de réforme de leur transport ferroviaire.

Chaque pays le fait naturellement selon sa logique, sa tradition, sa spécificité. Aussi le Gouvernement a-t-il placé l'ensemble de cette réforme sous le thème du renouveau du service public.

Qui dit service public dit, naturellement et avant tout, service rendu à l'usager. La réforme, qui repose sur trois piliers – création d'un nouvel établissement public chargé de l'infrastructure et du désendettement de la SNCF, régionalisation, projet industriel –, a pour objectif de rendre un meilleur service à l'usager.

La SNCF est, en effet, à la fois une très grande entreprise et un symbole : créée en 1937, transformée en 1982 par la loi d'orientation sur les transports intérieurs en établissement public à caractère industriel et commercial, elle transporte chaque année, environ 800 millions de voyageurs. Ce chiffre doit évidemment beaucoup aux trajets quotidiens entre leur domicile et leur travail, accomplis par ceux qui vivent en Ile-de-France.

Mais la SNCF irrigue également en profondeur l'ensemble du territoire national par les nombreuses lignes régionales, qui permettent à ceux qui ne sont pas directement reliés aux lignes à grande vitesse de rejoindre les gares où circulent les trains à grande vitesse, et aussi à de nombreux salariés et étudiants d'utiliser, chaque jour ou chaque semaine, les services du train.

Cette situation nourrit chez nos concitoyens un très grand attachement pour la SNCF.

**M. Jean-Claude Gayssot.** C'est vrai !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** En outre, personne n'a oublié le rôle des cheminots au moment de la Bataille du rail, qui a valu à cette entreprise d'être, à la Libération, décorée de la Légion d'honneur.

**M. Paul Mercieca.** Très bien !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Chacun connaît enfin les succès répétés de la technologie ferroviaire française, qui détient depuis très longtemps le record du monde de vitesse sur rail.

Dans un tel contexte, tous les élus, parlementaires, mais aussi élus locaux, sont logiquement très attentifs à l'évolution de cette entreprise.

Votre assemblée elle-même a d'ailleurs consacré à la SNCF de très importants travaux au cours des dernières années. Je citerai seulement, ici, le rapport élaboré en 1994 par la commission d'enquête sur la SNCF, sous la responsabilité de M. Henri Cuq qui la présidait et de M. Dominique Bussereau qui en était le rapporteur. Ces travaux ont été précieux pour la réflexion du Gouvernement dans la préparation de la réforme.

C'est précisément parce qu'il a placé toute la réforme sous le thème du renouveau du service public, que le Gouvernement a pu, sans aucune difficulté, accepter plusieurs amendements du Sénat tendant à renforcer encore la référence aux principes du service public.

C'est ainsi que les missions du nouvel établissement public – aménager, développer et mettre en valeur l'infrastructure du réseau ferré national – devront être assurées « conformément aux principes du service public, dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France, dans une logique de développement durable ».

Dans le même esprit, le Gouvernement a accepté la suggestion du Sénat, associant aux concours financiers de l'Etat à Réseau ferré de France, une référence explicite « à la contribution des infrastructures ferroviaires à la vie économique et sociale de la nation, à leur rôle dans la mise en œuvre du droit au transport et aux avantages qu'ils présentent en ce qui concerne l'environnement, la sécurité et l'énergie ».

Parce qu'elle porte sur des sommes financières considérables, parce qu'elle passe par la création d'une structure juridique nouvelle, parce qu'elle repose sur des mécanismes parfois abstraits, la réforme de la SNCF peut parfois donner à certains l'impression d'être éloignée des préoccupations concrètes de nos compatriotes.

Or il n'en est rien. Cette réforme ne prend, en effet, son sens que parce qu'elle vise à améliorer, directement ou indirectement, le service rendu aux clients du train.

**M. Jean-Claude Gayssot.** Aux usagers !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** C'est vrai tout d'abord à l'évidence de la régionalisation.

Ces dernières années, nos concitoyens ont pris l'habitude de voir les régions assumer pleinement la gestion d'un certain nombre d'équipements collectifs. C'est le cas, en particulier, pour les lycées et chacun a pu mesurer l'amélioration qui en est résultée.

C'est dans le même esprit que le législateur a donc posé, dans la loi du 4 février 1995, relative à l'aménagement et au développement du territoire, le principe d'une expérimentation visant à confier aux régions la pleine responsabilité de l'organisation des services régionaux de voyageurs assurés par la SNCF.

L'article 14 du projet que j'ai l'honneur de vous présenter au nom du Gouvernement organise les modalités de cette expérimentation pour laquelle, vous le savez, six régions, d'ailleurs très différentes, se sont portées candidates : Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Centre, Nord - Pas-de-Calais, Pays de la Loire, Alsace.

Le principe en est simple : chaque région expérimentale signera avec l'Etat une convention qui aura notamment pour objet de délimiter ces services. Afin d'éviter tout transfert de charge au détriment des régions, l'Etat a inscrit dans la loi de finances initiale pour 1997 une dota-

tion nouvelle de 800 millions de francs, qui s'ajoute à la contribution versée jusqu'ici au titre de ces services pour les régions concernées.

D'autre part, une deuxième convention sera signée entre chaque région et la SNCF pour définir la consistance et les conditions de fonctionnement et de financement de ces services.

Cela signifie que chaque région expérimentale, en sa qualité d'autorité organisatrice de transports régionaux, aura désormais la possibilité de faire évoluer l'offre de service ferroviaire sur les liaisons régionales, afin de répondre au plus vite et au plus près à l'évolution des besoins des usagers.

**M. Jean-Claude Gaysot.** Merci !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** La régionalisation se traduira par une amélioration du service, des matériels roulants plus modernes, des dessertes plus fréquentes, des tarifs mieux adaptés et des horaires mieux calculés. Elle mettra la SNCF en mesure de développer des expériences innovantes en matière d'exploitation.

L'expérimentation sera close le 31 décembre 1999 et le Sénat a introduit, avec l'accord du Gouvernement, la possibilité pour chaque région qui y participe d'y mettre fin, à la clôture de chaque exercice, à condition d'en avoir exprimé la volonté avant le 1<sup>er</sup> juin.

Cette précision est de bonne administration : elle introduit dans la loi une règle du jeu de nature à éviter tout contentieux en la matière.

Mais le Gouvernement n'est pas inquiet. Il parie en ce domaine sur la contagion du succès. Notre objectif est, en effet, de faire de cette expérimentation un succès au profit des voyageurs et, s'il en est bien ainsi, le Gouvernement est convaincu que d'autres régions voudront à leur tour s'engager, dans les mêmes conditions et avec les mêmes garanties, dans ce processus. Signe encourageant, plusieurs autres régions se sont d'ailleurs d'ores et déjà portées candidates.

Contrairement à ce qui a déjà été suggéré ici ou là, il va de soi que la régionalisation ainsi conçue ne porte nullement atteinte à l'égalité des usagers devant le service public : la tarification reste nationale ; la seule faculté reconnue en la matière aux régions – mais elle est importante – est d'améliorer les tarifs au profit de telle ou telle catégorie de voyageurs de leur choix, à condition toutefois de compenser la charge supplémentaire qui en résulte dans les comptes de la SNCF.

Je souligne également qu'il n'y a pas de transfert de lignes : le réseau reste national et les régions n'auront, pas plus demain qu'aujourd'hui, la possibilité de décider des fermetures de lignes.

J'ai lu parfois que l'objectif du Gouvernement serait d'introduire subrepticement, grâce à cette régionalisation, une concurrence privée sur les lignes de la SNCF.

Je voudrais sur ce point faire deux observations :

L'article 13 de la loi réaffirme clairement que c'est à la SNCF, et à elle seule, qu'il appartient « d'exploiter selon les principes du service public les services du transport ferroviaire sur le Réseau ferré de France ». De même, l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 3, indique « que la gestion du trafic et la circulation sur le Réseau ferré de France ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau sont assurés par la SNCF ». Aucun texte de loi n'avait jusqu'ici affirmé aussi clairement les missions de la SNCF.

**M. Michel Bouvard.** C'est vrai !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Il n'y a donc rien dans le projet de loi qui ouvre la porte à une quelconque concurrence intramodale.

D'autre part, à ceux qui feindraient de l'oublier en la circonstance, je voudrais rappeler que la concurrence existe dès aujourd'hui et qu'elle s'exerce entre le mode ferroviaire et les autres modes de transport, en particulier l'avion et la route, aussi bien d'ailleurs pour le transport de marchandises que pour le transport de voyageurs.

C'est précisément pour mieux affronter cette concurrence que la SNCF a aujourd'hui besoin de se ressaisir. Le voyageur comme le chargeur se déterminent aujourd'hui – et se détermineront sans doute encore davantage demain – en fonction du rapport qualité-prix qui leur sera proposé par les transporteurs.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement a demandé à la SNCF, dans le cadre du pacte de modernisation qu'il a signé avec elle pour les années 1996 à 1999, de placer la clientèle au cœur de toutes les préoccupations de l'entreprise.

C'est l'enjeu majeur du projet industriel, en cours d'élaboration sous l'autorité du président Gallois.

Je voudrais, mesdames et messieurs les députés, profiter de l'occasion qui m'est ainsi donnée de vous indiquer que ce projet d'entreprise avance bien.

**M. Philippe Legras.** C'est une bonne chose !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Il a déjà donné lieu à de nombreuses réunions de travail à tous les niveaux de l'entreprise ; conformément à ce qu'avait souhaité le Gouvernement, il est élaboré de manière très participative ; enfin, il prévoit de redéployer une partie des personnels vers le contact direct avec la clientèle pour mettre en œuvre un meilleur accueil, une meilleure information et, plus généralement, un meilleur service commercial.

Or, ce projet industriel est directement lié au projet de loi, dont nous allons débattre.

Jusqu'ici, en effet, les cheminots étaient en quelque sorte privés de toute perspective, dans la mesure où le poids croissant de la dette d'infrastructure sur les comptes de la SNCF anéantissait en quelque sorte à l'avance le produit de tous leurs efforts.

A l'inverse, l'effort financier sans précédent que représente le très large désendettement de la SNCF va créer un contexte de nature à redonner aux cheminots une forte motivation pour rendre aux utilisateurs du train un meilleur service.

Je voudrais, à propos de ce désendettement, faire justice d'un certain nombre d'idées fausses, mais qui continuent à circuler :

Selon certains, il ne s'agirait pas d'un véritable désendettement de la SNCF : si l'on entend par là le fait que transférer la dette ne suffit pas à la faire disparaître du jour au lendemain, c'est vrai, mais c'est une évidence pour tous ceux qui connaissent la vie financière.

**M. Jean-Claude Gaysot.** Oui, vous ne faites que déplacer la dette !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** En revanche, il est tout à fait clair que l'Etat s'engage bien à rembourser, via Réseau ferré de France, l'ensemble de la dette d'infrastructure de



la SNCF évaluée, par un audit indépendant, à 134,2 milliards de francs, en assurant chaque année le service de cette dette, en capital et en intérêts, pendant la durée de vie des emprunts restant à courir. (*« Très bien ! » sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**Mme Ségolène Royal.** Pourquoi n'est-ce pas écrit ?

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** La dette ainsi transférée sera représentative, « notamment en durée, en taux d'intérêt et en devises de l'ensemble de la dette financière de la SNCF et des contrats d'échéance financiers qui lui sont directement rattachés ». Le Gouvernement n'a eu aucune peine à accepter l'amendement de précision proposé sur ce point par le Sénat, car il correspond exactement à ses véritables intentions.

L'Etat sera le garant de ce remboursement et le Gouvernement a d'ailleurs accepté l'amendement du Sénat qui l'obligera sur ce point, comme sur la régionalisation, à présenter au Parlement, dans un délai de quatre mois à compter de la fin de l'expérimentation régionale, c'est-à-dire au cours des quatre premiers mois de l'an 2000, un rapport consacré « à l'appréciation des conséquences de la création de l'établissement public Réseau ferré de France, notamment sur l'assainissement financier de la SNCF ».

Une telle exigence est conforme aux principes du régime parlementaire. Elle aura, en outre, le double mérite de prolonger le principe de transparence qui nous anime dans cette affaire depuis l'origine et de permettre à la représentation nationale de vérifier dans la durée la stricte conformité dans l'application de la réforme des principes énoncés par le Gouvernement.

Je précise enfin que, bien entendu, il n'y aura pas d'affectation particulière, au sein de Réseau ferré de France, de telle ou telle catégorie de recettes à telle ou telle catégorie de dépenses : c'est donc avec l'ensemble de ses ressources – dotations en capital, péages versés par la SNCF, contribution aux charges d'infrastructures, concours d'investissements versés par l'Etat, les collectivités locales ou la Communauté européenne – que RFF assumera l'ensemble de ses charges : rémunération de la SNCF pour sa mission d'entretien du réseau, remboursement de la dette, financement des investissements nouveaux.

**M. Jean-Louis Idiart.** Personne ne le croit !

**Mme Ségolène Royal.** Il faut faire un contrat pluriannuel pour cela !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Certains ont regretté, par ailleurs, qu'il ne soit pas procédé au désendettement total de la SNCF. Ce sont ceux-là mêmes qui, pendant des années, ne se sont pas tellement préoccupés de ce problème. (*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. Michel Bouvard.** Ça méritait d'être rappelé.

**M. Didier Boulaud.** De 1958 à 1981 !

**M. le président.** Je vous en prie.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Pourquoi vous sentez-vous visés, mesdames, messieurs de la gauche ? (*Sourires.*)

**M. Jean-Marc Salinier.** Vous êtes un provocateur !

**M. Didier Boulaud.** Votre chanson, vous la chantez tellement qu'on la connaît maintenant !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** La dérive de la SNCF est une longue histoire et tout le monde a sa part de responsabilité.

**M. Didier Boulaud.** Merci !

**M. Jean-Claude Gayssot.** Pas les cheminots !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Je voudrais faire deux observations.

Premièrement, le Gouvernement a suivi strictement dans cette affaire les conclusions du débat national. C'est lui qui avait fait apparaître le caractère en quelque sorte illégitime de la présence, dans les charges de la SNCF, du financement de l'extension et de la modernisation des lignes. En effet, aucun autre mode de transport ne supporte ainsi directement dans ses comptes la charge financière des infrastructures dont il a besoin.

**M. Michel Grandpierre.** Il y a longtemps que les cheminots le disent !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Il aurait peut-être fallu les écouter avant !

La reprise par Réseau ferré de France du poids financier des infrastructures constitue donc un facteur d'égalisation au profit de la SNCF de ses conditions de concurrence par rapport aux autres modes de transport.

Le débat national a d'ailleurs relayé à ce sujet une revendication ancienne des cheminots et de leurs représentants : la nécessité de faire prendre en charge par quelqu'un d'autre que la SNCF la dette d'infrastructure.

Deuxièmement, certains ont cru pouvoir tirer argument de la réforme des chemins de fer allemands. Dans ce pays, en effet, l'Etat a procédé au désendettement total de la Deutsche Bundesbahn.

**M. Michel Grandpierre.** A quel prix !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Il faut bien voir que ce désendettement total s'inscrit dans le cadre d'une réforme dont les principes n'ont rien à voir avec ceux qui ont été retenus en France : 60 000 postes de cheminots seront supprimés, l'Etat se donne pour objectif la privatisation, et le statut des cheminots est remis en cause.

**M. Michel Grandpierre.** Ce n'est pas l'exemple à suivre !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Il est trop facile d'emprunter telle ou telle caractéristique à la réforme de tel ou tel réseau, en oubliant, pour la simplicité du raisonnement, les autres mesures qui l'accompagnent.

Je voudrais enfin souligner avec force que la réforme ne porte pas atteinte à l'unité ou à l'identité de la SNCF.

Certes, il y aura création d'un nouvel établissement public à caractère industriel et commercial, mais cet établissement public reposera sur une structure très légère d'environ 200 personnes, à comparer aux 177 000 cheminots de la SNCF. Il n'y a donc pas de partage des effectifs entre les deux établissements. Plus précisément encore, tous les personnels qui, au sein de la SNCF, sont chargés de l'entretien du réseau, restent affectés à la SNCF et conservent leur statut de cheminot.

**Mme Ségolène Royal.** Jusqu'à quand ?

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** De façon plus générale, l'ensemble des personnels de la SNCF conservent leur statut et leur régime de retraite.

**Mme Ségolène Royal.** Jusqu'à quand ?

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Le réseau reste national et ne pourra, comme aujourd'hui, évoluer, en plus ou en moins, que sur décision de l'Etat.

J'ajoute d'ailleurs que le Sénat, avec l'accord du Gouvernement, a précisé sur ce point que tout déclassement éventuel, soumis à l'autorisation préalable de l'Etat, ne pouvait être décidé qu'après avis de la région concernée.

De même, la tarification reste nationale. La régionalisation n'a, je l'ai dit, sur ce chapitre tarifaire, qu'une seule conséquence : permettre aux régions qui le souhaitent d'améliorer les tarifs nationaux au profit de telle ou telle catégorie d'usagers, à condition de compenser cette charge nouvelle dans les comptes de la SNCF.

Il ne s'agit d'ailleurs pas là d'une innovation absolue, puisque, dans la situation actuelle, plusieurs régions avaient déjà développé de tels particularismes tarifaires, en particulier au profit des étudiants.

**M. Philippe Legras.** Bien sûr !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Je voudrais maintenant, mesdames, messieurs les députés, vous présenter les grandes lignes du projet de loi, en répondant à trois questions.

Première question : pourquoi créer un nouvel établissement public ?

**M. Jean-Marc Salinier.** Bonne question !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Le nouvel établissement créé par la loi aura pour objet d'aménager, de développer et de mettre en valeur l'infrastructure ferroviaire. Comme la SNCF, il s'agit d'un établissement public à caractère industriel et commercial. Comme la SNCF, il sera soumis au contrôle économique et financier de l'Etat et il tiendra sa comptabilité selon les règles applicables aux entreprises.

La raison d'être de ce nouvel établissement public est de permettre à l'Etat, à travers lui, d'assumer complètement à l'avenir ses responsabilités...

**M. Michel Bouvard.** Très bien !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** ... dans l'étude, le financement et le développement des infrastructures. (*Applaudissements 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 socialiste.** Ça se faisait déjà avant !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** On a vu le résultat !

**M. Jean-Marc Salinier.** Vous êtes là depuis quatre ans !

**Plusieurs députés du groupe du Rassemblement pour la République.** Et vous, vous avez été là quatorze ans !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** A ce titre, cet établissement sera doté d'une capacité d'expertise économique et technique des projets d'investissement distincte de celle de la SNCF.

**M. René Couanau et M. Charles Fèvre.** Très bien !

**M. Jean-Louis Idiart.** Les autres étaient incompétents ?

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Il contribuera ainsi à éclairer l'Etat avant toute décision de création d'infrastructure.

**M. René Couanau et M. Charles Fèvre.** Très bien !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** On a parfois critiqué dans le passé le monopole d'expertise de la SNCF, qui aurait été en quelque sorte juge et partie dans la décision de créer des lignes nouvelles. Il serait d'ailleurs plus conforme à la réalité de dire que cette confusion des responsabilités convenait apparemment à tout le monde, du moins dans une vision à très court terme.

Elle permettait en effet à l'Etat de décider d'investissements ferroviaires, sans supporter directement les conséquences financières de ses décisions, quitte à critiquer *a posteriori*, dans certains cas, les prévisions de la SNCF, faute, le plus souvent, d'avoir su les expertiser *a priori*.

**M. Michel Bouvard.** C'est le socialisme !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Le nouvel établissement mettra fin à cette confusion.

**Plusieurs députés du groupe socialiste.** Non !

**M. Jean-Louis Idiart.** Les ménages à trois, c'est pas mieux qu'à deux !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Le désendettement de la SNCF de la partie de sa dette liée au financement des infrastructures, sur lequel l'accent a été mis très fortement, n'est donc en réalité que la conséquence logique tirée pour le passé de cette clarification des responsabilités, instaurée essentiellement pour l'avenir.

**M. Jean-Louis Idiart.** Vous vous trompez de débat !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Il est vrai que l'importance des sommes en cause explique très facilement l'attention portée par les commentateurs.

Mais si la création de ce nouvel établissement public est dictée d'abord par la clarification des responsabilités en matière d'infrastructure, le Gouvernement a fait ce choix aussi parce qu'il constitue la modalité la plus appropriée pour désendetter la SNCF.

Un tel choix répond d'ailleurs à l'analyse qui avait été faite, dans le cadre du débat national, à la fois par le Conseil national des transports et par le Conseil économique et social. L'un et l'autre avaient en effet suggéré la création d'une structure chargée pour l'avenir de la responsabilité du développement et de la modernisation du réseau ferroviaire et, pour le passé, de l'apurement de la dette d'infrastructure de la SNCF.

L'expérience du service annexe de l'amortissement de la dette créé en 1990 dans les écritures comptables de la SNCF avait montré les limites de ce genre de solution. Alors même que l'Etat avait, cette même année, sorti des comptes principaux de la SNCF 38 milliards de dette, il avait laissé subsister tous les mécanismes de reconstitution rapide de cette dette, entretenant la confusion originelle entre les responsabilités qui relèvent de l'Etat en matière d'infrastructures et les comptes de la SNCF. On voit quel en est aujourd'hui le résultat.

Deuxième question : quelles conséquences pour la SNCF ?

La SNCF assurera, pour le compte de ce nouvel établissement, la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national, ainsi, bien sûr, que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau.

La SNCF conservera donc sa double mission de transporteur ferroviaire et de gestionnaire de l'infrastructure.

En contrepartie de la prise en charge par le nouvel établissement public d'une dette vis-à-vis de la SNCF de 134,2 milliards de francs, le texte lui transfère les biens constitutifs de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que des terrains et bâtiments non affectés à l'exploitation des services de transport.

Jusqu'à présent, ces biens appartenaient à l'Etat et ils étaient gérés par la SNCF. La loi prévoit qu'ils seront apportés en pleine propriété au nouvel établissement public, ce qui lui permettra de décider au sein de son conseil d'administration des actes de gestion de son patrimoine – terrains, bâtiments... –, sauf pour la consistance du réseau pour lequel, je le répète, les décisions resteront soumises à l'Etat.

Cette formule apportera simplification et efficacité au fonctionnement du nouvel établissement public à caractère industriel et commercial et facilitera en particulier ses relations avec les collectivités territoriales, tout en maintenant toute garantie sur l'évolution du réseau.

De son côté, la SNCF demeure, dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui, gestionnaire des biens dévolus à l'exploitation de services de transport ferroviaire, c'est-à-dire en particulier des gares et des ateliers d'entretien du matériel roulant, mais aussi des magasins et ateliers de réparation et d'assemblage, des équipements des voies, des immeubles administratifs, des biens affectés au logement et aux activités sociales.

Bien entendu, l'Etat conservera toutes ses prérogatives en matière de définition et de consistance du réseau. Cela signifie que les décisions de création de ligne tout comme les éventuels projets de déclassement continueront d'être soumis à son autorisation.

Enfin, l'Etat tirera naturellement les conséquences dans ses relations financières avec la SNCF de l'existence du nouvel établissement public.

C'est à lui que sera versée désormais la contribution aux charges d'infrastructure, qui complétera ses autres ressources : dotations en capital de l'Etat, produits de son domaine et péages payés par la SNCF pour l'utilisation du réseau.

De son côté, la SNCF conservera naturellement le bénéfice de tous les autres concours publics qu'elle percevait jusqu'à présent, en particulier au titre de ses missions de service public et au titre de ses charges de retraite, concours dont le principe est désormais prévu par la loi.

Troisième question : cette réforme se traduit-elle par plus de complexité ou par une clarification ?

Certains s'interrogeront peut-être en effet sur la complexité du dispositif.

Le Gouvernement est convaincu que cette complexité est plus apparente que réelle et, au risque d'être paradoxal, qu'elle constitue en quelque sorte le prix à payer pour clarifier les missions respectives du responsable de l'infrastructure et du transporteur ferroviaire.

En outre, l'avant-projet de décret relatif aux missions et au statut du nouvel établissement public prévoit que la SNCF passera avec lui une convention qui précisera leurs relations.

Je voudrais d'ailleurs insister sur la double dimension de la clarification que va permettre l'existence de ce nouvel établissement public :

Une clarification des missions et des responsabilités respectives de l'Etat et de la SNCF tout d'abord : à l'Etat désormais de décider, mais aussi de financer directement les investissements d'infrastructure nouvelle ; à la SNCF d'y faire circuler les trains et d'en assurer la gestion.

Une clarification également pour les contribuables et leurs représentants dans les assemblées parlementaires : désormais, en effet, il sera plus facile à chacun de distinguer l'objet et l'utilisation effective des concours publics consacrés au transport ferroviaire et chacun pourra, comme pour tout autre mode de transport, apprécier ce que la collectivité consentira au profit des infrastructures, sans que ces sommes soient noyées en quelque sorte dans celles consacrées à l'exploitation.

Mesdames, messieurs les députés, grâce au texte que vous allez examiner, le transport ferroviaire, nous en sommes profondément convaincus, va pouvoir repartir sur des bases meilleures : des responsabilités clarifiées, des services régionaux de voyageurs décidés plus près des voyageurs et sous la responsabilité de leurs élus régionaux, une entreprise remobilisée au service de ses clients, voyageurs et chargeurs. Tous les acteurs du transport ferroviaire pourront trouver dans cette réforme des atouts pour un meilleur fonctionnement du transport ferroviaire.

C'est dans cet esprit que le Gouvernement a conçu cette réforme et c'est dans cet esprit qu'il veillera, demain, à son application.

Nous arrivons au terme d'un débat qui a duré un an, qui s'est développé dans les conseils économiques et sociaux au niveau régional, dans les conseils régionaux, au Conseil national des transports, au Conseil économique et social, à l'intérieur de l'entreprise. Il est temps de prendre une décision.

Aujourd'hui, tous les acteurs, à l'intérieur de l'entreprise, reconnaissent que le *statu quo* n'est plus possible, qu'il est mortel.

Le Gouvernement vous propose une réforme ambitieuse, qui, j'en suis sûr, porte en elle les moyens du redressement du transport ferroviaire dans notre pays. La SNCF l'attend avec impatience et le pays en a besoin. (*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 rapporteur de la commission de la production et des échanges.

**M. Alain Marleix, rapporteur de la commission de la production et des échanges.** Le 11 juin dernier, en ouvrant avec Mme Idrac, devant notre assemblée, le débat national sur l'avenir de notre transport ferroviaire, vous déclariez ceci, monsieur le ministre :

« 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<sup>er</sup> janvier 1997. Ce nouvel établissement public, dont l'Etat devra assurer, comme pour tout EPIC, la viabilité financière, assumera, pour le passé comme pour l'avenir, la responsabilité de l'infrastructure. 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. »

Ces extraits de votre déclaration résument tout à fait, me semble-t-il, l'objectif que vous vous étiez fixé et que le projet de loi transcrit avec une grande fidélité.

Je n'ai pas cité à dessein les engagements du Gouvernement concernant la dette, parce que, s'ils sont fondamentaux, ils n'ont au plan institutionnel qu'un caractère subsidiaire. La dette pose un grave problème financier par son montant, 203 milliards de francs. Elle implique des techniques appropriées pour être traitée. Elle n'est pas étrangère aux difficultés de la SNCF, mais elle n'en est pas la seule origine.

Des changements nombreux et importants étaient de toute façon nécessaires dans l'organisation et le fonctionnement de notre politique ferroviaire comme plusieurs rapports parlementaires l'avaient déjà rappelé, ainsi que plusieurs commissions d'enquête parlementaires, sans oublier la Cour des comptes.

Au mois de juin, à l'Assemblée nationale comme au Sénat, l'objectif de cette réforme que vous avez annoncée avait reçu un accueil favorable et le soutien d'une large majorité. Nous souhaitons que vous puissiez la conduire à bonne fin, mais nous mesurons l'ampleur des obstacles que vous auriez à surmonter pour la mener à son terme, dans des délais aussi brefs.

C'est une chose, en effet, d'arrêter les lignes générales d'un projet ; c'en est une autre d'en présenter les modalités juridiques et financières avec suffisamment de clarté, de précision et de rigueur pour qu'on puisse avoir la certitude, derrière l'abstraction d'un texte de loi, que l'engagement de l'Etat est respecté.

L'épreuve était d'autant plus redoutable que la SNCF, comme tout système ferroviaire en général, en France ou à l'étranger, constitue un ensemble très complexe, où le technique, le commercial et le financier, bien sûr, sont indissociablement liés au politique et au social, au national et au local.

Cette épreuve était également redoutable parce qu'il importait de récréer un climat de vraie confiance et de totale sincérité, alors que de nombreux esprits doutaient à la fois du bien-fondé de la solution de principe que vous aviez proposée et sans doute, plus grave encore, de votre bonne foi, ainsi que de celle du Gouvernement, et de sa volonté de prendre toutes ses responsabilités, notamment sur la dette liée aux investissements dans les infrastructures récentes, à partir d'un audit incontestable.

Si la nécessité impérieuse d'un dialogue social sincère s'impose avant toute réforme importante pour la transformation envisagée de la SNCF, ce dialogue était un préalable absolu à tout changement, le plus anodin fût-il.

Vous avez engagé et conduit ce dialogue avec Mme Idrac, dans des conditions et des délais qui méritent d'être soulignés. Pour surmonter les réserves et les suspicions, vous avez jugé opportun de pousser la présentation détaillée de la réforme à son terme en rédigeant les avant-projets de décrets, ce qui est rare, sinon unique dans les annales administratives et gouvernementales. C'est sans doute la meilleure façon de montrer, pièces en main, aux cheminots, qui sont des gens éminemment concrets, ce que cette réforme contenait vraiment sous toutes ses faces, qu'il n'y avait ni chausse-trape ni arrière-pensée. (*Exclamations sur les bancs du groupe communiste.*) Les propos que vous venez de tenir, monsieur le ministre, ont été particulièrement clairs à cet égard.

Vous vous êtes mis à la disposition des organisations syndicales au cours de l'année écoulée. Vous les avez invitées chaque fois que vous aviez des propositions à leur présenter. Vous les avez reçues chaque fois qu'elles l'ont souhaité.

**M. Jean-Claude Gayssot.** Les cheminots demandent un référendum !

**M. Alain Marleix, rapporteur.** Vous avez, monsieur le ministre, établi des relations étroites et confiantes avec la direction générale (*Exclamations sur les bancs du groupe communiste*), au point que les problèmes du mois de juillet n'ont en rien compromis votre entreprise. Vous avez été attentif aux exigences légitimes du Sénat, qui souhaitait des assurances plus complètes en matière de financement. Vous avez accepté de sacrifier deux mois, malgré l'urgence d'aboutir. Mais je crois que vous avez su mettre à profit ce délai pour approfondir la concertation, préciser les estimations, affiner les textes d'application et laisser tout le temps aux intéressés d'en prendre connaissance et de vous interroger.

Je viens, à loisir, d'insister longuement sur la genèse du projet de loi qui est soumis à notre délibération pour en montrer les aspects très novateurs. Il est rare en effet qu'une réforme présentée au Parlement soit précédée d'une telle concertation, implique de pousser aussi loin l'examen détaillé de ses implications, réglant à l'avance avec minutie beaucoup d'aspects et que les avant-projets de décret, comme je l'ai dit, soient publiés en amont. Vous avez fait là œuvre exemplaire.

Je pense aussi que le soin que vous avez mis à montrer où vous vouliez aller n'est pas étranger au fait que six syndicats de la SNCF sur huit ont apporté leur soutien à la réforme au mois de janvier.

**M. Jean-Claude Gayssot.** Mais qui est majoritaire ?

**M. Alain Marleix, rapporteur.** Qui aurait parié, l'an dernier, à la même époque, que nous pourrions avancer aussi vite et aussi loin, dans un climat de compréhension, même si certains chercheront à faire valoir des périls ou à dénoncer des arrière-pensées gouvernementales, se livrant là à des procès d'intention ?

**M. Jean-Claude Gayssot.** C'est vous qui faites un procès d'intention !

**M. Jean-Louis Idiart.** Pour vous, monsieur Marleix, les idées différentes, ça n'existe pas ?

**M. Alain Marleix, rapporteur.** Les esprits conséquents ont compris que la SNCF traversait une phase critique de son existence. 203 milliards de dettes, ce n'est pas rien ! C'est l'équivalent du budget d'un pays comme la Suisse.

Certains ont même, à juste titre, affirmé que c'était sa dernière chance de rester elle-même. L'urgence s'impose à tous, même si vous avez eu raison, monsieur le ministre, de vous hâter lentement. S'il faut, en effet, que la réforme entre en application au plus vite, elle doit se faire sans précipitation, en raison de l'énorme chantier qu'elle représente pour l'entreprise actuelle et le nouvel établissement public.

**M. Michel Grandpierre.** Il fallait consulter les cheminots !

**M. Alain Marleix, rapporteur.** La SNCF en a besoin pour établir son budget et ses prévisions, de même que pour établir son projet industriel. Il lui faut retrouver un horizon dégagé devant elle pour rénover le service public ferroviaire, auquel nous sommes tous très attachés.

Par ailleurs, l'expérience de la régionalisation dépend tout autant de cette loi, et plusieurs régions ont déjà pris leurs dispositions pour la mettre en œuvre. Elles sont l'arme au pied et très motivées. Il faut donc que l'action ne tarde pas.

Le texte prévoit également que Réseau ferré de France existera rétroactivement à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1997. De multiples raisons techniques, budgétaires, comptables, imposent qu'il en soit ainsi. Il ne faut perdre aucun instant. Après l'intense concertation que j'ai décrite, il importe que le Gouvernement publie rapidement les textes d'application et que chacun se mette désormais au travail.

Vous avez d'ailleurs suggéré à M. le Premier ministre d'installer une mission de préfiguration du futur établissement. Il vous a écouté. Vous n'avez négligé aucun détail pour que les changements nécessaires se fassent en bon ordre sans improvisation. Notre commission, monsieur le ministre, madame la secrétaire d'Etat, a apprécié la difficulté de la tâche et la délicatesse des nombreuses démarches qu'elle a impliquées et impliquera encore, soyons-en certains, pour que la réussite soit au bout du chemin.

C'est cet ensemble de raisons qui explique que la commission saisie au fond, dont j'ai l'honneur d'être le rapporteur, n'a présenté aucun amendement au texte voté par le Sénat, qui a accompli un remarquable travail de précision et d'enrichissement.

Il me revient maintenant de présenter – brièvement car le ministre l'a déjà fait – l'économie de la réforme proposée. Elle est bâtie sur quatre idées essentielles.

Premièrement, la SNCF reste l'entreprise unique de transport ferroviaire et le gestionnaire unique de l'infrastructure. Elle garde son monopole. Et j'insiste bien sur ce mot. Ce principe, auquel les cheminots et nous-mêmes sommes particulièrement attachés, est respecté scrupuleusement. C'est donc la possibilité pour la société nationale, désendettée, modernisée, remotivée, de pouvoir, mieux qu'hier, mieux qu'aujourd'hui, assumer sa mission de service public.

Deuxièmement, il est créé, avec Réseau ferré de France, un établissement public, un EPIC, responsable de la conception économique et technique de l'infrastructure ferroviaire et du financement des investissements. A cet établissement public à caractère industriel et commercial est donc dévolue une mission générale d'expertise et de maîtrise d'ouvrage.

C'est dire que le donneur d'ordre sera aussi le payeur, ce qui est tout à fait fondamental. C'est là la clarification des pouvoirs voulue par l'Etat. Mais c'est aussi l'impossibilité désormais faite à tout gouvernement de transférer à la SNCF des charges indues d'infrastructures. C'est la réponse, aussi, aux recommandations de la Cour des comptes. Et c'est la tenue, *a minima*, des engagements européens de la France à travers la directive 91-440, engagements pris, ne l'oublions pas, par M. Rocard sur une directive de M. Delors, alors président de la Commission. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Michel Bouvard.** Eh oui !

**M. Jean-Louis Idiart.** Vous en faites un peu plus ! Et il y a des ratés !

**M. Alain Marleix, rapporteur.** Cela vous gêne qu'on le rappelle, messieurs les socialistes ! C'est pourtant l'histoire !

**M. Michel Meylan.** Il y a des rappels dérangeants !

**M. Alain Marleix, rapporteur.** Troisièmement, la dette d'infrastructure, dont le montant a été fixé, après un audit minutieux, à 134,2 milliards de francs, est à la charge de RFF. Il la remboursera avec le concours de l'Etat à la SNCF, qui en est soulagée d'autant, ce qui n'est pas mince. Il reçoit en contrepartie les actifs immobiliers constitués par les infrastructures, estimées, après le dernier audit, à un montant égal en valeur comptable.

Ce désendettement était, pour la SNCF, le préalable numéro un de sa pérennité, du maintien de son unicité et, demain, de son renouveau.

**M. Jean-Claude Gaysot.** On pouvait faire autrement !

Quatrièmement, les régions sont érigées en autorités organisatrices de transport dans le domaine des services régionaux de voyageurs. Cette nouvelle compétence est offerte pour une durée de trois ans, à titre expérimental, aux régions volontaires – sans transfert de charges, bien sûr. Le principe avait été fixé par la loi relative à l'aménagement et au développement du territoire, et cela en est une très judicieuse application. Le budget pour 1997 a prévu 800 millions de francs supplémentaires pour la financer dans les six régions candidates, portant ainsi à 5,1 milliards l'enveloppe régionale de la SNCF.

Cet aspect de la réforme n'est pas le moins novateur, me semble-t-il. La régionalisation est une des clés de la rénovation, de la modernisation et de la décentralisation de la SNCF, encore « engoncée » dans une direction nationale de près de 13 000 personnes. Il va de soi que l'Etat doit pérenniser le transfert des moyens financiers y afférents et continuer à assumer pleinement sa mission de péréquation entre les régions riches et les régions moins riches.

Sur ces bases, la SNCF et RFF établiront des relations contractuelles concernant, premièrement, la gestion de l'infrastructure, qui est confiée à la SNCF et qui sera rémunérée à cet effet par RFF ; deuxièmement, la maîtrise d'ouvrage des investissements que RFF peut déléguer librement à la SNCF en dérogeant aux règles de la maîtrise d'ouvrage publique ; troisièmement, les redevances de circulation que la SNCF en tant qu'utilisateur des infrastructures, devrait acquitter à RFF.

Cette réforme conduit aussi à établir – et ce n'est pas le point le moins intéressant – de nouvelles relations contractuelles pluriannuelles entre l'Etat, d'une part, et respectivement la SNCF et RFF, d'autre part, relations fondées sur des bases désormais claires, en exploitation comme en investissement.

Elle laisse intacts le régime des tarifs sociaux existants, le statut des cheminots et leur régime de retraite.

Il y a, bien sûr, consensus sur ce point.

**M. Jean-Claude Gaysot.** Ce n'est pas le cas !

**M. Alain Marleix, rapporteur.** Elle est aussi – je tiens à le souligner – une réponse indirecte aux fantasmes du « livre blanc » de Bruxelles en matière de transports ferroviaires, rapport, ne l'oublions pas, établi par Neil Kinnock, ancien président du parti travailliste de Grande-Bretagne et vice-président de l'Internationale socialiste avant de devenir brutalement commissaire européen aux transports – cela dit en passant. (*Murmures sur divers bancs.*)

**M. André Angot.** Eh oui !

**M. Alain Marleix, rapporteur.** C'est donc une réforme fonctionnelle dont le service public, avait grand besoin pour reconquérir son public qui a droit à tous les égards

du client. Le projet industriel que la direction générale de la SNCF est en train d'établir, en étroite concertation avec les organisations syndicales, en est le prolongement direct et tout à fait indispensable. Comme l'est aussi le plan de « remise à niveau » des infrastructures de base dont les crédits d'entretien et de maintenance ont baissé de plus de 40% depuis les années quatre-vingt et comme l'est aussi le plan de modernisation du président Gallois.

Cette remise à niveau des infrastructures, qui mobilise des financements très substantiels dès cette année, lesquels monteront en régime par la suite, est un élément important. Elle signifie, me semble-t-il, que la SNCF ne doit plus tout sacrifier à une politique de prestige, à une politique de lignes nouvelles, laissant des régions entières doublement déshéritées. En effet, écartées du schéma national et des projets de TGV, elles étaient en même temps pénalisées par la baisse très forte des crédits d'entretien, voire par les fermetures des lignes fermetures auxquelles on a assisté au début des années quatre-vingt. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Jean-Louis Idiart.** Vous avez la mémoire courte ! Il faudrait faire le total ! (*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. Alain Marleix, rapporteur.** ... et qui ont fait l'objet d'un moratoire de fait depuis 1993. Je pense que cela mérite d'être souligné.

**M. Jean-Louis Idiart.** Il ne sait pas compter !

**M. Alain Marleix, rapporteur.** Aucune ligne n'a été fermée depuis 1993 !

**M. Didier Boulaud.** Il compte mal !

**M. Alain Marleix, rapporteur.** Cette politique, c'était l'anti-aménagement du territoire,...

**M. Jean-Louis Idiart.** M. Marleix ne sait décidément pas compter !

**M. le président.** Monsieur Idiart, je vous en prie ! Vous pourrez vous exprimer ultérieurement !

**M. Jean-Louis Idiart.** M. Marleix se livre à de la provocation !

**M. Alain Marleix, rapporteur.** ... c'était l'anti-service public !

**M. Didier Boulaud.** Provocateur !

**M. Alain Marleix, rapporteur.** Aujourd'hui, cette réforme constitue un tout ambitieux, novateur, étudié techniquement avec beaucoup de soin. En la proposant, les ministres qui l'ont conçue et mise patiemment au point, aussi bien avec la SNCF et les représentants du personnel qu'avec les régions volontaires pour l'expérimentation et avec le Sénat pendant trois mois, ont prévu les financements nécessaires dans le budget. Ils apportent ainsi la preuve que l'Etat et le Gouvernement ont pris toutes leurs responsabilités.

Il vous est proposé là une réforme qui, je le pense, est originale, respectueuse des principes généraux du service public...

**M. Jean-Marc Salinier.** Quel « cirage » !

**M. Alain Marleix, rapporteur.** ... et des aspirations des agents de la SNCF. Elle mérite le titre sous lequel elle entrera en vigueur : loi portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire.

Désendettée, confortée dans ses tâches de service public, confirmée dans son unité, motivée par son projet industriel, garantie dans les statuts et les acquis de son personnel, la SNCF doit pouvoir se recentrer sur sa mission, affronter la concurrence des autres moyens de transport ; en un mot, elle doit être remobilisée autour d'un objectif de redressement durable, assurant ainsi la pérennité du grand service public des chemins de fer pouvant être encore davantage performant et servant peut-être un jour de référence à une Europe ferroviaire qui se cherche.

C'est pourquoi, mes chers collègues, la commission de la production et des échanges, qui s'est réunie le 30 janvier, vous demande d'adopter sans modification le projet de loi qui nous est soumis. (*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 président de la commission de la production et des échanges.

**M. François-Michel Gonnot, président de la commission de la production et des échanges.** Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, après M. le rapporteur, dont je salue la qualité du travail, j'interviendrai, brièvement, à la demande de plusieurs membres de la commission de la production et des échanges appartenant à la majorité.

Je tiens à souligner, en quelques mots, l'aspect courageux, exemplaire de cette réforme, à affirmer aussi sa nécessité vitale pour l'entreprise SNCF et à dire combien et pourquoi cette réforme offre, selon nous, à la SNCF, de vraies chances d'assurer son renouveau, ou, en tout cas, son redressement.

Oui, monsieur le ministre, il ne faut pas avoir peur de le dire et de le répéter : cette réforme est courageuse. Tous les ministres des transports qui se sont succédé depuis quinze ans avaient – il faut le reconnaître honnêtement – compris la nécessité de s'attaquer aux difficultés que rencontrait la SNCF, et surtout d'y apporter des remèdes, mais aucun n'avait eu le courage, ni peut-être, la possibilité, de mettre en chantier une réforme qui réponde structurellement à ses problèmes ou de la mener à terme.

Ainsi, nous devons saluer la façon exemplaire dont vous-même, monsieur le ministre, et Mme le secrétaire d'Etat, avez conduit cette réforme, notamment tout au long de l'année 1996, dans un esprit de large concertation, de dialogue et d'information, ainsi que l'a rappelé M. le rapporteur.

Cette réforme n'est pas seulement nécessaire ; elle est vitale pour l'entreprise SNCF.

La SNCF est une vieille dame qui va fêter cette année ses soixante ans. Mais c'est une belle dame à laquelle tous les Français, sans exception, sont très attachés. La France a attendu cette réforme trop longtemps, mais il fallait éviter de commettre les mêmes erreurs qu'outre-Rhin ou outre-Manche. Il fallait une réforme conforme aux ambitions des cheminots et aux valeurs du service public.

Il y avait extrême urgence à réformer la SNCF et, à mon tour, je rappellerai quelques chiffres.

Quelle entreprise privée ou publique pourrait accepter un endettement de 203 milliards de francs – un peu moins que le produit de l'impôt sur le revenu des personnes physiques – équivalant à quatre années de son chiffre d'affaires, et accepter un service de la dette représentant plus de quarante millions de francs par jour ?

Quelle entreprise privée ou publique pourrait accepter que sa masse salariale soit durablement supérieure de 50 % à son chiffre d'affaires ?

Quelle entreprise privée ou publique pourrait accepter que ses parts de marché soient en constante régression ? Même si la SNCF transporte 800 millions de passagers par an, ce qui n'est pas rien, ses parts de marché sont aujourd'hui de l'ordre de 12,5 % pour le trafic de voyageurs et de 28 % pour le trafic de fret, ce qui n'en fait pas, il faut le reconnaître, le mode de transport préféré des Français ou majoritairement utilisé par eux.

Cette réforme donne, je le crois très sincèrement, à la SNCF les vraies chances de son redressement et de son renouveau. Vous en avez rappelé tout à l'heure, ainsi que M. le rapporteur, les grands principes ; ils sont au cœur de la réforme et répondent vraiment aux problèmes qui se posaient depuis de très longues années à l'entreprise.

C'est vrai, il fallait clarifier ses responsabilités et celles de l'Etat. Il fallait sans doute séparer l'exploitation de la propriété et des investissements concernant les infrastructures, et laisser à la SNCF la pleine responsabilité de l'exploitation en la débarrassant du principal de son endettement.

Cette réforme ouvre un partenariat tout à fait original et nouveau avec les régions, à titre expérimental, pour une durée de trois ans, à l'issue de laquelle le Sénat a demandé qu'un bilan soit dressé. On a constaté un réel engouement des régions puisque près d'une région sur deux a été candidate à cette expérimentation, ce qui a montré un besoin nouveau et une nouvelle approche des infrastructures, répondant au souhait profond des populations et des milieux socio-professionnels.

Cette réforme sauvegarde également l'essentiel, c'est-à-dire les grands principes sur lesquels est fondé le service public à la française : l'unité du réseau ferré national, le caractère public de l'entreprise, le monopole d'exploitation de la SNCF, le statut des personnels, le régime des retraites.

Autour de son projet industriel, qui ne fait pas partie de la réforme législative proprement dite mais qui est en cours, la SNCF pourra peut-être définir une nouvelle démarche, qui lui a beaucoup manqué ces dernières années, consistant non plus à attendre l'utilisateur mais à aller à la reconquête du client.

Pour terminer, j'exprimerai un regret.

Lors du débat qui a eu lieu à l'Assemblée nationale le 11 juin dernier, j'avais souhaité, ainsi que le président de la commission des finances, que nous ayons un débat sur la politique française des transports,...

**M. Jean-Claude Gaysot.** Il serait temps !

**M. François-Michel Gonnot,** *président de la commission.* ... laquelle doit être repensée et appelle des choix urgents.

**M. Jean-Louis Idiart.** Très bien !

**M. François-Michel Gonnot,** *président de la commission.* Peut-on achever le schéma autoroutier dans les délais que nous nous sommes impartis ? Peut-on continuer à vouloir moderniser le réseau routier alors que nous en avons de moins en moins les moyens budgétaires ?

**M. Jean-Louis Idiart.** Et voilà, il va falloir payer !

**M. François-Michel Gonnot,** *président de la commission.* Peut-on prétendre relancer la politique maritime et la politique fluviale ? Peut-on, enfin, espérer que la SNCF reconquière des parts de marché sans poser un certain nombre de questions qui auront leur traduction en termes budgétaires ?

Je souhaite qu'après cette semaine de débat, après que le Parlement aura voté avec enthousiasme votre projet de loi, monsieur le ministre...

**M. Jean-Claude Gaysot.** Vous exagérez !

**M. François-Michel Gonnot,** *président de la commission.* ... vous soyez conscient que ce débat sur la politique française des transports restera d'actualité, d'autant plus que nous serons amenés à débattre dans quelques mois du schéma national d'aménagement du territoire, et la dimension des transports restera à l'évidence au cœur des priorités et de notre réflexion. (*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. Paul Chollet, au nom de la délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne.

**M. Paul Chollet.** *au nom de la commission de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne.* Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, mon intervention s'inscrit dans le cadre des travaux diligentés par le président Pandraud et le bureau de la délégation dans le domaine des transports en Europe. Dès le début de cette législature, la délégation s'est attachée à analyser les retentissements de la directive 91/440, acceptée par le gouvernement français de l'époque.

J'ai apporté ma pierre à la réflexion d'ensemble par le biais de plusieurs rapports concernant le transport ferroviaire qui m'ont conduit à Londres, à Francfort et à Berlin. C'est donc à travers le prisme européen que je livrerai quelques réflexions liées à cette expérience.

Tout le monde a constaté le déclin du rail en Europe et l'endettement abyssal des entreprises de transport ferroviaire.

Tous les pays ont compris la nécessité de s'attaquer aux racines du mal, comme nous le propose courageusement le Gouvernement aujourd'hui, après l'échec total des précédents contrats de plan, aux objectifs coûteux mais jamais atteints. Il est urgent d'agir car il est toujours plus tard que l'on ne pense. Nous sommes les derniers à nous y résoudre ; peut-être parce que, dans ce domaine, nous étions les moins mal en point.

Il faut en effet prendre la véritable mesure de la situation des chemins de fer, qui n'est pas toujours comparable d'un pays à un autre en Europe. La France, bien avant tous ses voisins, a misé sur l'avenir du rail. Ce sont ses avancées technologiques qui, par la conquête de marchés attendus, ont réveillé les pays concurrents. Les performances de nos trains sur le plan du confort, de la vitesse, de la sécurité et de la régularité sont les meilleures du monde et notre industrie ferroviaire reste encore des plus compétitives.

L'état de nos infrastructures, même dans les régions les plus reculées, n'a rien à voir avec celui de l'ex-RDA, par exemple, où, par endroits, les rails sont tellement usés que les trépidations empêchent de lire le journal.

Le fer conserve en France des positions plus fortes que dans la plupart des autres pays européens : 8 % des parts de marché pour les voyageurs, contre 6,6 % en moyenne en Europe ; 24 % du marché pour les marchandises, contre 15 % en moyenne dans les autres pays.

C'est pourquoi nos cheminots nourrissent un sentiment d'injustice, de révolte et parfois de désespoir à cause de la non-reconnaissance des efforts accomplis et de la créativité dont ils ont fait preuve pour relever les défis de ce temps.

Les avancées technologiques demeurent les meilleurs atouts de la SNCF, même si, un moment, sa gestion trop bureaucratique l'a amenée à négliger de façon coupable les mesures destinées à faire que le client soit l'objectif prioritaire.

Je dirai un mot de ce projet de réforme au regard de la réponse apportée à quatre problèmes : l'endettement ; les menaces d'éclatement et de démantèlement ; la mission de service public ; la dimension régionale et européenne de la réforme.

L'endettement, d'abord. La croissance exponentielle du montant de la dette hypothèque l'avenir du rail dans tous les pays d'Europe.

Cette dette est essentiellement liée au poids des infrastructures. C'est pourquoi sa reprise par l'Etat, de même que la séparation au moins comptable des infrastructures et de l'exploitation, exigée par la directive européenne, sont tout à fait légitimes, comme est légitime la prise en charge financière par l'Etat des investissements qu'il décide de mettre en place.

Ainsi RFF sera dépositaire et gestionnaire de cette dette et devra assumer la responsabilité des infrastructures et du développement.

L'Etat deviendra totalement responsable de ses choix et en assumera les conséquences.

Certes, la reprise de cette dette, actualisée à 134,2 milliards de francs, est considérable, mais elle n'est pas totale. Ceux qui la comparent à la remise de la dette opérée outre-Manche et au-delà du Rhin la trouvent insuffisante. C'est ce que j'ai pensé ; c'est même ce que j'ai écrit à un moment où nous n'étions pas en mesure de connaître tous les contours et la spécificité de la réforme française.

Chez nous, la SNCF continue à être le pivot du système en assurant l'exploitation des services de transport ferroviaire dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui, avec son patrimoine propre, ses gares, ses entreprises, son matériel, ses bâtiments, ses immeubles, ses terrains, ses filiales.

Il est normal que le transfert des actifs s'accompagne de la part du passif lié au déficit d'exploitation.

A travers la fixation des redevances décidée par RFF pour l'utilisation du réseau par la SNCF, et à travers la rémunération que RFF paiera à la SNCF pour l'entretien du réseau, on voit bien le rôle régulateur que continuera à jouer l'Etat, qui devra en toute circonstance faire répondre aux impératifs de l'utilisation optimale du réseau, mais aussi tenir compte de la capacité contributive de la SNCF.

La solution française préservant le monopole et le statut du personnel de la SNCF évite toutes les menaces d'éclatement, voire de démantèlement constatées chez nos voisins anglo-saxons.

Certes, la Deutschebahn a dégagé un résultat net avant impôt de 550 millions de deutschemarks en 1995, mais c'est au prix d'un soutien public colossal.

L'Etat a repris une dette d'environ 66 milliards de deutschemarks. Il contribue largement au financement des transports régionaux, dont la responsabilité totale est confiée aux Länder, qui choisissent eux-mêmes les entreprises concessionnaires. L'Etat assume la charge des

retraites des cheminots et apporte de nombreux soutiens indirects. Enfin, le statut du personnel est entièrement revu pour évoluer vers un statut privé.

Au Royaume-Uni, où l'ancien système souffrait de dysfonctionnements caricaturaux, la prise en charge de la dette est presque aussi massive, mais les infrastructures elles-mêmes sortent du patrimoine national, et le service des voyageurs, divisé en vingt-cinq franchises, est attribué dans le cadre de concessions de service public à des opérateurs privés. Le fret et le matériel roulant obéissent à la même finalité.

La réforme suédoise elle-même, tout en préservant le statut public, a créé deux entreprises entièrement distinctes, l'une pour les infrastructures, l'autre pour les transports proprement dits, chacune avec son personnel propre.

Quant aux missions de service public, elles ont le mérite, outre-Manche, d'être parfaitement définies et correctement financées à l'origine. Le coût global des subventions est, en Grande-Bretagne, supérieur à ce qu'il a été par le passé.

Reste à savoir si après cet effort, le pari d'un désengagement progressif de l'Etat, compensé par des gains de productivité et par un accroissement du nombre des voyageurs, sera tenu comme prévu.

Quoi qu'il en soit, l'objectif de la réforme française est foncièrement différent. Celle-ci répond à notre perception propre des missions de service public, avec les statuts et le monopole qui en résultent. Perception que l'Europe, notamment la Cour de justice, intègre maintenant beaucoup mieux que par le passé. Je pense en particulier aux arrêts Corbeau et Almélo, ainsi qu'aux conclusions de l'avocat général sur le contentieux lié au monopole d'importation du gaz et de l'électricité ; celui-ci a en effet conclu à la licéité du monopole au regard de l'article 90-2 du traité instituant la Communauté européenne.

Il n'est pas interdit de penser que cet article 90-2 puisse être complété dans le cadre de la conférence intergouvernementale, à la demande, notamment, de la France.

**M. Michel Bouvard.** Ce serait souhaitable !

**M. Paul Chollet,** au nom de la délégation pour l'Union européenne. Il reste à s'interroger sur la portée de la réforme et sur sa dimension régionale et européenne, pour souligner une certaine timidité sur ces deux points.

Timidité de la réforme régionale, qui garde un caractère expérimental et réversible. Et pourtant, chacun sait que c'est bien à ce niveau que le voyageur pourra se réconcilier avec le rail.

Nous comptons tous sur un réel partenariat, voire une véritable complicité, entre les régions et la SNCF pour inventer des solutions nouvelles qui permettront de susciter le renouveau espéré.

Timidité au niveau européen ; on peut dire que le projet de loi intègre toute la directive 91-440, et rien que la directive.

L'idée de corridors européens pour le transport de marchandises par voie ferrée, lequel n'est concurrentiel, on le sait, qu'au-delà de 500 kilomètres, fera inéluctablement son chemin, ne serait-ce que pour des raisons liées à la défense de l'environnement. Nous savons que cela posera des problèmes techniques complexes aussi longtemps que l'interopérabilité en Europe sera lettre morte ou restera embryonnaire. Nous nous demandons si les initiatives de coopération inter-Etats seront suffisantes



pour avancer dans ce sens. La délégation s'est en tout cas montrée favorable à la mise en place de tels corridors pour permettre une meilleure compétitivité du transport de marchandises par rapport à la route.

Telles sont les réflexions que suscitent ce projet de réforme, dans lequel nous mettons tous nos espoirs. Un projet désormais mieux expliqué, et renforcé grâce à une implication financière plus forte de l'Etat en ce qui concerne la dette et le financement propre de RFF.

Le sénateur Haenel a dit que c'était notre dernière chance. Je crois que c'est la dernière chance, non pas pour le rail, car celui-ci gardera sa place en raison des avantages de plus en plus sensibles qui sont les siens en ce qui concerne l'environnement, mais pour la France, afin que celle-ci préserve son autonomie ferroviaire et son leadership; dernière chance aussi pour la SNCF, afin qu'elle garde sa personnalité, son patrimoine, son image, ses valeurs, auxquels nous sommes, comme elle, tous attachés; dernière chance, importante, de relever le gant pour réaliser les adaptations qui permettront de faire face, en accord avec notre culture propre, aux défis du moment.

Cette chance, nous savons que tous les cheminots, au fond d'eux-mêmes, veulent la saisir. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

#### Exception d'irrecevabilité

**M. le président.** J'ai reçu de M. Laurent Fabius et des membres du groupe socialiste une exception d'irrecevabilité, déposée en application de l'article 91, alinéa 4, du règlement.

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

**M. Jean-Jacques Filleul.** Monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, dans le meilleur état d'esprit possible à votre égard, je m'étais pris à rêver d'une réforme du service public du rail conforme à l'intérêt, au grand intérêt porté par nos concitoyens à tout ce qui touche à la SNCF.

**M. Michel Bouvard.** Que ne l'avez-vous faite !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Qu'ils soient usagers ou non, leur sensibilité extrême sur ce dossier est démontrée.

J'ai rêvé d'une réforme épongeant totalement ou quasi totalement la dette de 203 milliards atteinte à la fin de l'année 1996. Cela pour deux raisons. Cette dette appartient à la nation, c'est donc à elle de la régler. Cette dette n'est pas pour sa quasi-totalité celle des cheminots et de la SNCF; c'est une dette de l'Etat et il revient donc à celui-ci de l'effacer.

**M. Pierre Forgues.** Très juste !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Cela libérerait l'entreprise de ce poids insupportable qui détruit toute volonté de modernisation, bloque les énergies et démoralise les hommes face à cet obstacle énorme qui occulte tout.

Oui, monsieur le ministre, j'ai rêvé d'une réforme protégeant l'unicité de l'entreprise et du service public. L'unicité pour obliger à des synergies, pour parler d'une même voix sur des objectifs communs. Certaines personnalités qui connaissent particulièrement bien la maison m'ont confié que le programme TGV, dont nous sommes tous fiers, n'aurait certainement pas été mené à

bien si l'entreprise n'avait trouvé en son sein les hommes et les compétences pour mener ces technologies nouvelles au plus haut degré d'innovation au service des citoyens. (*« Très bien » ! sur les bancs du groupe socialiste.*)

**Mme Ségolène Royal.** Vive la SNCF !

**M. Jean-Jacques Filleul.** L'unicité de l'entreprise garantissait formellement son avenir. Une SNCF organisée conformément à la directive 91/440 de la Commission européenne relative au développement du chemin de fer communautaire, dont l'article 1<sup>er</sup> dispose : « La présente directive vise à faciliter l'adaptation des chemins de fer communautaires aux exigences du marché unique et à accroître leur efficacité », son deuxième alinéa précisant que cela se fera « par la séparation de la gestion de l'infrastructure ferroviaire et de l'exploitation des services de transport des entreprises ferroviaires, la séparation comptable étant obligatoire, la séparation organique ou institutionnelle facultative ».

**M. Didier Boulaud.** Excellent rappel !

**M. Jean-Jacques Filleul.** J'ai bien dit « facultative », monsieur le ministre. Vous avez traduit cette directive pour aller au-delà, là peut-être où va le Livre blanc, que vous n'hésitez pas, par ailleurs, à dénoncer, tout en ayant déjà mis vos pas dans cette voie, ces pas dont je conteste la marche car ils vont vers la privatisation.

**M. Maurice Depaix.** Très bien !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Je ne vous fais pas un mauvais procès, je fais simplement l'inventaire d'un processus que la majorité des cheminots récuse, comme moi-même au nom du groupe socialiste. (*« Très bien ! » sur les bancs du groupe socialiste.*)

Poursuivre la régionalisation, ce n'est plus un rêve, mais une réalité inscrite dans la loi sur l'organisation des transports intérieurs et déjà en place dans beaucoup de régions, avec succès parfois. Je suis élu de la région Centre, qui a donné un sens aigu au renouveau du rail grâce à une politique, issue de la LOTI, bien négociée et bien comprise par tous les partenaires.

**M. Didier Boulaud.** Ce n'est pas le cas partout !

**M. Jean-Jacques Filleul.** De ce presque unanimité sont sorties les lignes fortes d'une convention passée avec la SNCF : un programme de rénovation des gares, la création d'Interloire, qui relie les grandes villes de la région, l'investissement dans du matériel nouveau automoteur en liaison avec d'autres régions, l'ouverture de lignes, comme la ligne Tours-Chinon.

**M. Michel Bouvard.** C'est exact !

**M. Didier Boulaud.** En Bourgogne, nous n'avons que le vin ! (*Sourires.*)

**M. Jean-Jacques Filleul.** En lançant l'expérimentation dans six régions, vous avez suscité un espoir sans apporter suffisamment de garantie. Votre réforme, qui veut engager une deuxième phase de la régionalisation, pose plus de problèmes qu'elle n'en résout. Que faites-vous des régions pauvres ? Comment pourront-elles faire face, et avec quels moyens financiers, si ce n'est ceux des contribuables régionaux ?

**M. Didier Boulaud.** Eh oui !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Le transfert aux régions est souhaitable car il est bon que l'autorité de gestion soit proche du terrain. Cela se pratique déjà en Suisse et en

Allemagne avec d'excellents résultats. Mais les régions ne doivent pas être de simples gestionnaires de l'acquis. Il faut qu'elles soient aussi en état d'innover, de moderniser et d'étendre le réseau si cela est nécessaire.

**M. Maurice Depaix.** Très bien !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Nous voulons approfondir la régionalisation, parce que nous y sommes favorables. D'ailleurs, beaucoup d'élus, socialistes en particulier, œuvrent dans ce sens sur le terrain local.

**M. Michel Fromet.** C'est vrai !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Mais ils s'interrogent aussi. Nous ne voulons pas d'une réforme réservée aux régions riches. Nous voulons une réforme qui garantisse un maillage ferroviaire cohérent sur tout le territoire national, une réforme qui n'alourdisse pas à terme les budgets des conseils régionaux, qui ne fasse pas fi du service public et qui garantisse à chaque citoyen d'être traité de la même manière, selon des tarifs équitables quels que soient le lieu de départ et le lieu de destination.

**M. Louis Le Pensec.** Bien sûr !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Oui, monsieur le ministre – vous me pardonnerez d'insister – j'ai rêvé d'une réforme qui s'inscrirait dans une politique globale des transports en commun. Une réforme s'appuyant, comme l'a demandé le président de la commission, sur un schéma national des transports, complété des schémas régionaux. D'ailleurs de tels schémas existent et font honneur aux élus qui les ont élaborés. Une réforme pour développer le transport combiné et fixer des objectifs qui soient autant de lignes directrices pour tous les hommes et toutes les femmes qui s'investissent dans le transport. Une réforme pour poser clairement les choix de votre gouvernement en matière de transports longue distance. Il faudrait ainsi évoquer les autoroutes ferroviaires, leur nécessité dans le futur paysage et lever l'ambiguïté qui pèse sur vos choix d'une politique publique du fret SNCF.

Oui, monsieur le ministre, j'ai rêvé d'une réforme qui permette à l'entreprise d'engager dans les meilleures conditions possibles son projet industriel et commercial et de ces engagements, vous ne les avez pas pris, qu'il s'agisse de réussir cette mutation.

Ces engagements, vous ne les avez pas pris, qu'il s'agisse d'effacer tout ou partie de la dette ; de maintenir l'unicité, donc l'efficacité, la synergie des hommes sur un projet national ; de réussir la seconde étape de la régionalisation sans peser sur les budgets régionaux ; qu'il s'agisse encore d'engager une vaste réflexion sur un schéma national des transports, incluant le transport combiné et le fret rail, qui doit rester dans le service public ; qu'il s'agisse enfin de permettre ainsi à l'entreprise SNCF d'enclencher son projet industriel et commercial avec toutes les chances de succès.

Oui, monsieur le ministre, nous sommes pour une évolution progressive et non une régression programmée. Malheureusement, il faut bien en convenir, votre projet de loi en vue du renouveau du transport ferroviaire n'est pas la réforme espérée. Elle n'engage pas le service public du rail sur la bonne voie mais à terme sur une voie privée, qui n'augure de rien de bon et dont vous et votre gouvernement porterez la responsabilité devant les Français.

**M. Michel Fromet.** Très bien !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Il y a toujours dans l'histoire un temps pour la réforme après celui de la révolte. Après celle de 1995, ce temps est venu.

**M. Michel Bouvard.** Après la passivité, vous voulez dire !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Au lieu d'en comprendre le sens profond, vous en avez fait une traduction libérale.

**M. Michel Bouvard.** Oh !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Je le regrette, car les conditions d'une grande réforme ne se reproduiront pas forcément.

Dans le manifeste que le groupe socialiste vient de publier, ce « coup de cœur pour le rail », comme je le résume, Laurent Fabius souligne que « l'avenir de la SNCF ne repose pas que sur des données économiques et quelques statistiques. Les Français l'ont dit tout au long des grandes grèves de 1995. Il doit également prendre en compte les réalités humaines et la cohésion de notre société ». Et notre collègue de conclure sur « le refus de l'abandon du service public, élément central de notre pacte social et républicain ».

**M. Didier Boulaud.** Très bien !

**M. Jean-Jacques Filleul.** C'est là le fond principal de notre refus de cette réforme. En ne résorbant pas la dette et en créant l'établissement public Réseau ferré de France, vous ne résolvez rien et prenez le risque d'ouvrir l'avenir du rail aux intérêts privés.

**Plusieurs députés du groupe socialiste.** Eh oui.

**M. Didier Boulaud.** C'est couru d'avance !

**M. Michel Fromet.** Vous dérailliez !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Pourtant l'opinion est sensible à tout ce qui tourne autour du rail. Elle est mobilisée, comme je le disais à l'instant.

Ce texte est le point d'orgue d'une vaste confrontation entre votre gouvernement, la pression de l'opinion et celle des syndicats de cheminots. C'est un lieu commun de le reconnaître. Le vaste mouvement de novembre et décembre 1995 a pesé sur vos comportements et vous a amené à repousser vos décisions. En novembre dernier encore, vous avez reculé pour gagner du temps, l'objectif restant le même : remettre en cause profondément le service public du rail. Vous avez même parlé d'une « vraie révolution », sans tirer la leçon d'un vaste mouvement qui exprimait son refus de la suppression du service public ferroviaire et criait « oui » à la nécessité d'un grand service public moderne, organisé, performant, un service public de proximité.

Monsieur le ministre, les Français se moquent d'un modèle anglo-saxon qui réduirait la SNCF au service minimum.

**M. Louis Le Pensec et M. Didier Boulaud.** C'est vrai !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Ils veulent, nous voulons, une organisation du rail permettant de développer des projets et de contribuer ainsi à l'aménagement du territoire. Et il en va ainsi de tous nos concitoyens.

De toutes les inventions modernes, le rail – et l'aventure cheminote – est vraisemblablement celle qui est le plus profondément inscrite dans l'imaginaire populaire de notre pays. Qui n'a pas eu dans le passé un cheminot dans sa famille, homme souvent envié dans une société française fière de son chemin de fer ?

Les petites lignes départementales irriguaient alors le moindre village ou hameau, les liant entre eux plus qu'ils ne l'avaient jamais été dans l'histoire. La France se découvrait un service public intégré au destin de la nation, faisant corps avec le territoire et les hommes.

La SNCF n'est pas une entreprise comme les autres, vous l'avez vous-même rappelé, monsieur le ministre. Son histoire est celle de la France moderne. Elle s'y identifie, se confond avec elle. Ses combats sont les nôtres : ceux du monde ouvrier, par les conquêtes sociales qu'elle a permises ; ceux de la Résistance et de la Libération, grâce au courage des cheminots.

**M. Maurice Depaix.** C'est exact !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Dès la création des chemins de fer, sous la monarchie de Juillet, la question de leur propriété et de leur exploitation se posa : Etat ou compagnies privées ? Par la loi de 1842, l'Etat abandonne à des compagnies privées le droit de construire et d'exploiter les lignes dont la propriété devait lui revenir à terme. En fait, l'Etat exerça un contrôle étroit sur ce réseau « monarchique et centralisateur » qui est encore le nôtre. Très vite, se posa la question du rachat, notamment après la révolution de 1848. C'est sous le Second Empire que furent créés six grandes compagnies liées à l'Etat par des conventions. Sous la III<sup>e</sup> République, les radicaux, puis les socialistes s'opposèrent à ces sociétés et la question du statut des chemins de fer fut âprement débattue tant son importance économique, politique et même idéologique était déjà considérable à l'époque. Jusqu'au début du siècle, et bien que l'Etat eût possédé une partie du réseau, l'essentiel de celui-ci resta aux mains des compagnies privées. Le rachat commença par le réseau de l'Ouest qui était lourdement déficitaire en 1907. Après la Première Guerre mondiale, la convention de 1921 entre l'Etat et les compagnies renforça le contrôle de l'Etat.

Sous l'influence des socialistes, et en particulier de Jules Moch et de Léon Blum, grandissait l'exigence d'une nationalisation.

**M. Jean-Claude Gayssot.** Et celle des cheminots !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Il fallut la victoire du Front populaire pour briser enfin la résistance tenace des compagnies et de la droite coalisées. Chose étonnante, les cheminots qui constituaient un des bastions du syndicalisme, et avaient pu obtenir en un siècle des avantages substantiels, ne prirent pas part au grand mouvement de grèves spontanées qui suivit la victoire électorale de la gauche. Il ne voulaient pas porter préjudice aux usagers qui, pour la première fois, allaient partir en vacances... par le train. Le personnel des chemins de fer n'en obtint pas moins le bénéfice des accords Matignon. La loi du 21 juin 1936 instituant la semaine de quarante heures obligea les compagnies à embaucher 90 000 employés supplémentaires qui, comme les autres cheminots, furent assimilés aux fonctionnaires. Mais ce n'est que le 31 août 1937 que fut créée la Société nationale des chemins de fer français.

Ainsi, après un siècle d'histoire ferroviaire, l'Etat, qui déjà jouait un rôle capital quant à la définition de la politique générale ferroviaire, qui assurait la formation d'un corps d'ingénieurs et de cadres de grande valeur, prenait le contrôle des réseaux principaux. Les anciennes compagnies étaient indemnisées et siégeaient au conseil d'administration à côté des représentants des pouvoirs publics et du personnel. La SNCF, service public, devait réaliser l'équilibre de son budget. Si cette dernière condition fut rarement réalisée, du moins la SNCF resta-t-elle toujours à l'avant-garde du progrès en matière d'infrastructures, de matériel et de qualité du service.

Cette réputation justifiée de ce qui fut longtemps considéré comme un modèle en matière de service public allait gagner une dimension héroïque au cours de la Deuxième Guerre mondiale. Dès l'invasion de 1940, les

cheminots avaient payé un lourd tribut, les gares et les convois comptant parmi les cibles privilégiées des Stukas allemands. Dans la France occupée, malgré l'étroite surveillance exercée par l'armée allemande et des milliers de techniciens de la Reichsbahn sur les installations et les hommes, les cheminots français, conscients d'appartenir à un corps d'élite occupant une position stratégique, multiplèrent les actes de résistance. Cette résistance « ferroviaire » revêtit d'innombrables aspects : ralentissements volontaires des trains allemands, « erreurs » de triage et d'itinéraire, passages de courrier, transports de clandestins, d'aviateurs anglais cherchant à gagner l'Espagne, de résistants traqués, de juifs fuyant les persécutions. Vint ensuite le temps d'une résistance plus active et plus dangereuse : la collecte et l'envoi de renseignements sur les transports de troupes et de matériel ou le résultat des bombardements de l'aviation alliée ; enfin, et surtout, les actions de sabotage contre les installations fixes, le matériel roulant, les convois. Ces actions, préparées et réalisées le plus souvent en liaison avec les résistants et les maquis locaux, eurent pour effet de désorganiser un peu plus l'acheminement des troupes et du matériel en Normandie après le débarquement de juin 1944. Elles furent nombreuses – 4 208 sabotages par explosifs, 1 392 déraillements – et parfois spectaculaires. Le film de René Clément *La Bataille du rail* fit revivre de façon presque épique ces épisodes du combat de l'ombre. La France entière se reconnut dans une catégorie professionnelle, presque un corps social, qui avait durement payé son esprit de résistance : des milliers d'arrestations, 809 fusillés et 1 137 morts en déportation.

Notre pays entraîna ensuite, avec la reconstruction dans une phase économique forte, les Trente Glorieuses. Durant cette période, la SNCF a beaucoup évolué, délaissant l'aménagement du territoire pour toucher au plus haut niveau de la technologie ferroviaire. Dans le même temps, les effectifs de l'entreprise fondaient, passant de plus de 500 000 à environ 170 000 personnes actuellement. Comment occulter, à ce moment de notre réflexion, cet affaiblissement de la SNCF quand on examine sa situation actuelle ? Les experts nous avaient affirmé sur tous les tons qu'il fallait rentabiliser la SNCF. « L'imagination » allant toujours dans le même sens, on procéda à la réduction de l'emploi pour rentabiliser. Aujourd'hui, la société nationale a réduit son personnel. Mais elle n'a jamais été aussi touchée financièrement et structurellement. Elle ne peut plus payer ses retraites sans le concours du régime général. Tout citoyen est en droit de se poser cette question du rapport entre crise financière, crise sociétale et chute de l'emploi. Nul doute que la question d'une gestion plus clairement affirmée d'un service public qui ne peut pas être rentable par nature, mais qui, par ailleurs, doit exercer sa fonction territoriale, mérite d'être posée.

La situation financière de la SNCF est préoccupante, monsieur le ministre – vous l'avez dit et – tout le monde en convient. Je le disais à cette même tribune le 11 juin dernier, lors du débat national sur l'avenir de la SNCF et du service public. Elle ne s'est pas améliorée depuis et elle est grave. Aussi, devant cette situation, nous pouvons nous interroger sur les retards pris par les gouvernements de droite pour relancer le contrat de plan.

**M. Michel Bouvard.** Tout allait bien avant ?

**M. Jean-Jacques Filleul.** Cela devait être fait par le gouvernement de M. Balladur à la fin de 1994, n'est-ce pas ? (*Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Ce contrat de plan, aujourd'hui tombé dans l'oubli par votre seule volonté, fut renvoyé à plus tard pour motif d'élections présidentielles.

**M. Didier Boulaud.** Voilà l'explication !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Nous sommes en 1997. Cela fait donc trois années perdues pour sacrifier à l'électoratisme, ce n'est pas très glorieux !

**Plusieurs députés du groupe socialiste.** Voilà la réalité !

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Et les quatorze ans où vous avez été au pouvoir ?

**M. Richard Dell'Agola.** Vous déraisonnez !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Non, je ne crois pas, cela va très bien !

Le contrat de plan proposé aux cheminots par le gouvernement de M. Juppé, le 15 novembre 1995, s'inscrivait déjà dans les perspectives affichées depuis, avec pour seul principe la rentabilité financière de l'entreprise, qui dans l'esprit de ses rédacteurs, n'était déjà plus une entreprise tout à fait publique.

**M. Michel Bouvard.** Ce n'est pas vrai ! Avec toutes les lignes qu'ils ont fermées, ils osent dire cela !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Dans le même temps, l'annonce des mesures de restrictions des droits sociaux, dont le report de la retraite après quarante annuités de cotisations au lieu de trente-sept et demie, mettait le feu aux poudres. Pour gagner du temps, M. le Premier ministre annonçait le 1<sup>er</sup> décembre 1995 le report de la signature du contrat de plan, qu'il fallait renégocier, disait-il, et suspendait les travaux de la commission Le Vert, chargée d'examiner les régimes spéciaux de retraites, dont celui des cheminots. Afin d'aboutir à un nouveau contrat de plan, M. Juppé promettait un débat national, mais l'on sait aujourd'hui, avec le recul du temps et la marche de l'Histoire, ce que ses belles promesses sont devenues.

Le débat national ne vous a servi que d'alibi pour gagner du temps et détourner l'attention de l'opinion à grand renfort de publicité médiatique. Ce débat fut un marché de dupes. C'est d'autant plus regrettable que les conseils économiques et sociaux régionaux, les conseils régionaux, le Conseil économique et social, l'entreprise SNCF et ses personnels avaient au préalable, dans leurs instances respectives, déblayé le terrain. Le Gouvernement aurait donc pu soumettre au débat et au vote des parlementaires un texte d'orientation issu de cette réflexion. Mais il n'en a rien été. Une nouvelle fois, les parlementaires ont été négligés...

**M. Pierre Forgues et M. Maurice Depaix.** Comme d'habitude !

**M. Jean-Jacques Filleul.** ... alors que l'essentiel aurait dû avoir lieu dans l'hémicycle. La représentation nationale fut réduite à la portion congrue et mise devant le fait accompli des décisions gouvernementales, abondamment exposées dans la presse la veille même du 11 juin, date du débat parlementaire.

Quant au contrat de plan, il est mort au champ d'honneur. Il ne pouvait survivre, libéralisme oblige, pour ne pas créer d'obstacles à ce qui allait suivre.

Le 11 juin, j'ai moi-même fait valoir quelques observations. J'ai d'abord constaté les manquements de l'Etat, qui s'était montré fort négligent avec la SNCF en laissant

à sa charge les investissements des TGV, sauf pour le TGV Atlantique, financé par l'Etat à hauteur de 30 p. 100, à l'initiative louable du gouvernement socialiste de l'époque.

**M. Dominique Bussereau.** C'est bien la seule décision utile qu'il ait prise !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Ayant constaté ces négligences, je me suis posé publiquement la question de l'avenir du service public ferroviaire et de l'emploi des 177 000 cheminots.

**Mme Ségolène Royal.** C'est toute la question !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Sans une ambition forte, sans une saine clairvoyance des enjeux, la SNCF deviendra la proie de la déréglementation, disais-je dès le 11 juin. Malheureusement, cette crainte est toujours d'actualité.

**M. Didier Boulaud.** Quelle lucidité !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Ne nous laissons pas tromper par des simulacres de réforme : le débat se situe bien entre les tenants du libéralisme et ceux du service public, garant de principes unificateurs de la nation.

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Ceux-là ne sont pas où on le croit !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Nous disions le 11 juin dernier : « La première mesure consiste dans l'ajournement total de la dette. Le groupe socialiste, s'exprimant ainsi, ne fait qu'adhérer aux conclusions formulées par le Conseil économique et social dans le cadre du débat voulu par le gouvernement de M. Juppé. »

Mais revenons au service public. Combien de fois n'est-il pas évoqué ? Sur tous les tons et agrémenté d'adjectifs qui se veulent pédagogiques ou tranquillissants : service public « universel », service public « à la française »... Pourquoi pas « service public » tout simplement, une notion que les Français reconnaissent et apprécient ? Il faut naturellement que ce service public soit à leur mesure et ne se limite pas à une abstraction, à un pur verbiage coupé de toute réalité.

Les Français veulent un service public puissant, moderne et porteur de progrès social. Or votre gouvernement soumet l'ensemble des services publics à une vague sans précédent de déréglementations, de privatisations et de démantèlements. La logique purement comptable qui vous guide s'exerce avec une brutalité rarement vue dans notre pays. Cette vision d'un service public minimum, au rabais, sans ambition...

**M. Paul Chollet.** Ce n'est pas la nôtre !

**M. Jean-Jacques Filleul.** ... est injuste, car elle ne tient pas compte du rôle fondamental, sur le plan économique, social et culturel, que jouent les entreprises publiques, et particulièrement la SNCF.

Votre vision du service public menace la qualité du service rendu aux usagers et aux clients et accroît la précarité des emplois, aggravant ainsi la situation sociale difficile de nombre de nos concitoyens. En mettant en cause le service public, vous portez en fait de rudes coups à la cohésion sociale et à la solidarité nationale.

Le service public ferroviaire est en première ligne, si je puis dire, des préoccupations des Français. Mais, alors que les TGV ouvraient la porte au transport de l'avenir, n'a-t-on pas vu la SNCF négliger, pendant des années, le service public de proximité auquel nous sommes si attachés ?

**M. Philippe Legras.** Nous aussi !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Une lecture trop abstraite de la LOTI a amené la SNCF à se désengager au seul motif de la rentabilité financière. De nombreuses lignes et gares ont été supprimées. Le résultat est là. Il est lourd de conséquences, car la SNCF n'a jamais été aussi endettée et aussi fragile. Elle n'a plus assez de personnel pour accomplir toutes ses missions de service public.

La sécurité, malgré la formidable abnégation des hommes, est tout juste assurée. Les équipements ferroviaires, les voies, les ballasts ne sont pas suffisamment entretenus.

A vouloir rentabiliser le service public comme une entreprise privée, ne commettons-nous pas une grave erreur ?

D'abord, il faut calculer en coût global pour la nation les incidences de cette politique sur l'aménagement du territoire. La désertification des campagnes a toujours suivi les fermetures de lignes et de gares. Or quitter les villages, c'est aussi venir augmenter la population des villes, attirer l'activité vers des agglomérations toujours plus importantes dont les dysfonctionnements sont aujourd'hui bien identifiés, sans parler des coûts d'infrastructures qu'elles engendrent. La concentration de l'habitat est génératrice de déséquilibres graves du point de vue de l'aménagement du territoire, mais aussi pour les hommes, qui y perdent parfois leurs racines. « La SNCF véhicule énormément d'irrationnel, d'affectif. Avoir une gare, c'est être relié, même virtuellement, au reste du monde. La fermer, c'est couper le cordon ombilical. »

Oui, tout cela entraîne des coûts, à tous les chapitres du budget de l'Etat évidemment, mais aussi au niveau des comptes sociaux et des finances des collectivités territoriales.

Et si le service public, par nature, n'avait pas à être rentable ? Car ses missions vont au-delà de la comptabilité verticale stricte des entreprises.

**Mme Suzanne Sauvaigo.** Et qui paiera les déficits ?

**M. Jean-Jacques Filleul.** Le service public intègre dans ses comptes des horizontalités d'aménagement, de services de proximité, d'intégration au terrain, pour servir de lien social à la nation : autant de missions auxquelles les entreprises qui y participent doivent faire face.

A force de raisonner par l'absurde – mais n'est-ce pas le propre de la vision libérale que vous représentez ici, monsieur le ministre ? – à force de vouloir rentabiliser le service public, à force d'exiger de lui un bilan exclusivement comptable, vous le réduisez à une entreprise privée, coupant les branches les moins rentables pour arriver un jour, tout en prétendant le contraire, à le faire disparaître purement et simplement. Avec vos méthodes, nous en prenons, à pas rapides, la direction.

**M. Michel Bouvard.** Il fallait le dire à M. Delors quand il était à Bruxelles !

**M. Didier Boulaud.** C'est cela, la vérité ! Nous n'avons pas la même conception que vous ! Et nous en sommes fiers !

**Mme Suzanne Sauvaigo.** Pour vous, c'est le contribuable qui doit payer !

**M. Jean-Jacques Filleul.** C'est cette direction-là que nous refusons, et que refusent avec nous tous ceux qui développent une autre vision, celle d'un service public moderne, évolutif, qui ne gaspille pas les crédits publics, mais qui soit aussi un formidable catalyseur des valeurs françaises.

Peut-être sommes-nous les seuls, en Europe, à nous organiser ainsi. Si tel est le cas – mais je ne le crois pas – nous devons malgré tout poursuivre notre chemin et approfondir ce qui fait notre force, au lieu de nous affaiblir en prenant ailleurs des idées qui ne sont pas les nôtres et qui correspondent à des modes de vie auxquels nos concitoyens n'adhèrent pas. En un mot, je refuse le modèle anglo-saxon, et je ne suis pas le seul.

Ainsi, monsieur le ministre, on peut parler du service public ferroviaire en employant les mêmes mots, mais en développant deux projets de sociétés différents, ô combien : l'un libéral, l'autre social-démocrate. Nous sommes d'autant plus vigilants que votre gouvernement, avec cette loi, prend ouvertement le risque de la privatisation à terme.

**M. Jean-Paul Durieux.** Il en prend même le chemin !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Pour la SNCF comme pour les autres entreprises publiques, nous n'acceptons pas votre appétit de déstructuration de la société d'économie mixte, cette volonté affirmée récemment par M. Arthuis, ministre des finances, sur une chaîne de télévision. Nous sommes précisément favorables à la société d'économie mixte, parce que nous n'en voyons pas d'autre plus apte à servir les hommes de ce pays, mais nous n'en restons pas moins, bien entendu, profondément européens.

**M. Michel Bouvard.** Oh !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Nous voulons en effet une Europe au service des Européens et non pas réduite aux seuls intérêts financiers et spéculatifs. Or telles sont bien nos craintes vis-à-vis de ce projet de loi dont l'examen a été entrepris le 21 janvier au Sénat et se poursuit aujourd'hui devant notre assemblée.

**M. Michel Bouvard.** Quel numéro d'équilibriste ! C'est le grand écart !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Je relisais récemment la directive européenne n° 91-440, dont je vous livre le premier alinéa de l'article 5 : « Les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour permettre aux entreprises ferroviaires d'ajouter au marché leurs activités et de les gérer sous la responsabilité de leurs organismes de direction, en vue de fournir des prestations efficaces et appropriées au moindre coût possible pour la qualité du service requis. »

A cette lecture, je me demandais comment la SNCF, une fois la scission votée par votre majorité, pourrait s'inscrire dans cette perspective avec le poids d'une dette de 70 milliards de francs. Oui, comment le pourra-t-elle, alors que son chiffre d'affaires annuel n'est que de 52 milliards ?

**M. Michel Bouvard.** Serait-ce nouveau ?

**M. Jean-Jacques Filleul.** Non, mais c'est la réalité !

Nous aurions accepté 30 milliards au grand maximum pour que la SNCF puisse repartir du bon pied. Je crains qu'avec 70 milliards la charge ne soit trop lourde.

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Qu'avez vous fait pendant quinze ans ?

**M. Jean-Jacques Filleul.** En répartissant la dette entre deux entreprises publiques que vous pénalisez autant l'une que l'autre, vous vous rendez suspects de ne pas vouloir modifier durablement le cours des choses. La création de réseau ferré de France revient en fait à combler partiellement une dette en en creusant une autre, tout en rendant le système plus lourd et moins efficace.

Durant sa première année de fonctionnement, en 1997, le nouvel EPIC présentera une impasse budgétaire d'environ 18 milliards de francs, qui devrait être comblée

par un emprunt sur le marché financier. Encore ce montant sera-t-il limité en 1997 grâce au versement par l'Etat d'une dotation en capital de 8 milliards de francs.

**M. Pierre Forgues.** Qu'est-ce que 8 milliards ?

**M. Jean-Jacques Filleul.** Mais, dans l'hypothèse la plus probable, cette dotation ne sera pas renouvelée par votre gouvernement les années suivantes. Dans ces conditions, comment voulez-vous que Réseau ferré de France, établissement indépendant doté d'un compte d'exploitation, fasse primer une logique de service public ? C'est la logique comptable qui s'imposera, et les mêmes causes produisant les mêmes effets, RFF, confronté à court terme à de graves problèmes de financement, devra, pour s'en sortir, faire appel au privé. D'où la perversité du dispositif proposé dans votre projet de loi.

De plus, pour limiter la croissance de son endettement, Réseau ferré de France se comportera comme toute entreprise obligée de trouver d'urgence des solutions financières nécessaires à sa survie. Il s'ensuivra une diminution des crédits d'entretien, et peut-être une dégradation de l'entretien lui-même ainsi qu'une réduction de l'étendue du réseau ferroviaire. Que deviendront alors, à terme, les 40 000 cheminots qui, au sein de la SNCF, travailleront à l'entretien, les coûts étant facturés à Réseau ferré de France ? Et si ce dernier, acculé par les contraintes financières, cherchait et trouvait ailleurs, à meilleur prix, comment réagirait-il ?

Il importera peu, du point de vue du citoyen, que la responsabilité d'une baisse de qualité de l'outil ferroviaire ou de la fermeture de lignes incombe à l'un ou l'autre des EPIC. Les régions auront-elles leur mot à dire et que feront-elles face à de telles décisions ? Politiquement, ce sont les conseils régionaux qui devront affronter le mécontentement des usagers ou des contribuables. Ils risquent en effet d'être confrontés de plus en plus souvent à un choix difficile : accepter les fermetures ou les prendre en charge.

Les difficultés financières peuvent également contraindre Réseau ferré de France à diminuer les investissements de développement ferroviaire, cependant nécessaires pour inverser la politique du « tout-route » en vigueur depuis tant d'années au ministère des transports. Notre pays doit absolument maintenir les investissements en faveur du rail. Le contraire serait désastreux pour son développement économique, avec toutes les conséquences qui en résulteraient pour le fret.

Le transport des marchandises reste pour nous une valeur sûre, il fait partie intégrante du service public. La complémentarité avec la route, y compris à l'intérieur du groupe SNCF, est conforme à une bonne gestion de l'aménagement du territoire. Cela passe, bien entendu, par une concurrence rétablie avec les transports routiers grande distance,...

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Qui l'a rétablie ?

**M. Jean-Jacques Filleul.** ... politique qui exige elle-même qu'on y consacre les moyens appropriés.

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Et qui a octroyé les moyens ?

**M. Jean-Jacques Filleul.** Le transport de marchandises longue distance, notamment international, n'a pas de raison de passer par la route. La mixité des transports voyageurs et marchandises n'existe plus, alors que le wagon unitaire de fret est d'un rapport non négligeable. Mais on ne trouve rien à ce sujet dans le projet de loi.

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 certains trajets, ainsi que les transports combinés. Là aussi, on pourrait s'inspirer de l'Etat allemand, qui soutient financièrement 80 % des transports combinés et 20 % au moyen de prêts à taux zéro.

La multiplication des réseaux autoroutiers – leur doublement éventuel – porterait et porte déjà de graves atteintes à l'environnement. L'intermodalité devra être la règle. Tout comme s'impose la nécessité de concevoir et de construire des autoroutes ferroviaires, seules capables à l'avenir d'absorber les flux de marchandises transportées sur des axes majeurs. Je suis d'ailleurs convaincu que la mise en œuvre de l'intermodalité est davantage une question de volonté que de moyens.

**M. Marc-Philippe Daubresse.** L'intermodalité, c'est nous qui l'avons engagée !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Monsieur le ministre, votre dispositif, parce qu'il casse en deux la SNCF...

**M. Michel Bouvard.** Oh la la !

**M. Jean-Jacques Filleul.** ... se soldera par une paupérisation accrue du service public ferroviaire national, de surcroît destructrice d'emplois, et par des risques permanents pour la pérennité du réseau et la qualité de son entretien.

**M. François Grosdidier.** Votre seule proposition, c'est de pérenniser le déficit !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Les péages d'utilisation de l'infrastructure versés par la SNCF à Réseau ferré de France seront maintenus à 6 milliards de francs dans un premier temps, puis augmentés à partir de 1999, mais malheureusement sans permettre l'équilibre des comptes.

J'ajoute que ce texte se traduira par un renforcement de la complexité administrative, lié à l'introduction d'un nouvel acteur dans le « jeu ferroviaire ». La SNCF et Réseau ferré de France gaspilleront beaucoup d'énergie dans une lutte totalement stérile...

**M. François Grosdidier.** Pourquoi ?

**M. Jean-Jacques Filleul.** ... visant à transférer le déficit sur l'autre EPIC.

**M. Michel Bouvard.** Le transfert de déficit, c'est un concept socialiste !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Le coût global supplémentaire dû aux frais de fonctionnement de Réseau ferré de France serait plus utilement affecté à l'amélioration du service public ferroviaire.

En ne réglant pas la dette du service public, en refusant nos propositions d'une séparation comptable, votre Gouvernement prend ouvertement le risque majeur de ne rien régler et de repousser à plus tard des décisions qu'il faudra prendre, telles que le déblocage de fonds supplémentaires pour la Société nationale à cette fin.

Une réforme du transport ferroviaire était absolument nécessaire et le désendettement de la SNCF par l'Etat s'imposait, mais il n'était en aucune façon nécessaire de démanteler la société nationale à cette fin.

L'Allemagne a mis en œuvre une séparation organique seulement, l'infrastructure et les entreprises ferroviaires restant sous la tutelle d'une holding de tête unique,...

**M. Michel Bouvard.** Avec combien de cheminots en moins ?

**M. Jean-Jacques Filleul.** ... et l'on parle de moins en moins d'une privatisation. Vous êtes sans doute aussi bien informé que moi, monsieur le ministre.

Dans un récent entretien au journal *Le Monde*, le président des chemins de fer allemand a pu affirmer, à juste titre, que la France, avec la réforme envisagée, allait beaucoup plus loin que l'Allemagne dans la séparation.

**M. Michel Bouvard.** Pourquoi aller toujours chercher des exemples à l'étranger ?

**M. Jean-Jacques Filleul.** Pourquoi pas ?

**Plusieurs députés du groupe socialiste.** A Nuremberg, par exemple !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Au Japon, les entreprises ferroviaires issues de la privatisation des JNR sont découpées sur une base géographique ou fonctionnelle et sont à la fois exploitantes et propriétaires gestionnaires de l'infrastructure. Il en est de même avec les entreprises ferroviaires privées américaines. Seule, la Grande-Bretagne a procédé à une séparation institutionnelle totale et à la privatisation des infrastructures. Le résultat n'est pas probant...

**M. Didier Boulaud.** Catastrophique, même ! Merci Mme Thatcher !

**M. Jean-Jacques Filleul.** ... puisque les subventions publiques aux compagnies exploitantes ont augmenté par rapport à leur niveau antérieur, à l'époque d'une compagnie nationale unique, British Rail.

Plus significatif encore est le fait que, pour trouver une entreprise privée susceptible d'endosser les risques de construction de la future ligne à grande vitesse entre Londres et le tunnel sous la Manche, la Grande-Bretagne ait autorisé cette entreprise à exploiter ultérieurement les services de transport sur cette ligne, avec une concession d'une telle durée qu'il s'agit, *de facto*, d'une pleine propriété.

**M. Didier Boulaud.** Evidemment !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Il y a donc eu renoncement aux principes de base prônés par les ultra-libéraux, qui ont bien dû reconnaître que seule une entreprise intégrée serait, d'une part, susceptible de se lancer dans l'opération, et, d'autre part, de présenter une viabilité suffisante à terme.

**M. Didier Boulaud.** Très bien !

**M. Jean-Jacques Filleul.** D'une façon générale, l'examen des pratiques industrielles les plus courantes en économie de marché montre que, lorsqu'un sous-traitant à haute intensité capitaliste travaille quasi uniquement avec une entreprise donnée, l'efficacité a toujours rapidement imposé une intégration de sous-traitant à l'entreprise, afin notamment d'éviter les luttes incessantes entre les deux entités en vue du partage de la marge.

C'est le processus opposé que met en place la loi créant Réseau ferré de France. Pourtant, la SNCF, le rail, ont un avenir, des atouts. L'attachement des Français au rail n'est plus à démontrer, nous l'avons déjà dit.

Le succès du questionnaire lancé au printemps dernier par la SOFRES à la demande du président de la SNCF, la qualité des réponses en furent autant de preuves. Le personnel se mobilise sur les objectifs fixés par le projet industriel. La direction, pour les réaliser, ne peut faire autrement que de poursuivre la démocratisation du fonctionnaire interne, être plus proche des usagers, être performante et transparente, à l'instar de tout grand service public et préserver l'unicité de l'entreprise.

Les programmes TGV doivent se poursuivre, même si la partie la plus rentable à court terme a été réalisée. Il en va de l'aménagement du territoire national, du désenclavement et certainement de l'avenir de la SNCF. Je me réjouis, monsieur le ministre, du lancement du TGV-Est. (*« Ah ! » sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*) Par contre, le train pendulaire doit être envisagé sérieusement, puisqu'il semble intéressant notamment sur les lignes sinueuses où il permet d'obtenir de meilleures performances techniques et financières sur certains itinéraires tout en respectant l'usager.

De même, je souhaite que, dans l'avenir, soient privilégiées les dessertes d'agglomération en liaison avec les étoiles ferroviaires et les projets de tramway. Un énorme travail d'intégration doit y être entrepris afin de mettre en osmose la quantité d'offres et la qualité.

Ces développements, trop longtemps délaissés par la SNCF, permettront de fidéliser une population locale, mais aussi de créer de nouveaux usagers pour le réseau rail régional et national. Cette régionalisation ne s'accomplira réellement dans sa seconde phase que si l'on prend en compte les régions et leurs possibilités d'intervenir financièrement. Nous proposerons à cet effet des amendements visant à garantir une péréquation tarifaire sur le territoire national. Déjà, à travers les conventions Régions-SNCF existantes, des tarifs préférentiels facilitent la vie d'un certain nombre de catégories sociales ou professionnelles – les étudiants, par exemple.

La vigilance de l'Etat, garant du service public, s'impose pour éviter les dérives entre les régions pauvres et les riches. Il en va de même des infrastructures. Nous voulons une péréquation, pour la bonne mise en place des infrastructures régionales et locales sur le territoire national.

**M. Michel Bouvard.** Les infrastructures sont nationales !

**M. Jean-Jacques Filleul.** C'est ce que je viens de dire !

**M. Michel Bouvard.** Non !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Forte de ces volontés, la régionalisation devrait favoriser une plus grande attractivité du rail aux yeux du public, et assurer le maintien ou la relance des lignes indispensables au développement régional et au maillage des liaisons.

De plus, pour faciliter le partenariat, il serait souhaitable que les régions SNCF recourent les territoires des régions et autorités administratives, organisatrices des transports régionaux. Il va sans dire que la régionalisation ne peut s'exercer que dans l'unicité de l'entreprise et de son personnel.

L'Etat doit par ailleurs s'engager à compenser les coûts de remise en état des lignes régionales, clarifier les responsabilités des collectivités territoriales, apporter un soutien financier et pérenniser les moyens ainsi transférés aux régions, 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 appauvries. Le comité national des transports, dont le rôle et les compétences doivent être préalablement redéfinis, devra jouer un rôle actif dans ces évaluations et les arbitrages sur la couverture du territoire national.

Le CNT sera d'autant plus utile que votre loi sera votée par l'écrasante actuelle majorité parlementaire, qui est, malheureusement, en décalage par rapport à la France réelle (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République*)...

**M. Pierre Forgues.** Très juste !

**M. Jean-Jacques Filleul.** ... et qu'il faudra bien un organisme en mesure de dispenser des conseils et d'insuffler la nécessaire ambition.

Cela est d'autant plus décisif que ce réseau nécessite de nombreux investissements, notamment pour assurer la mise en place des plates-formes combinées et le désengagement de la banlieue parisienne, sans compter les efforts prodigieux à réaliser pour améliorer le confort des voyageurs. De mauvaises réponses à ces graves questions mettraient inéluctablement en cause la qualité du réseau et sa densité.

Pour les dirigeants de la SNCF, il n'y a pas d'autre alternative. Il faut activer une approche commerciale dynamique et attentive aux usagers, un développement des points d'accueil dans les gares, et le retour à une ponctualité des horaires et des correspondances qui firent l'honneur de la SNCF et sa réputation pendant des décennies. L'entreprise doit passer d'une culture technique de production à une culture commerciale de vente de services.

**M. Dominique Bussereau.** Très bien !

**M. Jean-Jacques Filleul.** La baisse des effectifs doit être stoppée, il faut regagner des emplois dans les contacts clientèle et dans les gares, notamment.

**M. Didier Boulaud.** Exactement !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Face à ces formidables défis, votre projet de loi ne s'inscrit dans aucune démarche d'ensemble et fragilisera le rail pour les prochaines années.

Outre le non-désendettement total, il n'y a dans cette réforme aucune réflexion sur les moyens donnés à la SNCF pour redresser la barre en définissant sa place par rapport aux autres modes dans une politique globale des transports. La réforme proposée ne garantit en rien la mise en œuvre d'une nouvelle politique des transports qui assurerait la pérennité du service public ferroviaire.

De ce fait, le projet de loi ne donne aucune perspective d'avenir ni aux transports ferroviaires en France, ni au personnel de la SNCF, ni aux usagers.

Ce projet de loi est donc irrecevable au regard de ce que vous avez distillé, monsieur le ministre, dans l'opinion et parmi les cheminots depuis le débat national de juin dernier. Il est mensonger, s'agissant du prétendu désendettement de la SNCF et de la prise en charge par l'Etat de la dette liée à l'infrastructure. En fait, l'Etat ne met dans cette réforme que 8 milliards sur 203.

Il est faux s'agissant des performances de l'entreprise publique SNCF, que vous accusez de mal faire son travail de transporteur et que vous considérez dans une situation dramatique. Vous n'avez de cesse de la dévaloriser alors qu'elle remplit, grâce à l'ensemble de son personnel, des missions essentielles de service public. Elle a été contrainte de s'endetter pour créer de nouvelles infrastructures, formidable patrimoine public pour le bien de la collectivité. (*Protestations sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. Jean-Jacques Descamps.** Ces propos sont inacceptables !

**M. Michel Bouvard.** Ils sont honteux !

**M. Jean-Louis Idiart.** C'est pourtant la réalité, messieurs !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Avec cette entreprise bien orchestrée, vous mettez le couteau sous la gorge des cheminots : c'est soit votre réforme, soit la mort de la SNCF.

Certes, la SNCF a des difficultés économiques et commerciales.

**M. Michel Bouvard.** Avec l'héritage que vous avez laissé...

**M. Jean-Jacques Filleul.** Certes, il faut la réformer. Mais doit-on le faire à ce prix ?

**M. Christian Bataille.** Non !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Ce projet de loi est irrecevable au regard de l'Europe, puisque, d'un côté, le Président de la République affirme devant les Français qu'il défendra le service public à la française auprès de la Communauté européenne...

**Un député du groupe socialiste.** Il ment ! (*Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. Michel Bouvard.** Ce que vous n'avez pas fait, messieurs de l'opposition !

**M. Jean-Jacques Filleul.** ... illustrant son propos par la SNCF, et que, de l'autre, vous utilisez l'Europe pour sacrifier à court terme cette même SNCF, allant, pour ce faire, plus loin encore dans le libéralisme destructeur que les directives européennes. (*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. Michel Bouvard.** Que faites-vous de Delors et de son libéralisme rose ? C'était du libéralisme hypocrite !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Ce projet de loi, comme tant d'autres, monte les Français contre l'Europe, car par son intermédiaire vous insinuez que le sacrifice du service public n'est pas de votre fait, mais qu'il est nécessaire pour transposer les directives européennes.

**M. Michel Bouvard.** Vous détaillez, monsieur Filleul !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Ce projet de loi est irrecevable au regard du rôle de l'Etat. Il illustre une fois de plus le désengagement de l'Etat dans ses missions de garant de l'égalité de traitement entre les citoyens. Il se décharge sur les régions de la gestion des réseaux les moins rentables sans assurer de péréquation entre elles et traite les difficultés de la SNCF en fonction du seul critère de rentabilité.

Après vous êtes attaqué au droit à la santé, au droit au logement, au droit au travail, au droit à la culture, vous vous en prenez ici, insidieusement, au droit au transport. (*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.*)

Enfin, ce projet de loi est irrecevable au regard de la notion de réforme. Contrairement à ce que vous affirmez, vous n'êtes pas les grands réformateurs de notre société, et nous les conservateurs. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*) Vos réformes ne donnent pas les outils d'un mieux-être...

**M. François Grosdidier.** Mais vous, vous n'aviez rien fait !



**M. le président.** Laissez terminer l'orateur !

**M. Jean-Jacques Filleul.** ... mais s'acharnent à détruire les progrès acquis souvent de longue lutte pour laisser le libre cours à une seule loi, celle de la jungle.

**M. Didier Boulaud.** Liquidateurs du service public !

**M. François Grosdidier.** En guise d'acquis, vous n'avez laissé que des déficits, messieurs de l'opposition !

**M. Jean-Jacques Filleul.** C'est pourquoi, mes chers collègues, je vous demande d'adopter cette exception d'irrecevabilité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

**M. Michel Bouvard.** Dinosaures !

**M. le président.** Dans les explications de vote, la parole est à M. Michel Grandpierre.

**M. Michel Grandpierre.** Le groupe communiste votera l'exception d'irrecevabilité, considérant que le projet de loi qui nous est présenté aujourd'hui ne va pas dans le sens de l'amélioration du service public et de l'intérêt des cheminots et des usagers.

**M. François Grosdidier.** Et que faites-vous de l'intérêt des clients et des contribuables ?

**M. Michel Grandpierre.** Nous aurons l'occasion de le démontrer et nous tenterons même de vous en convaincre, chers collègues de la majorité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Legras.

**M. Philippe Legras.** Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat aux transports, alors qu'il me revient de répondre à cette exception d'irrecevabilité déposée par le groupe socialiste, je tiens d'emblée à préciser à nos collègues de gauche que personne n'est dupe du sens de leur démarche mi-obstructive, mi-clientéliste, sous couvert de s'interroger sur la conformité de ce texte à notre Constitution et au principe d'égalité entre les citoyens.

Je veux leur répondre calmement et cordialement sans rêver et sans oublier de leur rappeler quelques vérités, de relever quelques souvenirs édifiants et peut-être de relever quelques contradictions.

**M. Pierre Forgues.** Cela fait beaucoup !

**M. Philippe Legras.** Puisque vous parlez de rupture d'égalité et évoquez la paternité de la dette de la SNCF afin de faire barrage à ce projet gouvernemental, je souhaite à mon tour poser quelques questions essentielles sur ces deux points.

Parlons d'abord de la dette. D'après ce que je viens d'entendre, tout aurait été très bien dans le meilleur des mondes avant 1993.

**M. Pierre Forgues.** On n'a pas dit ça !

**M. Jean-Marc Salinier.** M. Legras n'a rien compris !

**M. Philippe Legras.** N'auriez-vous pas mieux fait d'oser, d'agir plutôt que de rêver à une réforme pendant les si longues années où vous avez été au pouvoir ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. Michel Fromet.** M. Legras est un mauvais élève : il n'a pas bien écouté !

**M. Philippe Legras.** Question de courage, sans doute. En tout cas, une négligence coupable.

**Plusieurs députés du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.** Eh oui !

**M. Philippe Legras.** N'eût-il pas été honnête et salubre pour la SNCF que le Gouvernement d'alors s'interdise les transferts financiers déraisonnables auxquels nous devons aujourd'hui remédier ? N'êtes-vous pas quelque peu gênés « ici et maintenant » de ne pas avoir fait plus tôt – « ni ni » obligeait – la réforme de la dernière chance que nous engageons enfin ?

Quelques questions maintenant s'agissant de l'égalité entre les citoyens. Quand certaines régions du territoire national sont largement desservies alors que d'autres ont été délaissées, quand la mode ou la politique ont contribué à privilégier pendant trop longtemps le seul TGV au détriment du reste, quand l'entretien des infrastructures et la gestion de certaines lignes se révèlent manifestement insuffisants et discutables, quand la qualité du matériel et des service dissuade le client et décourage le cheminot ; quand, en période de grève, la plupart de nos concitoyens sont, malgré eux, contraints de ne pas se déplacer et ne peuvent accéder librement à leur lieu de travail,...

**M. Pierre Forgues.** Supprimez le droit de grève !

**M. Philippe Legras.** ... – du reste de nombreuses réactions commencent aujourd'hui à se faire entendre – n'y a-t-il pas rupture d'égalité ? La LOTI est-elle respectée ? La question est posée.

C'est précisément cette situation que vous nous avez léguée et que le présent projet de réforme propose en réponse...

**M. Augustin Bonrepaux.** De privatiser !

**M. Philippe Legras.** ... de corriger,...

**M. Augustin Bonrepaux.** De liquider !

**M. Philippe Legras.** ... dans la droite logique du projet de loi d'aménagement et de développement du territoire de 1995.

**M. Didier Boulaud.** Pourquoi n'avez-vous rien fait en 1986 ?

**M. Philippe Legras.** Il convient aujourd'hui de restaurer la dynamique et l'image de la SNCF, à laquelle les Français sont si attachés, en la débarrassant de ce boulet financier qui l'a progressivement paralysée, en l'adaptant à notre temps, aux nouvelles technologies. Il faut qu'au nom de la cohésion nationale, de l'aménagement du territoire, de la solidarité, soit prise en compte par tous la charge des infrastructures, qui intéresse effectivement tous les Français. Il importe que, au nom de l'écologie, de la sécurité, de la multimodalité des transports, le rail retrouve sa place.

**M. Augustin Bonrepaux.** Où sont les moyens ?

**M. Philippe Legras.** Il n'est que temps de redonner confiance aux usagers clients, en ouvrant les yeux et en s'adaptant aux exigences de cette fin de siècle.

**M. Jean-Marc Salinier.** Vous n'êtes pas sur la bonne voie !

**M. Philippe Legras.** Il faut enfin redonner fierté, ambition et espoir...

**M. Augustin Bonrepaux.** Paroles !

**M. Philippe Legras.** ... à des personnels désorientés par l'absence de cap...

**M. Augustin Bonrepaux.** Le fameux service public à la française !

**M. Philippe Legras.** ... et découragés par la diminution des moyens et la dégradation des services qu'ils doivent assurer.

A ceux qui évoquent gaillardement l'Europe dans une confusion coupable avec le référendum national sur le traité de Maastricht...

**M. Jean-Claude Gayssot.** Il faudrait un référendum avant la monnaie unique !

**M. Philippe Legras.** ... je voudrais rappeler qu'il s'agit plus d'assainir les comptes de la SNCF que de se plier à je ne sais quel critère de convergence. Je voudrais aussi nous replacer dans le contexte de la fameuse directive 91-440, largement présentée comme une menace. Je m'interroge. En 1991, n'était-ce pas un certain Jacques Delors qui présidait la Commission européenne ? En 1991, n'était-ce pas un certain Michel Delebarre qui présidait le conseil des ministres européens ?

**M. François Grosdidier.** Nos collègues socialistes sont amnésiques !

**M. Philippe Legras.** Y a-t-il eu, à cette époque, des élus, parlementaires européens ou nationaux, pour s'élever contre cette directive ?

**M. François Grosdidier.** Rien !

**M. Philippe Legras.** Y a-t-il eu des mouvements de grève, de revendications contre le gouvernement du moment ? Peut-être, mais si peu. Ni émotion, ni opposition, ni protestation en raison d'éventuelles futures menaces. Et c'est maintenant à nous que l'on vient reprocher cette directive...

**M. Jean-Louis Idiart.** Parce que vous allez au-delà !

**M. Philippe Legras.** ... alors que le Gouvernement actuel a si clairement marqué son opposition au Livre blanc européen sur les services publics de transports ferroviaires qui menaceraient notre service public à la française, alors qu'il propose opportunément une réforme courageuse pour une SNCF adaptée, libérée et conquérante.

**M. Jean-Marc Salinier.** Vous étiez contre la directive et aujourd'hui vous allez au-delà !

**M. Philippe Legras.** Laissez-moi donc m'exprimer ! Moi j'ai écouté M. Filleul sans rien dire !

Réellement, on croit rêver devant une si grande amnésie et un tel irréalisme ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Enfin, à ceux qui prétendraient que la régionalisation – qui ne concerne d'ailleurs nullement les infrastructures, je tiens à le rappeler – serait source d'inégalités et constituerait une menace de privatisation larvée, je voudrais simplement rappeler que les lois Defferre, portant décentralisation, ont largement opéré des transferts de compétences vers des collectivités territoriales très inégales dans leurs capacités, sans les accompagner systématiquement, et vous le savez bien, des moyens évolutifs correspondants. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Didier Boulaud.** Et vous ? Depuis 1993, avec la DGF, vous vous en donnez à cœur joie !

**M. le président.** Laissez l'orateur finir son explication de vote. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*) Je vous en prie ! A défaut de vous convaincre réciproquement, essayez de vous écouter. M. Legras en termine.

**M. Philippe Legras.** Progressivement sont venues se rajouter, année après année, d'autres charges, source d'inégalités nouvelles et accrues.

**M. Didier Boulaud.** C'est pire qu'en 1993 !

**M. Christian Bataille.** Vous parlez sans doute des contrats de plan !

**M. Jean-Jacques Filleul.** Vous en avez allongé la durée !

**M. Philippe Legras.** Les plus riches peuvent consacrer la majeure partie de leurs moyens au développement économique, pendant que les moins aisés ont beaucoup de mal à consacrer plus que ne leur permet leur budget social à l'équipement ou à la promotion.

**M. Didier Boulaud.** Et les contrats de ville, que vous ne respectez pas ?

**M. le président.** Veuillez conclure, monsieur Legras.

**M. Philippe Legras.** Je veux également vous rappeler...

**M. le président.** Rapidement.

**M. Philippe Legras.** Oui, monsieur le président.

... qu'en matière de transport ferroviaire existent déjà des conventions régionales et des accords internationaux.

**M. Didier Boulaud.** Et en matière de logement ?

**M. Philippe Legras.** Le principe de régionalisations expérimentales des services de voyageurs a été posé par l'article 67 de la loi d'orientation, d'aménagement et de développement du territoire, déclarée elle-même conforme à la Constitution.

**M. Jean-Louis Idiart.** Les trains vont dérailler !

**M. Philippe Legras.** Pour autant, aucune région non expérimentale – comme la Franche-Comté – ne sera pénalisée.

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

**M. Philippe Legras.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Le temps imparti pour une explication de vote est déjà largement dépassé.

**M. Philippe Legras.** Non seulement ce projet de loi est parfaitement conforme à la Constitution, mais, en réalité, cette réforme est la seule voie qui garantisse la pérennité de notre service public de transports,...

**M. André Berthol.** Absolument !

**M. Didier Boulaud.** Une voie de garage !

**M. Philippe Legras.** ... le maintien du service public à la française et la sauvegarde de nos principes républicains.

**M. André Berthol.** Très bien !

**M. Philippe Legras.** Ceux-ci y ont, en effet, été mis en danger par l'indifférence sournoise et lancinante des gouvernements que vous souteniez et les erreurs de choix et de gestion de cette belle entreprise publique.

**M. Jean-Louis Idiart.** Vous voulez la saucissonner !

**M. Philippe Legras.** Nous devons donc les assumer comme nous les assumons pour d'autres grandes sociétés.

**M. Jean-Paul Anciaux.** Rejoignez-nous !

**M. Philippe Legras.** Si comme vous (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste*)...

**M. le président.** Merci de conclure maintenant, monsieur Legras.

**M. Philippe Legras.** ... nous avons préféré l'immobilisme à l'action, le conservatisme au courage ; si le Gouvernement n'engageait pas en permanence un bras de fer pour contenir le libéralisme bruxellois que vous contestez (*Rires et exclamations sur les bancs du groupe socialiste*), personne ne vous donnerait aujourd'hui la possibilité de déposer cette motion. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Didier Boulaud.** Monsieur le président, coupez !

**M. le président.** Concluez, monsieur Legras.

**M. Philippe Legras.** En conséquence, mes chers collègues, cette exception d'irrecevabilité de circonstance, dont j'apprécie le climat, se révèle en réalité totalement infondée (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste*). Les arguments développés par ses auteurs sont tellement discutables, tendancieux et si peu convaincants, l'enjeu dépassant largement la limite étriquée...

**M. Michel Fromet.** C'est lui qui est en dépassement !

**M. Philippe Legras.** ... des *a priori* idéologiques et des positionnements politiques, que je vous demande tout simplement de la rejeter. (*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.** Pour le groupe socialiste, la parole est à Mme Ségolène Royal.

**M. Didier Boulaud.** Un quart d'heure ! (*Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. Michel Bouvard.** Avant, elle manifestait contre les TGV et dénonçait les lignes nouvelles !

**M. le président.** Madame Royal, vous avez la parole pour une explication de vote, et vous seule.

Mes chers collègues, veuillez avoir la courtoisie de l'écouter ; je vous en remercie par avance.

**M. Jean-Louis Goasduff.** Il faudrait que la courtoisie soit réciproque !

**Mme Ségolène Royal.** Monsieur le président, monsieur le ministre, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, le groupe socialiste votera cette exception d'irrecevabilité.

**M. Michel Bouvard.** C'est heureux, puisqu'il l'a déposée !

**Mme Ségolène Royal.** D'abord, le groupe socialiste n'accepte pas les discours dévalorisants tenus à l'encontre de la SNCF. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste. – 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. François Grosdidier.** Ils sont dévalorisants pour le parti socialiste !

**Mme Ségolène Royal.** Certes, je reconnais que les discours dégradants contre la SNCF ont été quelque peu atténués ces derniers temps. Le grand mouvement social de l'année dernière est passé par là.

**M. François Grosdidier.** Vous ne connaissez pas le monde du travail !

**Mme Ségolène Royal.** Il n'en demeure pas moins que, lorsque l'on entend des propos tels que « la SNCF est une entreprise mal gérée », ou « la SNCF est une entreprise endettée... »

**M. François Vannson.** A cause de vous !

**M. Michel Bouvard.** Vous teniez des propos dévalorisants sur les études de la SNCF !

**Mme Ségolène Royal.** ... nous ne pouvons que les contester. (*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. Jean-Louis Goasduff.** C'est la vérité qui vous blesse !

**Mme Ségolène Royal.** Cette façon de voir les choses est un mauvais service rendu au pays à un moment où la SNCF et son TGV se trouvent en situation de concurrence sur le plan mondial pour conquérir des marchés et qu'elle réussit.

Nous pensons que la SNCF est une grande entreprise, qui fait honneur au pays...

**Plusieurs députés du groupe du Rassemblement pour la République.** Nous aussi !

**Mme Ségolène Royal.** ... et nous remercions l'ensemble de ses salariés d'avoir contribué à donner un tel patrimoine à la France. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. André Berthol.** Ce n'est pas grâce à vous !

**Mme Ségolène Royal.** Il s'agit à la fois d'un patrimoine technologique de pointe et d'un patrimoine inestimable en matière d'aménagement du territoire, au plus près de nos petites communes. Nous tenons à cela !

**M. François Grosdidier.** C'est nous qui allons la sauver du déficit !

**Mme Ségolène Royal.** La seconde raison pour laquelle nous voterons cette exception d'irrecevabilité tient au fait que nous ne croyons pas à vos beaux discours sur le service public, monsieur le ministre !

**M. Christian Bataille.** Exactement !

**Mme Ségolène Royal.** Même si les sénateurs ont rajouté par des amendements, au détour de chaque phrase, les mots « service public », il est évident que la façon dont vous concevez le service public et la notion que nous en avons n'ont rien à voir ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste. – Rires et exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. François Vannson.** Heureusement ! C'est le service public sans les comptes !

**M. François Grosdidier.** Vous l'avez montré à Bruxelles !

**Mme Ségolène Royal.** Un gouvernement qui privatise les retraites, un gouvernement qui privatise France Télécom, un gouvernement qui privatise le domaine de l'énergie au-delà de ce qu'exigent les directives européennes, un gouvernement qui s'apprête à privatiser des pans entiers du service public de La Poste,...

**M. André Fanton.** N'importe quoi !

**Mme Ségolène Royal.** ... un gouvernement qui privatise l'industrie de défense n'est pas crédible lorsqu'il parle de la défense du service public dans le domaine des transports. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

La troisième raison, c'est que votre projet de loi ne résout en rien les problèmes que vous soulevez, à juste titre d'ailleurs. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Ainsi, si vous évoquez le problème non pas de l'endettement, car nous récusons ce mot, mais du rachat de l'infrastructure par l'Etat, vous ne le résolvez pas, même si, grâce au mouvement social, vous avez apporté 8 milliards de francs supplémentaires. En effet, monsieur le ministre, ils ne constituent qu'une somme dérisoire (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République*)...

**M. François Vannson.** Dites-le aux contribuables !

**M. François Grosdidier.** Pour vous, l'argent n'a pas de valeur !

**Mme Ségolène Royal.** ... par rapport à ce que valent aujourd'hui l'infrastructure et le patrimoine de la SNCF que l'Etat doit racheter, au même titre qu'il investit dans les routes.

Nous voulons que soit enfin assurée l'égalité de traitement entre le chemin de fer et la route. Après avoir annoncé, il y a quelques jours, que vous aviez trouvé 5 milliards de francs pour construire 20 kilomètres d'équipements routiers dans la région parisienne, vous dites aujourd'hui que 8 milliards de francs représentent une dépense exceptionnelle ! Permettez-nous de penser que cela est insuffisant !

**M. François Grosdidier.** Par rapport au Crédit lyonnais, ce n'est pas grand-chose !

**Mme Ségolène Royal.** Pour le canal Rhin-Rhône que vous venez de relancer, il faudra au moins 55 milliards de francs. Eh bien, si les responsabilités nous sont confiées par les Français dans un an, ces 55 milliards de francs iront à la SNCF.

Pour toutes ces raisons, monsieur le ministre, nous voterons cette exception d'irrecevabilité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'exception d'irrecevabilité.

(*L'exception d'irrecevabilité n'est pas adoptée.*)

(*M. Daniel Colliard remplace M. Claude Gaillard au fauteuil de la présidence.*)

## PRÉSIDENCE DE M. DANIEL COLLIARD, vice-président

### Question préalable

**M. le président.** J'ai reçu de M. Alain Bocquet et des membres du groupe communiste une question préalable déposée en application de l'article 91, alinéa 4, du règlement.

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

**M. Jean-Claude Gayssot.** Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, monsieur le ministre, madame, messieurs les députés, qu'il faille profondément réformer la SNCF pour lui permettre d'assumer son rôle, son développement, ses missions, nul dans ces assemblée ne saurait le contester, surtout pas les députés communistes lesquels, depuis des années, y combattent les orientations gouvernementales qui ont conduit l'entreprise nationale dans la situation inacceptable où elle se trouve aujourd'hui, et avancent de nombreuses propositions.

Vous avez indiqué, monsieur le ministre, qu'en reconnaissant que la dette n'était pas celle de la SNCF, nous faisons un pas en avant. Mais depuis combien d'années les cheminots, leurs organisations syndicales et les élus communistes, en particulier affirment-ils cette vérité évidente ?

Cette exigence de réforme est partagée par la très grande majorité de nos concitoyens qui, au fil du temps, ont vu se dégrader leurs conditions de transport et qui ont été invités à payer toujours plus pour des services souvent moins bien rendus, dans des conditions de confort, de régularité, quelquefois de sécurité, qui n'ont cessé de se détériorer. Les cheminots, de leur côté, avec leurs organisations syndicales, ont multiplié les mises en garde et ont mené, le plus souvent dans l'unité la plus large, de nombreuses actions pour que prévalent d'autres choix que ceux qui ont consisté à supprimer près de 75 000 emplois en dix ans, à fermer des lignes et des gares, avec pour conséquence l'affaiblissement du service public, sa déshumanisation et l'endettement insupportable dont il est question aujourd'hui.

Je me souviens d'ailleurs que, lors de l'élaboration du premier contrat de plan, en 1983, on nous avait dit, à nous, cheminots – pardonnez-moi, je suis député et cheminot –, que l'on allait augmenter la productivité en réduisant les effectifs, ce qui permettrait de régler le problème de l'équilibre financier. Or, malgré la suppression de 75 000 emplois, les résultats financiers sont ceux que vous connaissez.

Si votre projet de loi, monsieur le ministre, permettait de résoudre les difficultés, s'il s'inscrivait dans une perspective de développement et de démocratisation du service public ferroviaire, en s'appuyant sur la valorisation de ces atouts inestimables que représentent son unicité, le statut de ses personnels, leurs compétences et leur sens de l'intérêt général, alors oui, on pourrait parler d'un texte « à caractère historique ».

Il n'en est rien et, de toute manière, ce qui est historique n'est pas forcément positif.

Certes, vous avez été obligés de tenir compte de la mobilisation, de la combativité des cheminots. J'ai entendu un député de droite regretter que les cheminots fassent grève. Mais s'ils n'avaient pas fait grève au moment du mouvement social avec d'autres, s'ils ne s'étaient pas mobilisés avec la force qui a été la leur, aujourd'hui, nous ne discuterions pas de 134,2 milliards de reprise de la dette ! Sans cette mobilisation, vous n'auriez pas été contraints d'abandonner le contrat de plan de novembre 1995 !

Vous avez dû, enfin, reconnaître que ce que, jusqu'alors, les gouvernements – je mets le mot au pluriel – appelaient « la dette de la SNCF » ne relevait pas, pour l'essentiel, de la responsabilité de l'entreprise nationale et pas du tout de celle de ses personnels et des cheminots.

Il en aura fallu des journées d'action et des interventions pour qu'éclate cette vérité si simple pourtant : si la SNCF est endettée, c'est parce que les gouvernements successifs lui ont fait supporter des charges en matière d'infrastructures que l'Etat aurait dû assumer ;...

**M. Alain Marleix, rapporteur.** Très bien !

**M. Jean-Claude Gayssot.** ... c'est parce qu'ils ont fait le choix de la rentabilité financière au détriment de l'emploi, de la qualité et du développement du service public ; c'est aussi parce qu'en matière de transport les politiques menées ont privilégié, d'une part, le transport

routier et, d'autre part, au sein de la SNCF elle-même, les activités jugées les plus immédiatement rentables, comme ce fut le cas avec le tout-TGV.

Le puissant mouvement social de fin 1995 aurait pu constituer un véritable changement de cap et permettre enfin un vrai déploiement de l'activité de la S.N.C.F. Mais, au lieu d'apurer le passif et d'ouvrir des perspectives claires et mobilisatrices, vous nous proposez une loi qui cache mal, monsieur le ministre, ses véritables intentions : masquer 134,2 milliards de déficit pour respecter les critères de convergence du passage à la monnaie unique et, en même temps, donner un signal complice aux chantres du libéralisme, du démantèlement, des privatisations et de la logique de l'actuelle construction européenne.

Permettez-moi d'ajouter qu'aujourd'hui encore les organisations syndicales de cheminots les plus représentatives se mobilisent contre ce projet de loi, ce qui prouve bien qu'il n'a pas été élaboré avec toutes les parties concernées.

Au départ, a été, je le rappelle, ce contrat de plan Etat-SNCF de novembre 1995 qui suscita une telle réaction, une telle opposition de la part des cheminots soutenus par la population, que votre gouvernement fut contraint de faire machine arrière et, finalement, de le retirer. Il a même, et c'est un fait essentiel, reconnu la responsabilité de l'Etat vis-à-vis de la dette de la SNCF.

Certes, vous avez reculé, mais force est de constater que vous n'avez pas renoncé. D'ailleurs, cela était prévisible puisque, déjà au mois de décembre 1995, vous nous en souvenons, le Premier ministre opposait aux fortes aspirations des cheminots et des usagers à plus de démocratie, à plus de développement du service public, une politique de gestion tournée, au contraire, vers plus de restriction d'activités rentables et de nouvelles suppressions d'emplois.

Lorsque, avant le mouvement social, j'intervenais, monsieur le ministre, au nom du groupe communiste ; pour réclamer la révision du projet de budget de la SNCF pour 1996, car il prévoyait 4 500 suppressions d'emplois supplémentaires, vous m'avez opposé une fin de non recevoir, ce qui prouve bien que votre intention n'était pas véritablement de changer la donne. Il a fallu de multiples actions des cheminots dans tout le pays pour empêcher que ce plan de réduction d'effectifs se réalise pleinement, mais la chute de l'emploi n'en a pas moins continué.

Cette lutte constante des cheminots, loin de se limiter à nos frontières, a pris une dimension européenne le 12 octobre dernier avec l'action de ceux venus de plusieurs pays d'Europe au point que, sans nul doute, vous avez été amené à exprimer le désaccord du Gouvernement français sur le Livre blanc de la commission de Bruxelles.

Au cœur de ces mouvements, au même titre que les actions de ces derniers jours, la question qui est posée est celle-ci : a-t-on la volonté de sortir du cercle vicieux qui a contraint la SNCF à s'endetter aux conditions des marchés financiers pour investir, pendant que les recettes diminuaient à force de supprimer des services à la population ? Le nœud du problème est quand même bien là.

Il faut casser ce cycle infernal qui dure depuis trop longtemps, dont la logique coïncide avec celle de la déréglementation, qui va elle-même de pair avec la marche vers la monnaie unique et que l'on retrouve dans tous les mauvais coups contre les entreprises publiques.

Ce sont d'autres critères de l'utilisation de l'argent qui doivent enfin prévaloir. Il suffit d'imaginer les sommes colossales qui, pour servir les intérêts de la dette, sont allées alimenter les banques ces dix dernières années. Ne croyez-vous pas qu'elles auraient pu être consacrées à l'emploi, à la formation, aux salaires, à la modernisation du réseau ?

Dans ces conditions, quel constat peut-on dresser de la situation actuelle de la SNCF ?

Elle cumule le lourd endettement dont on a parlé, une perte de parts de trafic significative, des prestations en nette diminution, à cause, en partie, des réductions d'effectifs, du vieillissement du réseau, de la fermeture de nombreuses lignes et de gares, de choix d'activité fondés sur l'unique critère de la rentabilité financière.

Cette situation appelle non pas le *statu quo*, mais des réformes positives, progressistes. Vous nous en proposez une, monsieur le ministre, qui ne règle rien au fond, pire qui peut ouvrir la voie au démantèlement et au déclin.

Si personne ne revendique aujourd'hui le *statu quo*, c'est, d'une part, parce que la charge des infrastructures qu'a dû assumer la SNCF depuis dix ans n'était pas de sa responsabilité alors qu'elle a concouru indéniablement à la dette actuelle et, d'autre part, parce qu'en cherchant, en vain, l'équilibre comptable tout en déréglementant, on a entraîné une dégradation du service et de l'emploi, avec comme je viens de le souligner, des fermetures de gares et de nombreuses lignes sans compter la baisse des activités marchandises alors que le transport de fret sur la route n'a cessé de croître.

Le projet de loi que vous nous présentez, bien qu'il annonce le maintien du statut des cheminots et de leur régime de retraite, ne satisfait aucunement aux engagements que vous avez pris devant cette assemblée le 11 juin dernier, notamment sur la reprise de la dette d'infrastructure par l'Etat et sur la garantie de maintien de l'unicité du réseau. Cela n'est d'ailleurs pas étranger à la mobilisation à laquelle on assiste depuis la semaine dernière parmi le personnel de la SNCF.

A ce propos, prenez garde, car cette mobilisation constitue un avertissement porteur d'une volonté forte d'opposition au démantèlement. Elle est le reflet de l'inquiétude qui règne face à cette réforme et au déficit flagrant de consultation des intéressés qui souhaitent légitimement donner leur avis. Votre gouvernement ferait une nouvelle fois une lourde erreur s'il pensait que ces actions constituent des sortes de barouds d'honneur.

A cet égard, la pétition lancée par la CGT pour exiger un référendum avant que le Parlement ne se prononce connaît un réel succès, monsieur le ministre. Plusieurs dizaines de milliers de signatures sont remises chaque jour dans les préfetures, sur l'ensemble du territoire. Le groupe communiste a reçu tout à l'heure une délégation : on nous avançait le chiffre de 67 000 signatures, et cela continue.

Les craintes des cheminots, ne sont pas sans fondement. Un récent article de *L'Expansion* – qui n'a rien d'un journal communiste – en confirme le bien-fondé. Il détaille l'articulation de la réforme globale en trois étapes. La première consiste à ce que la SNCF abandonne la gestion du réseau ferré grâce à la séparation en deux de l'entreprise publique, la seconde verrait l'ouverture à la concurrence, la troisième permettrait à la privatisation de se concrétiser. « Elle s'imposerait d'elle-même », précise l'auteur.

Une telle perspective est inacceptable pour les salariés de la SNCF de toutes catégories, pour les usagers, pour la nation française.

Vous parlez d'une reprise de la dette par l'Etat, mais vous savez bien qu'il n'en est rien. En fait, ce qu'on nous propose, ce n'est ni la reprise par l'Etat de la dette, ni une structure de financement susceptible d'associer la nation et les bénéficiaires du transport ferroviaire à la réalisation des infrastructures ; c'est le simple transfert d'une partie de la dette d'une entreprise publique, la SNCF, à une autre entreprise publique, RFF ! Or, cette dette et les investissements futurs, il faudra bien les financer ! Comment ? Par les dotations, avez-vous dit tout à l'heure. Mais cela suffira-t-il ? Non. Les chiffres que vous avancez le montrent déjà. Il va donc falloir que la nouvelle entreprise recoure de nouveau à l'endettement. Et vous le savez !

Ainsi la question n'est pas réglée par votre réforme, même si elle libère la SNCF d'une partie de la dette. Vous déplacez seulement le problème ; en même temps, ce qui est le plus grave, vous mettez en cause l'unicité de l'entreprise en séparant les infrastructures de l'exploitation.

Il faut faire autrement, il faut faire autre chose. Pourquoi imposer ce projet de loi, qui va au-delà même de ce que préconise la directive européenne 91/440 – la séparation comptable entre gestion de l'infrastructure et exploitation commerciale –, sinon pour donner des gages à la commission des Bruxelles et lui signifier que l'ouverture de notre réseau à la concurrence devient possible ? Le voilà, le signal que vous donnez au libéralisme et aux auteurs du Livre blanc !

En effet, ce projet ouvre à d'autres compagnies que la SNCF la possibilité, le moment venu, d'utiliser le réseau moyennant péage. J'ajoute que la Commission prône cette ouverture à la concurrence pour tous les secteurs jugés rentables, laissant aux Etats la charge d'un service qualifié « d'universel » – « minimum » serait sûrement le qualificatif le plus approprié !

Au fond, ne misez-vous pas sur l'incapacité de RFF d'honorer ses 134,2 milliards de francs de dette tout en assurant la modernisation et l'entretien du réseau ? La direction de la SNCF le reconnaît elle-même : la dotation en capital de 8 milliards de francs cette année est d'ores et déjà nettement insuffisante, et aucune garantie pour l'avenir n'est donnée.

Nous retombons donc dans l'ornière à laquelle faisait allusion M. François-Poncet, président de la commission des affaires économiques au Sénat : le recours forcé à l'emprunt sur les marchés financiers. Tant est si bien que nous nous retrouverions, si ce projet était adopté en l'état, devant un établissement qui, commençant son existence avec une dette de 134,2 milliards de francs, la verrait déjà considérablement accrue au bout d'à peine un an d'exercice !

Quel avenir prometteur pour cette société qui, dès le départ, n'est dotée d'aucun moyen financier qui lui permette d'assumer vraiment les missions qu'on lui propose ? Nous touchons là aux limites de votre discours qui tente d'allier deux exigences incompatibles : celle du développement indispensable attendu et défendu tant par les cheminots que par les usagers, et celle de la Commission européenne d'ouvrir les réseaux ferroviaires à la concurrence tout en appliquant les critères d'instauration d'une monnaie unique, réduisant au minimum la contribution des Etats aux investissements économiques et sociaux.

Cela pose bien sûr le problème de l'intégration européenne dans laquelle le Gouvernement inscrit ses choix et qui bouleverse la société française et les fondements mêmes de la nation et de souveraineté nationale. L'Etat devient l'exécutant d'une politique décidée par l'autorité supranationale européenne. Pour preuve, l'une des orientations stratégiques que veut faire adopter actuellement votre gouvernement dans sa réforme de l'Etat, c'est la modification des missions de l'Etat et du champ des services publics.

Cette orientation vise entre autres la remise en cause des entreprises nationales par un processus de dérégulation et de privatisation des services publics dans de nombreux secteurs clés : l'énergie, les télécommunications, l'armement, la santé et bien d'autres. Autant de déstructurations programmées par l'Europe de Maastricht, autant de mauvais coups contre l'emploi, contre l'aménagement du territoire, contre l'égalité des chances pour chacun.

D'autres solutions existent, mais vous ne voulez pas les entendre. L'absence, dans vos projets, de toute prise en compte globale du secteur des transports, votre décision d'abandonner l'élaboration d'un véritable contrat de plan, alors que la loi d'orientation sur les transports intérieurs de 1982 vous y oblige, sont révélateurs de votre volonté de persévérer dans des choix qui ont pourtant amplement fait la preuve de leur nocivité.

Pour notre part, nous estimons que la question du désendettement, du financement et du développement d'un transport ferroviaire public est essentielle pour notre pays. La définition d'une politique nationale des transports est indispensable ou alors le terme d'aménagement du territoire est vide de sens. Encore faut-il que cette politique parte des besoins de la nation, des usagers, des cheminots.

Une donnée majeure de notre société est qu'aujourd'hui les salariés, les citoyens aspirent à être associés à toute décision qui engage leur avenir. C'est d'ailleurs ce que ne cessent de réclamer depuis plus d'un an les cheminots, au même titre que les chauffeurs routiers, les tramways ou encore les salariés de Thomson ou du Crédit foncier, et j'en passe. Dans le même temps, et avec le soutien de l'opinion, ils rejettent la marche forcée vers le libéralisme et la régression sociale. Et notre pays n'est pas le seul concerné.

Plusieurs intervenants ont cité l'exemple de pays voisins. Prenons la Grande-Bretagne où, sous la poussée, le réseau national a été éclaté en une centaine de sociétés. Là-bas, on le vend morceau par morceau ! Peu importe la qualité du service, seuls comptent les intérêts immédiats et les bénéfices ! Et l'on ne lésine pas pour les obtenir ! Le salaire des cheminots n'est plus unifié ; il est désormais négocié au sein de chaque société. Ils avaient déjà perdu 25 000 emplois avant la privatisation ; depuis, 10 % des agents ont encore été licenciés. Quant aux conditions de travail, jugez vous-mêmes : les conducteurs sont aujourd'hui obligés de nettoyer leur train !

En Italie, l'inquiétude est grande aussi sur les répercussions de la réduction des effectifs, notamment en termes de sécurité des voyageurs. Ils viennent d'en faire malheureusement la triste expérience, voilà quelques semaines, avec le déraillement de leur Pendolino. Cette logique a également là-bas des effets négatifs sur le trafic ferroviaire. Les cheminots italiens considèrent que l'évolution du transport ferroviaire ne peut être uniquement fondée sur l'ouverture à une logique de marché, ni sur la

concurrence ou les rapports entre coût et profits. Pour eux, l'avenir dépend plutôt du développement des structures et donc de l'emploi.

En Belgique, le président du syndicat des cheminots n'y va pas par quatre chemins : il déclare que l'ouverture à la concurrence à laquelle pousse la Commission de Bruxelles crée une compétition où les dés sont pipés d'avance. « C'est un peu, dit-il, comme si, dans un marathon, l'un – les chemins de fer – devait courir avec un sac de sable sur le dos et l'autre – la route – était vêtue d'un équipement dernier cri. » Les cheminots belges se battent également contre la volonté de leur gouvernement de scinder en plusieurs parties l'entreprise ferroviaire. Ils tiennent à son unicité, même s'il existe une séparation comptable.

Quant aux cheminots allemands, à qui l'on a imposé l'éclatement de l'entreprise en quatre entités, ils subissent actuellement une perte de 10 000 emplois par an. Les nouveaux embauchés relèvent d'un statut différent de celui qui régit les plus anciens. Selon eux, les points négatifs du nouveau statut sont plus nombreux que les avantages. Ils continuent de réclamer que la puissance publique assume entièrement ses responsabilités.

Madame le secrétaire d'Etat, monsieur le ministre, nous vous demandons de retirer votre projet de loi et nous attendons de votre part une autre attitude et des réponses argumentées à nos propositions, à celles des cheminots. Vous aviez déclaré que rien ne se ferait sans eux ; pourtant vous n'avez pas discuté avec eux ni avec leurs représentants d'une alternative à la création de RFF.

Une alternative, il y en a une, une autre politique nationale des transports valorisant la place et le rôle du service public, qui devrait s'appuyer sur plusieurs axes : la qualité du service, la complémentarité des modes de transport, de nouvelles missions pour le service public et de nouvelles coopérations européennes. La France doit avoir une grande ambition pour le développement du transport par rail, du service public ferroviaire, de la SNCF.

Ne laissons pas les choses dériver au fil de l'eau. On sait que d'ici à 2010-2015 le transport de marchandises progressera de façon considérable. Quelle part en aura la SNCF ? Toutes les courbes que, tout comme vous, nous avons étudiées, que nous montrent-elles ? Que, sans un engagement volontaire, déterminé, ce sera encore la route et les camions qui en prendront la plus grosse part, avec toutes les conséquences que nous vivons tous les jours ; et, pendant ce temps, le rail ou ce qu'il en restera, stagnera, ou pis. C'est contre cette logique-là qu'il faut agir, au nom de l'aménagement du territoire, au nom de la sécurité, au nom de l'environnement. Nous venons d'en vivre un exemple à Lyon, où il a fallu empêcher les camions de circuler parce qu'ils polluaient trop. Le train fait moins de pollution !

**M. Michel Bouvard.** Tout à fait !

**M. Jean-Claude Gayssot.** Certes, cette logique s'oppose aux critères de rentabilité immédiate...

**M. Paul Chollet.** Nous sommes d'accord !

**M. Jean-Claude Gayssot.** Mais vous faites tout pour que ce soient la concurrence, la réduction des effectifs, la logique du libéralisme de Bruxelles qui l'emportent !

**M. Arsène Lux.** Non, la qualité et l'efficacité !

**M. Jean-Claude Gayssot.** Notre pays a les moyens de répondre aux besoins croissants et diversifiés, qu'ils soient d'ordre individuel, collectif, socio-économique ou indus-

triel. Les choix d'aménagement autour du tout TGV doivent être revus de ce point de vue. Il ne faut pas accentuer les inégalités territoriales, la concentration des activités autour des grands pôles urbains et la désertification de certaines régions par ailleurs.

Nous sommes convaincus que c'est une grave erreur d'opposer lignes à grande vitesse et réseaux classiques. Je suis d'ailleurs contre le terme de « lignes secondaires ». A quel titre aurait-on droit à des lignes secondaires en habitant à tel endroit, et à des lignes à grande vitesse parce que l'on habite dans tel autre ? C'est un maillage qu'il faut construire, qui concoure au développement de tout le territoire. Réseaux classiques et réseaux à grande vitesse, il faut rééquilibrer les rôles de chacun, et cela nécessite avant tout l'arrêt des fermetures de lignes de gare, l'arrêt des suppressions d'emplois. Vous engagez-vous, monsieur le ministre, à ce que il n'y ait aucune réduction d'effectifs à la SNCF cette année ? Votre réponse montrera si votre discours est compatible avec vos actes ! Vous engagez-vous à un effort soutenu pour l'entretien, sachant ce qu'il en advient aujourd'hui à la SNCF, et pour la modernisation du réseau classique, de tout le réseau ?

La remise à niveau du réseau ferroviaire est d'autant plus nécessaire que la prédominance du transport routier joue au détriment des autres modes de transport. Celle-ci est de surcroît la cause de multiples et coûteuses nuisances, tout en donnant lieu à une concurrence inhumaine – le conflit des chauffeurs routiers en a récemment témoigné.

Selon le commissaire général au Plan, la sous-tarification générale du prix pratiquée dans le transport routier, sous la pression du marché et des chargeurs, entraîne un manque à gagner annuel de 10 milliards de francs pour la SNCF. S'y attaque-t-on ? C'est d'autant plus inacceptable que la SNCF a supporté seule le financement de ses infrastructures alors que le réseau routier est financé pour l'essentiel par la collectivité.

Il est vrai que l'Etat profite du transport routier, ne serait-ce que par le biais de la TIPP qui lui a rapporté 148,5 milliards de francs en 1996. Mais pourquoi ne préleverait-on pas sur cette taxe, sans l'augmenter, une partie pour financer le développement du transport ferroviaire, du transport public ?

De même, une opération transparence des coûts prenant en compte la charge des infrastructures de chacun des différents modes de transport et l'ensemble des coûts externes, actuellement supportés par la société, nous semble indispensable pour définir une stratégie de complémentarité des transports socialement et économiquement efficaces. On pourrait ainsi opérer un rééquilibrage entre le rail et la route. Cela nous paraît d'autant plus nécessaire que le trafic marchandises est appelé à progresser de plus de 50 % d'ici à 2010-2015.

Mais où trouve-t-on, monsieur le ministre, dans votre projet de loi, la question du fret ? Je ne suis même pas sûr que vous ayez seulement prononcé le mot ! Elle est pourtant essentielle pour la SNCF, pour sa vie propre et pour l'intérêt de la nation et de la coopération. Nous proposons, pour notre part, de conserver GEODIS, qui regroupe toutes les filiales routières au sein du groupe SNCF, afin d'en faire un pôle de multimodalité du transport des marchandises et non un lieu de guerre économique.

L'activité économique doit être reconnue comme un service public ayant, entre autres vocations, la sécurité, l'économie d'énergie, la préservation de l'environnement,

mais aussi la valorisation locale des activités pour résister à la déréglementation dans ce secteur, qui joue, nous le savons, contre l'emploi et l'industrie ferroviaire française.

Les missions et critères qui sont à la base du service public à la française doivent être préservés, en tant qu'outils d'un aménagement du territoire équilibré et de résorption des inégalités sociales et géographiques. L'unicité des systèmes tarifaires entre activités, tant pour le développement des infrastructures que pour l'utilisation du réseau, en est la condition.

Missions de service public, qui doivent également être examinées à partir des enjeux nouveaux de la société. Je viens d'y faire allusion : création d'emplois qualifiés et utiles, formation, préservation des ressources naturelles et promotion d'une coopération internationale affranchie des règles de la guerre économique, particulièrement en Europe.

Ces missions de service public imposent à l'évidence le maintien de l'unicité de la SNCF et du monopole public du transport ferroviaire, car elles sont les conditions essentielles de leur plein accomplissement. Le rail, comme toute activité de réseau, dispose d'une situation de monopole naturel ; cela permet des économies d'échelle, favorise la péréquation, améliore la sécurité. Les infrastructures destinées à la fois au transport marchandises et au transport voyageurs et l'exploitation du réseau forment un tout répondant à un besoin de cohérence et d'efficacité. Il ne peut être assuré que par une seule et même entreprise publique. C'est tout le contraire de ce que provoquerait l'ouverture du réseau à des tiers et le dumping social qui l'accompagnerait.

C'est pourquoi nous nous opposons à toute remise en cause de l'unicité et à toute séparation entre infrastructures et exploitation. Nous ne sommes pas les seuls à nous y opposer : beaucoup de cheminots et d'usagers sont du même avis. Nous sommes avec eux.

Bien sûr, votre majorité au sein de cette assemblée peut adopter votre projet. Elle peut même, comme en d'autres occasions, l'applaudir debout ! Souvenez-vous, en 1995, juste avant le mouvement social, tous les députés de droite s'étaient levés pour approuver la proposition qui consistait à imposer le contrat de plan SNCF. Vous pouvez recommencer !

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Mais oui !

**M. Jean-Claude Gayssot.** Mais vous savez ce qu'il en est advenu, il y a maintenant un peu plus d'un an.

Et j'ajoute que ce que vous voulez aujourd'hui défaire, une autre majorité, se fixant l'objectif d'apporter des réponses progressistes et humaines aux enjeux de société qui se profilent derrière la question des transports, pourra, demain, le reconstruire.

Bien entendu, le maintien de l'unicité de la SNCF, le développement et l'extension du champ du service public passent par le règlement de la dette. Mon ami Michel Grandpierre interviendra plus amplement sur ce problème essentiel tout à l'heure, ainsi que sur la régionalisation.

En tout état de cause, nous demandons que l'Etat assume ses responsabilités comme le Gouvernement s'y est engagé. Pour autant, cette charge financière ne doit pas incomber au seul budget de la nation.

On ne peut isoler le développement de la SNCF des nouvelles normes de coopération et de coordination entre entreprises de transports ferroviaires, entre Etats mais aussi entre les cheminots et les citoyens des divers pays.

Les harmonisations techniques nécessaires à la circulation des trains transfrontaliers doivent être menées à leur terme. Aujourd'hui, la logique financière qui domine la construction européenne exige la mise en concurrence des segments les plus rentables, sans se soucier du maillage, de la densité du réseau et du droit au transport qui lui est lié. A ce titre, le prétendu service universel couvre d'un voile pudique la déréglementation et s'inscrit dans une démarche qui donne au marché le rôle essentiel.

Un récent sondage indiquait que 66 % des citoyens se prononcent contre les privatisations. Est-ce que cela ne montre pas leur refus d'un service minimum qui correspond justement à ce que les autorités européennes appellent le « service universel » ? Au contraire, un service public démocratisé, avec des droits et des moyens nouveaux pour les salariés d'intervenir à tous les niveaux, ainsi que pour les usagers et pour les élus, s'inscrit dans une démarche qui donne la priorité aux intérêts collectifs de la nation et offre le cadre approprié pour développer des coopérations, notamment européennes, mutuellement avantageuses. Il n'y a pas de coopération possible en Europe si les Etats ne peuvent plus décider librement de la consistance de leur réseau, des missions de leurs services publics et du statut des cheminots.

Les règles communes européennes des transports ferroviaires aboutiraient à ce que nous connaissons déjà : le triomphe de la logique marchande sur la satisfaction des besoins humains.

Nous lui en opposons une autre qui fasse de la démocratie, de la participation des citoyens, des élus, des usagers et des salariés du transport la clé d'un changement qui soit profitable à tous et au pays.

C'est pourquoi le groupe communiste oppose la question préalable à votre projet. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Marc-Philippe Daubresse, pour le groupe UDF.

**M. Michel Bouvard.** Au nom des deux groupes de la majorité !

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, après le numéro de grand écart de M. Filleul, nous venons d'avoir droit à un numéro de haute voltige de M. Gayssot (« *Pas du tout !* » sur les bancs du groupe communiste), qui a essayé de nous convaincre, avec des arguments spécieux, que cette réforme était mauvaise.

Or cette réforme et l'intérêt national nous interdisent de nous satisfaire de ces arguments contradictoires sur lesquels, monsieur Gayssot, vous avez articulé votre question préalable.

Contrairement à ce que viennent d'affirmer tant M. Filleul que M. Gayssot avec leur aplomb coutumier – ils ont la mémoire un peu courte –...

**M. Jean-Jacques Filleul.** Vous perdez le fil !

**M. Marc-Philippe Daubresse.** ... – il ne s'agit pas ici d'hypothéquer la notion de service public à la française et de remettre en cause le monopole de transport de la SNCF, c'est écrit dans la loi !

**M. Jean-Louis Idiart.** Cela n'existe pas « le service public à la française » !

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Il ne s'agit pas de sacrifier tel ou tel intérêt sur l'autel de l'ultra-libéralisme en vogue à Bruxelles, c'est écrit dans la loi !



**M. Jean-Jacques Filleul.** C'est vous qui le dites !

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Il ne s'agit pas ici de déroger au principe de la souveraineté nationale et à ceux de l'égalité entre les citoyens en favorisant les expérimentations régionales, c'est écrit dans la loi.

Il ne s'agit pas de contraindre la SNCF à la mort lente en l'empêchant d'aborder le XXI<sup>e</sup> siècle avec un vrai projet d'entreprise, c'est tout l'esprit du projet de réforme qui est présenté par le Gouvernement.

Il s'agit au contraire, monsieur Gayssot, de rompre avec la logique perverse qui a prévalu jusqu'en 1993 et qui a conduit la SNCF à l'épuisement financier, au découragement social et à la menace d'implosion. Il s'agit de remotiver le personnel de la SNCF qui a droit à notre respect et à notre considération.

**M. Edouard Landrain.** Très bien !

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Le projet de loi qui nous est soumis n'a pas pour but essentiel de mettre la SNCF, comme vous le prétendez, en conformité avec les directives européennes. C'est un enjeu national, ce n'est pas un enjeu européen : la renaissance d'un grand service public compétitif qui doit être ouvert sur son marché naturel, l'Europe.

C'est bien parce que des gouvernements irresponsables ont laissé filer la dette de la SNCF et laissé s'enclencher la spirale où cette entreprise publique est tombée qu'il nous faut aujourd'hui réagir. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

**Mme Suzanne Sauvaigo.** C'est vrai !

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Tout le monde l'a dit, vous l'avez dit vous-même, monsieur Gayssot : on ne peut pas se satisfaire du *statu quo*. Il faut réformer profondément – avez-vous dit encore – la SNCF. L'objectif du Gouvernement est bien de doter le rail français d'une structure efficace et des moyens de faire face à ses missions d'intérêt public sur l'ensemble du territoire qu'il irrigue.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Il faut apurer les dettes !

**M. Marc-Philippe Daubresse.** On le voit bien avec les six régions qui ont accepté l'expérimentation, des régions qui ne sont pas toutes dirigées par la majorité RPR-UDF.

**M. Jean-Jacques Filleul.** Je viens de la région Nord - Pas-de-Calais, où Mme Blandin, après une période d'expectative, soutient désormais activement cette expérimentation parce qu'elle sait qu'elle bénéficie des 800 millions de francs que le Gouvernement va accorder aux régions (« *Eh oui !* » sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre) qui veulent expérimenter, qui veulent être innovatrices. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

Je sais bien que cela vous gêne !

Tous les spécialistes du transport ferroviaire en Europe le savent : on a entendu parler de service public à la française depuis que les voix de Bernard Pons, Anne-Marie Idrac et Franck Borotra s'expriment sur ce sujet...

**M. Michel Bouvard.** C'est vrai !

**M. Marc-Philippe Daubresse.** ... et non pas pendant les douze ans où vous auriez pu le faire !

Le service public à la française a le visage et la voix des ministres du RPR et de l'UDF qui représentent le Gouvernement à Bruxelles.

**M. Jean-Claude Gayssot.** Mais ce sont les cheminots qui ont permis cela !

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Je vous le dis en tant que président du Conseil du transport combiné rencontrant fréquemment nos collègues européens : le service public à la française figure nettement dans ce projet, lequel a été clairement amélioré par le Sénat. C'est dans cet esprit que l'article 1<sup>er</sup> confirme explicitement que la SNCF restera, par délégation de Réseau ferré de France, en charge de la gestion du trafic et qu'il y a donc unicité de la SNCF.

**M. Jean-Claude Gayssot.** Par délégation !

**M. Marc-Philippe Daubresse.** C'est dans le même esprit qu'on ne remet pas en cause le monopole de service public sur le réseau.

Le projet de loi ne remet pas non plus en cause l'égalité des citoyens quelle que soit la région où ils vivent. Expérimentation et décentralisation n'ont jamais voulu dire démantèlement ou iniquité. Je sais que c'est difficile à comprendre pour des personnes qui sont jacobines et centralisatrices, ou dirigistes. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République. – Protestations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

**M. Jean-Louis Idiart.** Mais qui donc était contre la décentralisation ?

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Bien au contraire, l'Etat a pris toutes les précautions pour que ces régions soient traitées de manière égale.

Ces principes de décentralisation et d'expérimentation sont d'ailleurs garantis, là encore, par l'un des nôtres, M. Pasqua, dans sa loi d'aménagement du territoire, et ont été approuvés par le Conseil constitutionnel.

C'est pour cela que vous devez cesser d'agiter des vieilles lunes et de tromper nos concitoyens.

Enfin, pour en finir avec l'argument de ceux qui prétendent que ce projet ne prévoit aucun moyen de relance, il nous faut ici affirmer que, tant sur le fond que sur la forme, les engagements du Gouvernement ont été tenus, qu'il y a bien eu transparence, que pour la première fois depuis longtemps le Gouvernement a présenté les avant-projets de décret, qu'on sait clairement quelles seront les dotations en capital et les moyens qui seront affectés, qu'on a indiqué d'avance les sommes qui devront être consacrées au péage d'infrastructures. C'est la transparence et c'est la concertation.

Je vous le demande, monsieur Gayssot : qui est le meilleur défenseur du service public à la française ?

**M. Paul Mercieca et M. Jean-Yves Le Déaut.** Pas vous !

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Ceux qui, hier, n'ont pas donné à la SNCF les moyens de son renouveau ou ceux qui se battent, comme Bernard Pons et comme Anne-Marie Idrac, à Bruxelles, pour un service public au service du public ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*) Ceux qui comme vous ont, pendant des années, dit résolument non à l'Europe et qui disent aujourd'hui qu'il faut faire l'Europe autrement ou ceux qui se battent dans la Commission de Bruxelles...

**M. Jean-Claude Gayssot.** Il faut la faire autrement, l'Europe !

**M. Marc-Philippe Daubresse.** ... contre un libre-échange débridé tout autant que contre un protectionnisme révolu, pour construire le modèle de service public à la

française, humaniste, tel que nous le voulons les uns et les autres ? (*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. Edouard Landrain.** Très bien !

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Ceux qui parlent du chemin de fer de Zola ou ceux qui tracent les voies hardies d'une véritable intermodalité ?

Vous avez parlé de fret, monsieur Gaysot. Qui a défendu le transport combiné ?

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Il n'existe pas !

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Qui a dégagé les moyens pour que le transport combiné ait une expansion à deux chiffres ? Qui a créé le Conseil national du transport combiné ? Qui a fait que, même pendant la grande grève de 1995, ce mode de transport a pu se développer ? Qui va présenter prochainement le schéma national des plates-formes multimodales qui représentera encore un effort d'investissement pour soutenir ce service public à la française ?

Aujourd'hui, nous devons choisir entre une SNCF assistée, tournée vers le passé, et qu'on laisse glisser vers les abîmes du déficit, ou une SCNF responsable et dynamique, lancée vers son développement. Notre choix est fait. C'est la raison pour laquelle nous voterons contre la question préalable.

**M. le président.** La parole est à M. Christian Bataille, pour le groupe socialiste.

**M. Christian Bataille.** M. Daubresse vient d'illustrer parfaitement le principe freudien de la dénégation. (*Rires sur les bancs du groupe socialiste.*) J'admets que l'objet des réflexions de Freud n'était pas le chemin de fer... (*Souffles.*)

**M. Dominique Bussereau.** C'est vrai !

**M. Christian Bataille.** Mais notre collègue vient de nous dire « Nous ne pensons pas à », justement parce qu'il ne pense qu'à ça : nous ne pensons pas à privatiser parce que nous ne pensons qu'à privatiser.

**M. Jacques Blanc.** C'est de la mauvaise psychanalyse !

**M. Christian Bataille.** Et de nous expliquer qu'aujourd'hui il défend le service public à la française.

Faisons un sort à cette expression « à la française », quelque peu nationaliste et ridicule.

**M. Marc-Philippe Daubresse.** En tout cas, vous avez eu douze ans pour le réaliser, et vous ne l'avez pas fait !

**M. Christian Bataille.** Y a-t-il un service public à la française, à la belge, à la luxembourgeoise ou à l'allemande ?

**M. Michel Bouvard.** On sait bien que vous êtes européen !

**M. Christian Bataille.** Ou y a-t-il une notion du service public – celle que le parti socialiste défend ici – et une notion transitoire vers la privatisation du service public, que M. Borotra, M. Pons et M. Fillon défendent à tour de rôle selon les sujets évoqués ?

Je veux vous donner un exemple des dangers qui menacent le service public.

Le transport régional contractualisé avec les régions constituait une excellente idée, débattue au conseil régional Nord-Pas-de-Calais, à laquelle, effectivement, la pré-

sidente s'est ralliée et sur laquelle socialistes et communistes, quant à eux, ont exprimé des réticences. Pourquoi ces réticences ?

**M. Jacques Blanc.** Archaïsme !

**M. Christian Bataille.** Parce que force est de constater, pour le regretter, qu'on ne peut plus avoir confiance en la parole de l'Etat.

**M. Michel Bouvard.** Vous n'y êtes pas pour rien !

**M. Christian Bataille.** La gestion des contrats de plan Etat-régions en matière routière en donne une illustration : si les régions paient bien ce qu'elles doivent, il n'en est pas de même de l'Etat dont les paiements accusent souvent un retard de plusieurs années. Et ce sont les régions qui assurent la trésorerie de l'Etat !

Nous avons quelques raisons de penser qu'il en irait de même pour le transport express régional. En tout cas, cette question mérite pour le moins un dialogue plus approfondi avec les représentants des cheminots qui, pour cette occasion, n'ont pas été suffisamment consultés.

**M. Edouard Landrain.** Oh, le gros mensonge !

**M. Christian Bataille.** Enfin, sur la décentralisation, on a entendu ici des propos grotesques. On prétend donner des leçons de décentralisation aux socialistes qui, avec François Mitterrand, Pierre Mauroy et Gaston Defferre, ont été les promoteurs de cette grande idée (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste*)... alors qu'il ne s'écoule pas une semaine sans que tel ou tel préfet, sur ordre du Gouvernement, plus ou moins subtilement,...

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Plutôt moins !

**M. Christian Bataille.** ... ne remette en cause la décentralisation !

**M. Edouard Landrain.** Ce n'est pas vrai !

**M. Christian Bataille.** Tout cela n'est pas acceptable. Nous avons une conception du service public qui nous conduira à voter pour la question préalable de M. Gaysot. Cette conception n'est pas la même que la vôtre, ainsi que l'avenir le montrera.

Vous avez porté des coups au service public à La Poste. Vous continuez dans les transports à la SNCF. Nous savons bien que vous allez poursuivre dans les domaines du gaz et de l'électricité.

Ainsi, un an et demi après l'élection de Jacques Chirac, nous assistons à des choses étonnantes.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Il fait le contraire de ce qu'il a dit !

**M. Christian Bataille.** Pendant sa campagne, l'actuel Président de la République avait promis qu'il ne remettrait pas en cause le service public.

**M. Edouard Landrain.** Il ne le remet pas en cause, il l'aménage !

**M. Christian Bataille.** Ceux d'entre nous qui annonçaient cette remise en cause n'étaient pas crus. Le service public apparaissait aussi naturel dans ce pays que l'air que l'on respire.

**M. Michel Bouvard.** Qui est d'ailleurs parfois pollué !

**M. Christian Bataille.** C'est bien un combat pour le service public que nous entendons mener dans les jours qui viennent s'agissant des transports, dans les mois qui viennent pour d'autres domaines, et je pense notamment à l'électricité. Mais nous vous attendons de pied ferme !

Voilà les raisons pour lesquelles nous voterons la question préalable opposée par M. Gayssot. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix la question préalable.  
(*La question préalable n'est pas adoptée.*)

### Discussion générale

**M. le président.** Dans la discussion générale, la parole est à M. Michel Bouvard.

**M. Michel Bouvard.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, à plusieurs reprises j'ai eu l'occasion de dire à cette tribune l'attachement du groupe RPR, et le mien, au transport ferroviaire, car nous avons la conviction profonde non seulement qu'il constitue un mode de transport indispensable aujourd'hui, mais qu'il est vraisemblablement appelés à un développement fort et durable au siècle prochain.

Cette conviction profonde a conduit, au cours de cette législature, les élus du RPR, à l'Assemblée nationale comme au Sénat, à se pencher sur la situation de la SNCF, dont chacun reconnaissait qu'elle était de plus en plus critique, sans toutefois qu'au cours des quinze dernières années des solutions aient été proposées afin d'assurer la pérennité de cette grande entreprise.

Aussi bien la commission Haenel au Sénat que la commission d'enquête de l'Assemblée nationale placée sous la présidence de Henri Cuq, et à laquelle j'ai eu la chance d'appartenir, comme notre rapporteur Alain Marleix, montrent bien quel a été l'engagement des élus du RPR dans cette réflexion sur le devenir de la SNCF, et donc l'attention particulière que nous portons au texte dont nous discutons aujourd'hui.

J'observe par là même que le Parlement aura lui aussi, dans son ensemble, ce travail ayant été collectif, rempli sa fonction de contrôle et de proposition. Cela méritait d'être souligné puisque, au-delà de ces commissions d'enquêtes, à la demande de plusieurs d'entre nous, vous avez accepté, monsieur le ministre, qu'un débat sur l'avenir de la SNCF précède le projet de réforme. Il a eu lieu au mois de juin dernier.

Le projet qui nous est présenté aujourd'hui est donc le fruit d'une longue maturation. Il est aussi le fruit d'un dialogue approfondi avec les organisations syndicales de cheminots dont les interrogations sur le devenir d'une entreprise à laquelle ils sont, comme les Français, attachés étaient légitimes.

Nous avons pu mesurer, notamment lors des entretiens que nous avons eus en compagnie de Henri Cuq et Dominique Bussereau au cours de l'année écoulée avec les dirigeants de chacune d'entre elles, combien tous s'accordaient sur la nécessité que soit clarifié au plus vite l'avenir de la SNCF, tant il est vrai qu'une entreprise ne peut mobiliser son personnel sans perspectives d'avenir.

Ce texte a donc été réfléchi, concerté, et il est maintenant urgent de le mettre en œuvre. Le groupe RPR a approuvé le schéma d'ensemble de la réforme de la SNCF qui lui a été proposé au mois de juin par le Gouvernement.

Ce schéma quant à son organisation repose sur quatre piliers :

La clarification des compétences notamment financières entre l'Etat et la SNCF concernant les infrastructures, qu'il s'agisse de l'entretien ou de la création de celles-ci ;

La clarification des compétences entre l'Etat, les régions et la SNCF sur les relations régionales de voyageurs, dans la suite de la loi d'aménagement du territoire du 4 février 1995 ;

La définition d'une politique de reconquête de la clientèle, aussi bien de la clientèle voyageurs que de celle des entreprises pour le fret, dans le cadre d'un projet industriel ;

Enfin, le désendettement de la SNCF dont la spirale de la dette menaçait à terme l'existence même.

Deux de ces orientations sont d'ores et déjà engagées puisque le projet industriel interne à l'entreprise, sur lequel il n'appartient pas au Parlement de se prononcer, est en cours de finalisation et que la définition par les régions des services régionaux de voyageurs de la SNCF a pu s'engager déjà dans deux des six régions volontaires.

Je veux saluer notamment l'engagement de la région Rhône-Alpes, de son président Charles Millon et de son vice-président aux transports Pierre Dumas. Ce transfert se traduit sur le terrain par une amélioration de l'offre pour les usagers et un accroissement de la fréquentation puisque quatre-vingt-douze trains supplémentaires circuleront dans cette région.

Cela démontre bien qu'une gestion de proximité est profitable, surtout lorsque l'Etat respecte ses engagements, ce qui a été le cas pour les transferts de charges. Je tiens à redire, monsieur le ministre, notamment après ce que j'ai entendu tout à l'heure, et parce que c'est la vérité – cela n'a pas toujours été le cas dans le passé – que non seulement l'évaluation demandée par l'ANER a été contradictoire, mais que les inscriptions budgétaires, j'en atteste en tant que rapporteur spécial de votre budget, ont été faites en conséquence pour l'année 1997.

Le texte d'aujourd'hui concerne donc les deux dernières orientations de la réforme, qui sont sans doute les plus importantes, non seulement par leur complexité, mais aussi pour l'avenir de la SNCF, à savoir la clarification des compétences sur l'infrastructure et la reprise d'une partie de la dette par l'Etat.

La proposition de création de l'établissement public Réseau ferroviaire de France, puisque nos collègues sénateurs ont jugé utile de modifier l'appellation et je les approuve, répond à ce double objectif. La responsabilité de l'Etat sur les infrastructures est dorénavant clairement établie.

La reprise de la dette liée à l'infrastructure, portée de 125 à 134,2 milliards après le dernier arbitrage positif que vous avez obtenu et l'évaluation effectuée par un cabinet indépendant, permet également à la SNCF de remplir sa mission, qui est d'assurer l'exploitation et le fonctionnement de notre réseau ferroviaire.

Ainsi, deux écueils sont désormais évités : voir les comptes de la SNCF plombés par des investissements décidés par l'Etat, sans lui en donner les moyens, ce qui a été le cas notamment avec le réseau TGV au cours des dernières années, et voir la SNCF se lancer dans la réalisation d'équipements ou d'études qui n'auraient pas reçu un total accord des pouvoirs publics et dont la pertinence n'aurait pas été vérifiée.

Ainsi, de 1989 à 1994, la SNCF a effectué 100 milliards de francs d'investissements, dont 40 milliards sur le réseau à grande vitesse. En l'absence de résultat sur cette période, elle a dû massivement recourir à l'emprunt. Ce défaut de financement vient aussi de la faiblesse des fonds propres, la dernière dotation en capital de l'Etat remontant à 1989.

Vous ne m'empêchez pas de penser, en tant que rapporteur spécial du budget des transports terrestres, que, si d'autres avant vous avaient eu le courage d'engager une telle réforme, nous n'aurions sans doute pas, en à déplorer le rapport de la Cour des comptes sur le TGV-Nord, ou la concurrence des projets EOLE et METEOR en Ile-de-France, avec les conséquences désastreuses que l'on sait pour le contribuable...

**M. Jean-Marie Geveaux.** Tout à fait !

**M. Michel Bouvard.** ... mais aussi pour l'image de la SNCF.

Si nous voulons mobiliser nos concitoyens autour d'une grande ambition pour le transport ferroviaire, il n'est plus pensable que la gestion de la SNCF soit régulièrement critiquée et que des amalgames soient trop facilement effectués entre des déficits liés à l'exploitation et ceux liés à l'infrastructure. Curieusement, on demande à la SNCF de justifier de la rentabilité de telle ou telle ligne, infrastructure comprise, alors que jamais personne, que je sache, n'a demandé de justifier de la rentabilité économique de telle ou telle portion de route nationale. L'élude de la montagne que je suis aurais, dans ce cas, eu à déplorer depuis longtemps la fermeture des routes d'accès aux grands cols des Alpes ou des Pyrénées, par exemple.

Il est donc clair qu'une clarification entre les compétences en matière d'infrastructures et les compétences en matière d'exploitation était indispensable et que tout autre système que celui retenu ne le permettait pas.

Ainsi confiée à l'Etat, la charge de l'infrastructure pourra s'inscrire dans une politique cohérente et intermodale d'aménagement du territoire, aussi bien pour les infrastructures existantes que pour les infrastructures à venir, notamment TGV ou ferroutage et autoroute ferroviaire.

Le fait que cette réforme aboutisse avant l'élaboration du schéma national d'aménagement du territoire et de son volet transport qui sera soumis cette année, je l'espère, au Parlement, me paraît salubre.

Après avoir approuvé l'ensemble du texte, je souhaite maintenant évoquer quelques points.

La présentation qui nous a été faite des décrets d'application – c'est une première que je tiens à saluer après d'autres, en souhaitant, monsieur le ministre, que vous puissiez faire école –, de même que les améliorations apportées par le Sénat font que notre groupe se limitera à des interrogations ou à des souhaits de confirmation, qui n'ont pas justifié le dépôt d'amendements.

Le groupe RPR a réaffirmé à plusieurs reprises son attachement à l'unité de la SNCF. Je pense que celle-ci est aujourd'hui clairement établie puisque la SNCF, au terme de cette loi, reçoit de Réseau ferroviaire de France la maîtrise d'ouvrage par délégation de l'aménagement et du développement de l'infrastructure, et qu'elle se voit confier la gestion de celle-ci par modification, incluse dans ce projet, de l'article 18 de la LOTI.

Ce point est d'autant plus important que 40 000 emplois sont aujourd'hui affectés principalement à des tâches relevant de l'infrastructure au sein de la SNCF.

**M. Jean-Jacques Filleul.** C'est inquiétant à terme !

**M. Michel Bouvard.** Je pense, monsieur le ministre, que vous pourrez nous confirmer que la SNCF pourra bien, par le biais de la convention-cadre de gestion de l'infrastructure assurer le devenir de ces missions.

Vous avez également accepté lors de la discussion au Sénat que les personnels de la SNCF transférés à Réseau Ferroviaire de France conservent leur statut de cheminots. Même s'ils doivent être peu nombreux, cet élément n'est pas négligeable du point de vue de l'unité de l'ensemble.

L'article 13 apporte aussi des précisions sur le rôle de la SNCF en matière de gestion des trafics et des circulations. Cela implique notamment l'allocation des sillons avec le fonctionnement de l'entretien des installations techniques et de sécurité pour le compte de RFF. Cette disposition est de nature à maintenir le monopole de la SNCF comme transporteur sur notre réseau ferré.

En effet, les élus du Rassemblement pour la République considèrent que la directive 91-440 plusieurs fois évoquée, heureusement précisée en 1995 dans ses conditions d'application, constitue un maximum.

Si la réforme engagée n'est pas la conséquence de la directive communautaire mais correspond bel et bien à une nécessité du transport ferroviaire français, je pense qu'il est important que ce texte, dans sa rédaction, ne donne pas la possibilité d'aller au-delà de la directive. L'article 13 répond à ce souci.

Libéralisation engagée dans le transport aérien, que certains à Bruxelles rêvent d'étendre à terme au transport ferroviaire – voir le livre blanc du 30 juillet dernier – n'est pas possible et n'est pas souhaitable. Ce n'est pas possible parce que les coûts d'infrastructures sont élevés. Ce n'est pas possible non plus car il y a une différence fondamentale, du fait du coût des infrastructures, entre un pays qui, dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire, voudra maintenir un réseau dense et celui qui ne le souhaitera pas...

**M. Alain Marleix, rapporteur.** Tout à fait !

**M. Michel Bouvard.** ... entre les pays qui, comme la France, concentrent des transits importants et ceux qui en ont moins, entre ceux dont le territoire est étendu et les autres. On pourrait multiplier les raisons.

Nous avons soutenu votre position de fermeté par rapport à d'éventuelles dérives et à l'avènement d'un accès des tiers au réseau généralisé. Qu'il soit clair, mes chers collègues, que, en la matière, ce n'est pas un texte national qui nous garantira totalement pour l'avenir mais bien d'abord la volonté du Gouvernement français face à l'Union européenne. A ce sujet-là, je ne peux que manifester des inquiétudes en pensant à l'attitude des socialistes dans le passé.

**M. Jean-Jacques Filleul.** Nous sommes très inquiets pour l'avenir !

**M. Michel Bouvard.** J'en viens aux aspects financiers. Ils ne sont pas les moindres, et c'est peut-être plus le rapporteur spécial que le porte-parole de son groupe qui s'exprime sur ce point.

La reprise de 134,2 milliards de dette de la SNCF par l'Etat, dette dont la gestion est confiée à RFF, pose le problème de la capacité de remboursement du nouvel établissement public, d'autant que la SNCF, dont la situation reste fragile, ne pourra acquitter, au moins dans un premier temps, une redevance d'usage des infrastructures élevée !

**M. Jean-Louis Idiart.** Alors ?

**M. Michel Bouvard.** Dès lors, si RFF doit faire face à la dette reçue et aux investissements indispensables sur le réseau classique comme sur les lignes nouvelles, cela suppose une dotation suffisante de l'Etat.

Cette contribution comprendra en 1997 la contribution aux charges d'infrastructure qui figure au budget des transports terrestres, qui a été légèrement réduite, et une dotation en capital.

J'avais indiqué lors de la discussion budgétaire que cette dernière, initialement prévue à un niveau inférieur à 4 milliards en provenance du compte de privatisation, était visiblement insuffisante. Je suis donc heureux de constater qu'elle pourrait être doublée, même si, à mon sens, le niveau ne permet pas de faire face à l'équilibre des comptes la première année et si un effort supplémentaire est nécessaire.

Il sera important d'avoir cet élément présent à l'esprit lorsque nous aurons à définir, dans le schéma d'aménagement du territoire, les priorités d'investissement ferroviaire des années futures. De même, il me paraît indispensable, dans cette perspective, que soit complété l'audit sur l'état des infrastructures qui a été élaboré.

Monsieur le ministre, je serais heureux d'avoir votre sentiment sur ces points.

Notre groupe votera ce projet de loi. Il le votera parce qu'il a la conviction que cette réforme est bonne.

Elle est bonne, parce qu'elle confirme que le chemin de fer doit rester, en France, un service public dépendant de l'Etat. L'histoire de la création des chemins de fer de l'Etat en 1878, puis de la SNCF en 1937, montre d'ailleurs que toute autre solution ne peut être satisfaisante.

Elle est bonne parce qu'elle permet à la France d'adapter son chemin de fer aux exigences du siècle prochain alors que d'autres pays ont effectué avant nous ces réformes.

Elle est bonne, enfin, parce que la solution dégagée est originale et n'est pas la simple copie d'autres systèmes.

Je souhaite qu'au-delà de cet hémicycle l'ensemble des Français, mais aussi l'ensemble des cheminots, comprennent bien qu'avec ce texte, assorti d'un effort financier considérable de la nation...

**M. Jean-Louis Idiart.** Quel effort ?

**M. Michel Bouvard.** ... notre pays a clairement manifesté son attachement à une politique ferroviaire dynamique, et qu'ils contribuent à cette ambition collective dans un secteur où la France a toujours occupé le premier rang. (*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 Mme Ségolène Royal.

**Mme Ségolène Royal.** Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, nul ne conteste le fait qu'il est nécessaire qu'un service public quel qu'il soit évolue puisque, par nature, un organisme qui n'évolue pas s'étiole. Nous ne refusons pas l'évolution, monsieur le ministre, mais nous refusons l'évolution que vous nous proposez, et je voudrais, en quelques mots, souligner les insuffisances, les risques et les silences de votre réforme.

Les insuffisances, tout d'abord.

A peine créé, cet établissement public est en position de fragilité.

D'abord, en effet, l'Etat n'a pris aucun engagement au-delà de 1997, à part le rapport dont vous nous avez parlé tout à l'heure. Nous souhaitons donc un engagement financier au moins sur cinq ans.

Ensuite, l'arbitrage entre la gestion de la dette et les choix d'investissement sera extrêmement difficile et, manifestement, compte tenu de ses faibles moyens, ce nouvel établissement sera très vite confronté à la nécessité de procéder à de nouveaux emprunts.

Enfin, la réforme ne met pas fin à la distorsion entre un réseau routier entièrement financé par l'Etat et le réseau ferroviaire.

Quant aux risques, ils reposent essentiellement sur la division de l'entreprise en deux établissements, qui laisse planer le risque de démantèlement et de privatisation des activités les plus rentables.

Plane aussi le risque de mise en concurrence pour les travaux d'entretien des voies ferrées. Le Gouvernement affirme qu'il n'en sera rien, mais aucune garantie n'existe dans le texte actuel.

Quelle aurait donc été l'alternative ? L'alternative aurait été que l'Etat prenne en charge la totalité du coût de l'investissement. Je me refuse à parler de dette, comme je l'ai dit tout à l'heure, puisque la collectivité nationale prend en charge l'investissement en ce qui concerne le réseau routier national.

On nous a expliqué dans les couloirs que c'était impossible. Cette dette ne doit pas être comptabilisée dans le déficit public au motif que cela empêcherait la France de répondre aux critères de Maastricht.

Je voudrais en quelques mots démontrer cet argument.

D'abord, la SNCF est un établissement public et sa dette n'est pas comptabilisée dans l'endettement public. Par conséquent, la répartir sur deux établissements publics au lieu d'un seul ne change rien à la position de la France face aux critères de Maastricht. Ensuite, la dette de la SNCF ne dépasserait pas 1 % de la dette globale et on ne peut donc pas prétendre qu'à elle seule, elle pèserait sur les critères de Maastricht.

C'est donc une fausse réforme ou, plus exactement, une réforme exclusivement comptable qui vise en fait à repousser le problème après 1998 et non pas à le résoudre.

Je voudrais, à cet égard, m'attarder un instant sur le sens de la directive européenne 91-440. Celle-ci n'exige qu'une séparation comptable entre exploitation et infrastructure, et elle exige aussi la responsabilité des Etats face aux charges d'infrastructure.

La SNCF a été le premier réseau ferroviaire européen à mettre en œuvre la séparation comptable et organique avec la création d'une direction de l'infrastructure ayant vocation à être le gérant d'infrastructures internes. Vous nous proposez d'aller beaucoup plus loin dans le libéralisme que la législation européenne ne vous l'impose, en organisant une séparation institutionnelle. On retrouve d'ailleurs la démarche que le Gouvernement a déjà adoptée pour la privatisation de France Télécom. Votre collègue M. Fillon est allé lui aussi beaucoup plus loin que ce que les textes européens ne lui imposaient en changeant le statut de France Télécom. Une telle séparation fait donc naître un risque d'éclatement du service public, et elle nous paraît contraire à la logique industrielle puisqu'elle remet en cause la synergie évidente entre infrastructure et exploitation.

Le problème du besoin d'investissement n'est donc pas réglé, l'unité de la SNCF est menacée.

En effet, que se passera-t-il si, dans quelque temps, la SNCF n'arrive pas à rétablir son équilibre ? Avec une dette de 76 milliards de francs, elle n'a pas les moyens de s'en sortir, et cela donnera très rapidement au Gouverne-

ment des arguments pour dénoncer la mauvaise gestion de l'entreprise publique – vous ne vous en êtes d'ailleurs déjà pas privé – et son coût trop élevé pour la collectivité.

Il vous sera ensuite facile d'argumenter sur le fait que l'Etat a pris ses responsabilités puisqu'il a fait voter une loi, et qu'il a donné sa chance à la SNCF, que celle-ci n'a pas su la saisir. Il vous restera alors à mettre en concurrence la SNCF sur le réseau français et à privatiser les lignes les plus rentables.

De la même façon, le nouvel établissement public, endetté à hauteur de 134 milliards de francs à peine créé, ne pourra pas entretenir convenablement le réseau, et encore moins investir dans de nouvelles lignes. La dotation initiale de l'Etat est beaucoup trop faible : 8 milliards de francs. Je l'ai comparée tout à l'heure au coût de l'énorme chantier que vous allez lancer avec le canal Rhin-Rhône : plus de 50 milliards de francs.

Ce nouvel établissement public risque alors de faire primer une logique comptable sur une logique de service public, entraînant une baisse de qualité et de sécurité de l'outil ferroviaire, des fermetures de lignes, la diminution des investissements ferroviaires, au moment où, au contraire, la SNCF doit faire face à un nouveau défi, celui qui consiste à renverser la logique du « tout-transport routier ». Il y aura aussi, probablement, une fuite vers l'augmentation des péages et, enfin, une lutte entre les deux établissements publics, chacun cherchant à répercuter sur l'autre le déficit.

Par conséquent, outre ce non-désendettement total, il n'y a pas, dans cette réforme, de réflexion sur les moyens fournis à la SNCF pour redresser vraiment la barre en lui donnant sa place dans une politique globale des transports par rapport aux autres modes.

Enfin, je voudrais signaler aussi le problème particulier que posent les travaux de sous-traitance.

Dans le projet, le nouvel établissement public a l'obligation de sous-traiter les travaux à l'entreprise nationale SNCF. Pourtant, cette disposition semble en désaccord avec les directives européennes sur les marchés publics, qui obligent les entreprises publiques à faire des appels d'offres.

Il faudra, monsieur le ministre, qu'au cours du débat, vous nous éclairiez sur ce point car, sous un aspect anodin, cette loi sur la création d'un nouvel établissement public permettra à terme de retirer à la SNCF la gestion du trafic et des circulations, le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité du réseau national. Ces missions, assurées pour le moment par la SNCF, pourront être déléguées demain à d'autres – on dit déjà que le groupe Bouygues serait intéressé par ces marchés –, ce qui contribuerait au démantèlement du service public des transports.

J'en viens enfin, après les insuffisances et les risques, aux silences de votre projet de loi.

Le projet, en particulier, ne dit rien du rééquilibrage entre le rail et la route et des perspectives du transport combiné.

Vous le savez, nous pensons que le train est au cœur du projet de développement durable, car si l'on fait la comparaison avec la route, notamment pour le transport de marchandises, il est, sur le plan écologique, largement gagnant.

Je n'ai pas le temps de développer tous ces points. Je signalerai tout simplement que c'est vrai pour la consommation d'énergie, puisque l'efficacité énergétique du

transport ferroviaire est deux à trois fois supérieure à celle du transport routier, pour la pollution atmosphérique – le train ne contribue qu'à hauteur de 1 % à la totalité de la pollution atmosphérique –, pour l'occupation de l'espace, car, pour une emprise moindre, la capacité d'une ligne ferroviaire à double voie est très supérieure à celle d'une autoroute, et, enfin, pour la sécurité des personnes. Faut-il rappeler qu'en quinze ans, pour 135 000 tués sur la route – imaginez qu'une ville de 135 000 habitants ait été rasée –, ne sont comptabilisés que 130 tués par accident de train ?

Un rééquilibrage ne pourra être fait que si est enfin intégrée dans la comptabilité nationale et dans le calcul des coûts la charge que représente effectivement le transport routier pour la société. On découvrira alors que, contrairement à ce que d'aucuns prétendent, la SNCF est une entreprise rentable et on se rendra compte que les choix publics doivent être faits différemment pour établir un équilibre dans les conditions de concurrence entre le rail et la route.

Contrairement à un stéréotype tenace, les avantages du chemin de fer, en termes de minimisation des nuisances environnementales, en font le mode de transport du XXI<sup>e</sup> siècle plus que du XIX<sup>e</sup> siècle. D'autres nations européennes l'ont compris. L'Allemagne, l'Italie, la Suisse, les Pays-Bas, le Danemark, la Suède ont prévu de consacrer, lors des prochaines années, au développement du mode ferroviaire des moyens supérieurs à ce qu'ils ont jamais été, afin de réorienter la répartition modale des transports et d'assurer la protection de l'environnement.

A l'heure de l'ouverture des frontières, avec pour corollaire une concurrence intramodale, la France risque, en poursuivant sa politique actuelle, de se placer en situation très défavorable par rapport aux autres nations. Elle aura le triste privilège de devenir un « couloir à camions », ce qui lui coûtera très cher et ne lui rapportera que des nuisances.

Nous souhaitons, pour notre part, une réforme qui permette à la SNCF de relever ce défi technologique des transports, comme elle a su le faire pour le TGV, de reconquérir le fret et, par conséquent, de recréer les emplois qui y sont liés. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Dominique Busseau.

**M. Dominique Bussereau.** Monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, je vais lever un suspense insoutenable : le groupe UDF approuve votre projet de loi. (*Rires et exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Jean-Louis Idiart.** Ça fait plaisir ! Avec l'UDF, on ne sait jamais... (*Rires.*)

**M. Dominique Bussereau.** Notre approbation est d'abord motivée, monsieur le ministre, par la méthode que vous avez utilisée. Car il est bon de légiférer, mais il est encore mieux de consulter avant de légiférer. Et, ainsi que vous l'avez rappelé tout à l'heure, il y a eu un vérifiable débat.

Une commission d'enquête avait été créée au sein de l'Assemblée nationale à la demande du président du groupe RPR de l'époque. Elle était présidée par Henri Cuq et j'avais l'honneur d'en être le rapporteur. Cette commission a beaucoup travaillé. Même si, à l'époque, ses conclusions ont fait l'objet de controverses, on en retrouve une part dans certaines de vos propositions.

Un véritable débat national s'est développé. Les conseils économiques et sociaux régionaux ont beaucoup travaillé et ont présenté des propositions concrètes. Et, bien sûr, le Conseil économique et social a rendu un avis.

Au mois de juin s'est instauré un débat au cours duquel l'ensemble des groupes politiques ont pu s'exprimer. Cela a été l'occasion de nous livrer les premières esquisses de ce que serait votre projet.

Enfin, il y a eu un « débat social ». Il ne faut pas oublier que, dans le grand mouvement social de décembre 1995, l'un des problèmes était celui de la SNCF. On a pu alors mesurer l'inquiétude, le désarroi du monde cheminot, qui a posé en termes très clairs les problèmes de l'entreprise. A de nombreuses reprises, vous avez reçu des organisations syndicales de la SNCF.

Votre méthode a donc été la bonne : concertation et dialogue.

Quant au fond, il s'agit de la création de l'établissement public Réseau ferré de France, dit RFF. « FN » n'étant pas très à la mode par les temps qui courent, on a préféré « FF ». Le sigle choisi – RFF – n'est pas très joli. Peut-être lui préférera-t-on un jour celui de « R2F », dont la prononciation serait plus aisée.

Quoi qu'il en soit, la formule retenue est de loin préférable à la séparation comptable jusqu'alors employée pour la gestion de l'entreprise – formule dont on a malheureusement vu les limites.

La régionalisation est le deuxième aspect de votre projet de loi. J'observe d'ailleurs – et la loi aura, à cet égard, un caractère rétroactif – qu'elle est déjà appliquée. Michel Bouvard a rappelé tout à l'heure qu'un accord avait été signé en Rhône-Alpes. Hier, notre collègue Adrien Zeller a signé un accord en Alsace. Sans doute les transports ferroviaires étaient-ils déjà très développés dans ces régions. Mais n'est-ce pas l'idéal pour un texte de loi que, avant même son adoption, les parties concernées aient envie de l'appliquer et commencent à le mettre en œuvre ?

Tout cela est bel et bon.

Voyons maintenant – mais ne croyez pas que, le propos émanant d'un membre de l'UDF, il s'agisse d'un « oui, mais » (*Sourires*) – les conditions du succès.

**Mme Ségolène Royal.** Ah !

**M. Dominique Bussereau.** Le succès passe par un respect des engagements de l'Etat et des régions, et par une mobilisation de la SNCF.

En ce qui concerne les engagements financiers de l'Etat, chacun imagine, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, les discussions que vous avez dû avoir avec vos collègues de Bercy et les arbitrages auxquels a procédé M. le premier ministre – arbitrages qui sont bons. Il importera que les gouvernements successifs honorent ces engagements financiers et que soit respectée la nature de la relation financière entre « R2F » et la SNCF pour ce qui est du « péage » des infrastructures. Certains de nos collègues sénateurs avaient souhaité fixer une durée de trois ans. On a finalement retenu deux ans. L'Etat a donné sa parole. Je ne doute pas, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, que la promesse du Gouvernement sera tenue.

**M. Jean-Louis Idiart.** Ce serait bien la première fois !

**M. Dominique Bussereau.** Il importe également que, dans le respect des engagements de l'Etat, soient rendus des arbitrages intermodaux. Le principal reproche que l'on puisse, dans ce domaine, adresser aux gouvernements

socialistes n'est pas tant de n'avoir pas réussi à régler les problèmes que d'avoir pris concomitamment des décisions contradictoires. Dans le même temps où l'on acceptait, à Bruxelles, la libéralisation du transport aérien – ce qui, d'ailleurs, entraînait des effets positifs pour les utilisateurs, qui ont vu chuter le prix des billets d'avions, tant pour les transports intérieurs que pour les transports internationaux –, on décidait la construction de nouvelles lignes de TGV, dont, compte tenu de la baisse du prix des transports aériens, la rentabilité se trouverait amoindrie. Les prévisions du schéma directeur de 1992 étaient, à cet égard, un peu folles. Et l'excellent rapport de Philippe Rouvillois a remis les choses en place.

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

**M. Dominique Bussereau.** Des arbitrages intermodaux devront donc être rendus.

On peut notamment se demander si la décision de construire une ligne nouvelle TGV Sud-Est au sud de Valence était nécessaire. Elle a été prise. Il faut maintenant l'assumer, pour des raisons de construction européenne et d'aménagement du territoire. Mais cette ligne ne sera pas facile à gérer pour la SNCF, et il faudra, bien sûr, tenir compte de cet élément.

Par ailleurs, il est contradictoire – ce problème a été rappelé par Michel Bouvard, je crois, mais il avait été signalé devant la commission d'enquête de l'Assemblée – de réaliser en même temps EOLE et METEOR et de prévoir un arrêt à Condorcet alors que la gare Saint-Lazare est toute proche. Des décisions regrettables ont alors été prises.

Mais je sais que l'actuel gouvernement a la volonté de procéder à de véritables arbitrages intermodaux.

Le président de la commission de la production et des échanges, notre collègue François-Michel Gonnot, parlait tout à l'heure d'un débat sur les transports. Il serait peut-être utile, en effet, que, dans cette assemblée ou au Sénat, une réflexion d'ensemble soit organisée sur la politique des transports. J'ai donc confiance en ce qui concerne cette condition essentielle du succès de votre projet de loi : le respect des engagements et de la parole de l'Etat.

Autre condition du succès : la mobilisation des régions. Certaines régions ont déjà signé. Des expériences sont en cours. D'autres régions auront à cœur, je n'en doute pas, de se lancer dans cette affaire. Je pense d'ailleurs qu'un jour ou l'autre – ce n'est pas dans la loi, mais c'est déjà dans les faits – les régions pourront participer aux infrastructures. C'est leur désir. Et cette possibilité est ouverte dans le financement de « R2F ». D'ailleurs, certaines régions participent déjà à la modernisation d'infrastructures ferroviaires.

La prise de responsabilité par les régions de leurs devoirs dans le domaine des transports publics sera donc, me semble-t-il, de plus en plus grande, car je crois, comme Mme Royal, que l'évolution de la société entraînera un accroissement des transports publics. Et la mobilisation des régions se traduira peut-être, je le répète, par des décisions touchant aux infrastructures, même si elles relèvent, bien sûr, de la responsabilité de l'établissement public « R2F ».

Enfin, le succès de la réforme passe par la mobilisation de la SNCF. Car, quels que soient les efforts des pouvoirs publics et des élus régionaux, c'est bien entendu l'entreprise qui va se retrouver en première ligne. Elle n'aura plus à supporter chaque année ces frais financiers « affolants » qui venaient augmenter son déficit. Sa mobilisation est donc au cœur du débat.

Nous ne doutons pas de l'engagement total de son président. L'intérêt qu'il porte à nos travaux en témoigne, et la réussite qu'il a connue à la tête d'autres grandes entreprises industrielles est de bon augure.

Mais nous avons besoin aussi de l'engagement de l'encadrement de la SNCF, un encadrement qui est souvent issu de la base et dont nous avons vu, lors des mouvements sociaux en décembre 1995, qu'il partageait largement le désarroi de celle-ci. Et peut-être faut-il recruter plus parmi ceux qui ont une formation commerciale, de façon que l'entreprise se tourne vers ses clients.

**M. Jean-Claude Gayssot.** Toujours le client !

**M. Dominique Bussereau.** Usagers ou clients, monsieur Gayssot, cela revient au même s'ils sont contents. Et mieux vaut dire « clients » car la SNCF est dans une situation de concurrence.

Quant aux cheminots, nous savons bien qu'ils auront à cœur de se battre pour que l'entreprise gagne. Et leur mobilisation sera, elle aussi, importante.

Le succès dépendra également – et notre commission d'enquête l'avait noté – des réformes internes de l'entreprise. On l'a comparée tantôt à l'armée prussienne, tantôt à l'armée mexicaine. On a évoqué sa tradition centralisatrice, ou le fait qu'il y ait peut-être trop de généraux. Sans doute faut-il se rapprocher de la base. Dans cette optique, l'affaire du siège est symbolique, et les pouvoirs publics devront prendre position. Il est vrai que l'encadrement dans les services centraux est trop important. J'appartiens au comité de décentralisation, que préside Jacques Voisard, et je dois dire que les premiers projets qui nous ont été présentés ne sont pas satisfaisants. Il y a tout de même autre chose à faire pour l'aménagement du territoire et cette « ardente obligation », pour reprendre une formule gaullienne,...

**M. Michel Bouvard.** Très bien !

**M. Dominique Bussereau.** ... que de transférer le siège de Saint-Lazare à Montparnasse.

Enfin, il faut prendre le client en considération. Imaginons, chers collègues, que nous prenions notre billet au service des transports de l'Assemblée nationale. Nous compostons notre billet et nous montons dans le train. Eh bien ! Si nous ne sommes pas contrôlés, nous aurons parcouru des centaines de kilomètres sans avoir adressé la parole à des cheminots.

**M. Jean-Claude Gayssot.** Tout à fait !

**M. Dominique Bussereau.** Ceux-ci ne sont pas assez nombreux sur le terrain.

**M. Jean-Claude Gayssot.** Parce que c'est déshumanisé ! Il n'y a pas assez de cheminots !

**M. Dominique Bussereau.** Si vous faites le même trajet avec une compagnie aérienne, vous aurez un contact avec l'hôtesse du guichet d'accueil, avec l'équipage de l'avion et, à l'arrivée, avec le personnel d'accueil.

**M. Jean-Marc Salinier.** Il faut embaucher !

**M. Dominique Bussereau.** L'entreprise n'en porte pas forcément la responsabilité, mais la dérive technocratique du système, qui a consisté à réduire le nombre des gens sur le terrain et dans les gares pour les affecter dans les sièges, entraîne ce type de situation. Voilà qui est très regrettable !

Lorsqu'on circule sur une autoroute, on rencontre au moins l'employé du péage !

Il importe que, de nouveau, les cheminots soient au contact de la clientèle !

**M. Michel Grandpierre.** Il ne faut pas les supprimer !

**M. Dominique Bussereau.** On a supprimé, il y a une vingtaine d'années, les contrôles d'accès dans les gares. S'ils avaient été maintenus, il y aurait encore un tel contact. Et les contrôleurs pourraient jouer en outre un rôle utile, tant au niveau commercial qu'au niveau de la sécurité.

**Mme Ségolène Royal.** Ce n'est pas la privatisation qui améliorera la situation !

**M. Dominique Bussereau.** Je dis cela car je crois aussi à la SNCF. Cette entreprise peut se montrer concurrentielle. Comme vous, madame Royal, je pense que le chemin de fer est un mode de transport du XXI<sup>e</sup> siècle, un mode de transport d'avenir.

**Mme Ségolène Royal.** Nous ne proposons pas les mêmes solutions !

**M. Dominique Bussereau.** Le projet de loi du Gouvernement a pour but de lui donner cette chance.

**M. Michel Bouvard.** Très bien !

**M. Dominique Bussereau.** Cette chance passe par notre mobilisation, qui doit conduire au vote de ce texte par le Parlement de la République. Elle passe par les conditions d'engagement du Gouvernement – et ce dernier s'est montré très clair à cet égard. Elle passe par une modernisation des structures de l'entreprise. Et surtout, elle passe par la confiance que nous faisons aux cheminots. Ce sont des hommes et des femmes qui croient à leur métier, qui sont dévoués, qui sont souvent malheureux de voir que le trafic leur échappe.

**M. Jean-Jacques Descamps.** C'est vrai !

**M. Dominique Bussereau.** Nous devons leur redonner des chances.

**Mme Ségolène Royal.** Alors, ne privatisez pas !

**M. Dominique Bussereau.** C'est l'intérêt, mes chers collègues, de ce projet de loi.

Il n'est peut-être pas parfait. Mais quel projet de loi est parfait ? Il fait avancer les choses, et il les fait avancer dans la bonne direction. Il les fait avancer après concertation.

**Mme Ségolène Royal.** Ce n'est pas en privatisant que vous allez les protéger !

**M. Dominique Bussereau.** C'est la raison pour laquelle, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, le groupe UDF votera avec beaucoup de plaisir un texte courageux et indispensable. (*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 Grandpierre.

**M. Michel Grandpierre.** Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le projet de réforme de la SNCF qui est aujourd'hui soumis à l'Assemblée nationale a au moins un mérite : celui de montrer clairement aux cheminots et à la nation que la SNCF ne peut être tenue pour responsable des charges d'infrastructure et de l'ensemble de la dette qui leur est liée.

Vous le reconnaissiez d'ailleurs, voici quelques jours, devant le Sénat, monsieur le ministre, quand vous déclariez qu'en débarrassant la SNCF de la dette contractée



pour financer son réseau, ce projet – je vous cite – « répond directement à une revendication très ancienne, dont le débat national a fait ressortir la légitimité ». Et vous ajoutez : « Cette revendication était d'ailleurs très compréhensible, car la SNCF était le seul mode de transport à supporter directement le financement de son infrastructure. »

Fort bien ! Mais permettez-moi de penser, monsieur le ministre, que, contrairement à ce que vous affirmez, votre projet ne répond pas directement à cette revendication.

Alors que, les 11 et 15 juin dernier, devant l'Assemblée nationale et le Sénat, le Gouvernement avait été conduit à prendre trois engagements – la reprise de la dette par l'Etat, le maintien de l'unicité de l'entreprise, la garantie pour le statut des cheminots et pour leur régime de retraite –, force est de constater que vous ne répondez qu'à la dernière de ces exigences, et encore seulement pour le très court terme puisque le projet de loi menace l'avenir de l'emploi et les garanties sociales.

En effet, sur l'unicité, la séparation infrastructure – exploitation est la preuve de sa fin. Et en aucun cas, il n'y a reprise de dette ; il y a partage de cette dette entre deux EPIC. Vous ne résorbez pas la dette ; vous la coupez en deux. Il s'agit là d'une bombe à retardement !

En fait, comme l'a montré précédemment mon collègue Jean-Claude Gayssot, la constitution de RFF est un signe donné à la Commission de Bruxelles pour souligner que, le moment venu et en fonction des circonstances, la France pourra permettre l'ouverture à la concurrence, l'accès de tiers au réseau. La première des conditions pour cela, c'est-à-dire la séparation entre les infrastructures et l'exploitation, est dès lors satisfaite par votre projet.

La constitution de RFF est également un moyen comptable de tenir les critères de la monnaie unique, puisque le budget de l'Etat n'est nullement mis à contribution. Et ce n'est pas vous avoir fait « plier » que d'avoir fait passer le transfert de la dette de 125 à 134,2 milliards de francs, puisqu'il s'agit d'un jeu d'écritures d'EPIC à EPIC sans que l'Etat mette la main au porte-monnaie, si ce n'est, c'est vrai, les 8 milliards de francs de dotation en capital pour RFF, milliards annoncés mais non budgétisés, certainement dans l'attente d'une privatisation réussie de Thomson ou du Crédit foncier.

Par ailleurs, les contributions actuelles de l'Etat aux charges d'infrastructures ne sont pas garanties sur plusieurs années, comme elles l'étaient auparavant, par contrat.

Dans ces conditions, le nouvel établissement public n'aura d'autres solutions, en dehors des recettes tirées des péages acquittés par la SNCF pour l'utilisation des infrastructures – ces recettes risquent d'ailleurs d'approcher le montant des charges financières, et donc de représenter une opération blanche dans les comptes –, que le recours à l'emprunt, les fermetures de lignes non rentables et le transfert de charges sur les régions.

Concernant cet aspect plus particulier de la régionalisation, autre versant du projet de loi, si nous pensons que c'est bien au niveau de la région que l'on peut recenser les besoins dans le cadre d'une véritable décentralisation du transport ferroviaire, qui ne saurait se confondre avec le type de régionalisation en cours, encore faudrait-il des moyens humains et matériels adéquats pour les satisfaire.

Or la réalité est celle-ci : les transports régionaux sont un élément essentiel du développement du territoire, mais ils sont déficitaires. En 1995, sur 8,15 milliards de

recettes, 3,99 seulement provenaient de la contribution de l'Etat, qui a fait le choix d'une politique de désengagement.

Et, pour maintenir le réseau en l'état, pour moderniser, des investissements lourds sont indispensables.

La SNCF avait fait effectuer une classification des lignes selon l'état de l'infrastructure. Les résultats ont été affectés d'un coefficient lié au niveau d'activité évalué à partir des recettes marchandises et voyageurs. Cette classification va de A à D, A représentant les lignes d'efficacité maximum et D les lignes neutralisées ou déposées ; chaque segment est divisé en deux catégories.

Le contrat de plan, prévu par la loi, proposait de transférer aux régions les lignes des segments B 2, qui ont une pérennité de dix ans, et les lignes de catégorie C, qui sont dans un tel état d'obsolescence que, dans cinq ans, leur existence sera mise en cause. Le prix de revient d'un kilomètre de renouvellement de voie est de 3 millions de francs environ, valeur 1995, et ces lignes de catégorie C, présentées comme non rentables, mais indispensables socialement, représentent à elles seules 5 820 kilomètres.

Quelle région pourrait assurer cette charge qui s'ajoute au coût d'exploitation ? Aucune ne peut fournir un tel effort d'investissement sans rogner sur le service offert, sur la sécurité.

Et c'est bien la pénurie que vous proposez de faire gérer par les collectivités locales. Les six régions pilotes qui devront équilibrer leurs comptes de transport ferroviaire ne seront-elles pas soumises à des choix douloureux quand il faudra maintenir ou fermer une ligne déficitaire ? Responsabilité d'autant plus lourde que l'abandon d'une ligne locale tend à réduire la fréquentation sur les liaisons régionales ou nationales. Mais il est évidemment beaucoup plus simple de renvoyer aux régions les décisions embarrassantes !

Au contraire, le maintien de toutes les lignes nationales à leur niveau, ainsi que celui des trains express régionaux, dans un souci de cohérence nationale, nécessite une participation financière de l'Etat à hauteur des besoins. C'est si vrai que la région Alsace vient de décider de supprimer soixante-deux trains en juin 1997 et de les remplacer par trente-neuf autocars.

Une dotation forfaitaire, on le voit, ne suffit pas.

Ainsi, au total, nous n'aurons plus une entreprise rongée par la dette et les charges financières, mais deux, toutes deux livrées aux règles des marchés financiers.

Se pose d'ailleurs à travers ce projet de réforme de la SNCF, mais pas seulement à travers lui, la question de la maîtrise globale de l'endettement du secteur public et du coût de cette dette, actuellement directement lié aux conditions établies sur les marchés monétaires et financiers internationaux.

Dramatisation des déficits avec le Crédit Lyonnais, la SNCF et la sécurité sociale, prélèvements plus ou moins contrôlés avec la Caisse des dépôts, EDF-GDF, PTT, France Télécom, les relations entre les budgets de l'Etat et le reste du secteur public se prêtent à toutes sortes de manipulations, surtout depuis que les milieux financiers internationaux, en parfaite harmonie avec les critères de convergence du traité de Maastricht, font de la réduction des dépenses et des déficits publics le critère essentiel pour juger les politiques économiques.

Mettre à la disposition de l'opinion publique l'ensemble des éléments permettant de juger de la situation financière de toutes les entreprises publiques serait la meilleure garantie contre ces manipulations. Cela mettrait

en évidence la diversité des situations – certaines institutions supportant des dettes très lourdes alors que d'autres possèdent des avoirs financiers non négligeables – et pourrait permettre l'émergence d'une mise en commun de ces ressources à l'échelle de l'ensemble du secteur public. Cette forme de solidarité au sein du service public pourrait contribuer à immuniser les entreprises et les finances publiques contre la pression des marchés.

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

**M. Michel Grandpierre.** Ce n'est pas la voie que vous entendez suivre, monsieur le ministre, et nous le savons.

Dans le cas précis de la SNCF, la plus grande partie de la dette a été, vous le savez, contractée sous forme d'emprunts obligataires auprès du public et d'investisseurs institutionnels : banques, assurances, fonds de pension, SICAV, etc.

Une renégociation bilatérale avec les créanciers, sur le modèle de ce qu'Eurodisney a pu imposer à son pool bancaire, est donc difficile puisque les détenteurs d'obligations SNCF sont trop nombreux pour être individuellement identifiés. Une redéfinition de la dette obligataire de la SNCF ne pourrait être qu'une décision unilatérale prise par l'Etat.

En d'autres termes, en vous opposant à ce que l'Etat reprenne directement la dette de la SNCF, vous empêchez une possible renégociation et une restructuration de cette dette en dehors des conditions du marché, dette dont les intérêts ont d'ores et déjà, je le rappelle, rapporté 120 milliards de francs aux milieux financiers depuis le début du premier contrat de plan.

Plusieurs solutions pour régler ce problème de la dette existent pourtant ; et affirmer que la création de RFF serait la seule est une tromperie.

Il y a en effet au moins trois solutions : la reprise de la dette par l'Etat, dont j'ai déjà parlé ; la sortie de la dette grâce à la création d'un organisme financier chargé du désendettement et du financement des infrastructures ;...

**M. Jean-Claude Gayssot.** Voilà !

**M. Michel Grandpierre.** ... enfin, le transfert de tout ou partie de la dette dans le service annexe d'amortissement de la dette.

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

**M. Michel Grandpierre.** En réalité, sous couvert de décharger la SNCF d'une partie de la dette, vous mettez en place les conditions de la déréglementation, de la mise en concurrence et de la privatisation.

Cela ne veut pas dire pour autant que c'est au budget de l'Etat de tout payer.

Ainsi, nous proposons une mutualisation des fonds provenant des bénéficiaires réels du transport ferroviaire : industriels du BTP, de la métallurgie, de la sidérurgie, promoteurs immobiliers proches des gares. Nous proposons un véritable pôle de régulation publique au sein du secteur financier, avec pour objectif de faire vivre des circuits de financement déconnectés des conditions du marché.

Votre préalable, monsieur le ministre, c'est l'éclatement de la SNCF pour cause de déficit. Le nôtre c'est le rééquilibrage des relations entre les services financiers, les établissements de crédit et le budget de la SNCF.

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

**M. Michel Grandpierre.** Vos propositions, loin de sauver la société nationale, produiront les mêmes effets, parce qu'elles excluent de faire sortir la dette de la comptabilité de la SNCF, et que celle-ci reste donc liée aux taux des marchés.

D'autres solutions existent pourtant : les plus-values financières liées aux opérations immobilières autour des gares et des nouvelles dessertes de TGV peuvent être taxées. Les capitaux dégagés en 1994 par les assurances pour la couverture du risque transport, avec remboursement des sinistres, laissent un solde positif de 19 milliards de francs. Ne pourrait-on affecter une partie de cette somme à l'amélioration de la sécurité des transports ?

La SNCF est un label, une carte de visite, un support publicitaire pour l'industrie ferroviaire. Serait-il illogique que l'entreprise reçoive un juste retour financier ? C'est ainsi que GEC Alsthom a bénéficié des contrats à l'exportation du TGV alors que ce sont les cheminots qui ont mis au point le TGV. Aujourd'hui, GEC Alsthom multiplie les plans sociaux alors que cette entreprise a accumulé un trésor de guerre de 75 milliards de francs grâce aux marchés ferroviaires !

L'Etat profite largement, par le biais de la TIPP, du transport routier, qui lui a rapporté 148,5 milliards de francs en 1996. Serait-il illogique de prévoir un prélèvement sur cette taxe pour financer les investissements nouveaux ?

Bien entendu, pour nous, ces mesures devraient être accompagnées d'un contrôle démocratique à tous les niveaux, avec les conseils consultatifs des 210 succursales de la Banque de France et les CODEF, qui pourraient constituer des conférences financières régionales.

Une mission nouvelle serait ainsi assignée au service public.

Mais ce projet de loi ne règle rien. Il compromet le développement de la SNCF, qu'il laisse avec un tiers de sa dette ; celle-ci devra, tout en ayant à payer dorénavant des droits de péage à RFF, atteindre rapidement l'équilibre financier au travers de son projet industriel.

Ce projet industriel, où les pactes de modernisation remplacent les contrats de plan pluriannuels négociés avec l'Etat et prévus par la LOTI, est désormais une affaire interne. Encore en cours de discussion, il prévoit dix-sept plans d'action divisés en cinquante-trois programmes prioritaires répartis en trois grands chapitres : le client, l'entreprise, les hommes et les femmes.

Dans la partie « client », chacun des trois programmes est marqué par l'obsession de la concurrence et la volonté affichée d'accroître la marge et le chiffre d'affaires au meilleur coût ! La question des moyens nécessaires à la mise en œuvre des politiques concernées n'est jamais évoquée et la question primordiale des effectifs nécessaires est éludée.

Mais comment prétendre offrir de meilleurs services aux voyageurs et aux clients de fret sans aborder les questions de motivation, de formation qualifiante, de reconnaissance des sujétions et des contraintes, de volume des effectifs ?

En ce qui concerne la partie « entreprise », le projet industriel se place résolument dans la partition RFF-SNCF et dans la raréfaction des moyens accordés à l'entretien et à la maintenance. Lucide sur l'état réel du réseau et les risques entraînés par la dégradation en certains points des voies et des ouvrages d'art, la direction générale projette de consacrer 2 milliards de plus par an à

l'entretien, au détriment des investissements neufs. Elle veut aussi engager une nouvelle politique de maintenance dans le seul but de réduire les coûts.

Ne risque-t-on pas de voir demain la sous-traitance privée se généraliser ?

En matière de gestion et de comptabilité, le projet industriel se propose de gérer dorénavant la SNCF comme une entreprise privée, avec une comptabilité propre à chaque activité, qui devra atteindre rapidement son propre équilibre financier. Loin de permettre la modernisation du service public, ce serait plutôt sa négation.

Le chapitre « les hommes et les femmes » est très insuffisant et amorce le contournement du statut des cheminots par le projet industriel. Pratiquement aucune des aspirations et revendications présentées par les cheminots n'est prise en compte. La question des moyens humains et financiers n'est jamais abordée, mais la direction générale veut néanmoins « restituer des points de repère » à l'encadrement et promouvoir un dialogue social constructif diminuant les conflits et la mobilité accrue du personnel.

Pourtant, un projet industriel ambitieux doit reposer sur un volet social de progrès basé sur les attentes des cheminots, comprenant notamment l'arrêt des suppressions d'emplois, l'amélioration des conditions de travail, la réduction du temps de travail sans perte de salaire, une évolution des carrières et des métiers basée sur la formation professionnelle à hauteur de 10 % du temps de travail.

Les cheminots ne sont pas opposés aux transformations et aux évolutions nécessaires, mais ils exigent que soient au préalable définies les finalités du plan industriel et de la SNCF.

Pour l'instant, le projet industriel ne répond pas à cette indispensable clarification des finalités qui, selon nous, doivent également avoir un caractère social et de service public.

En se focalisant sur le service aux clients, le projet délaisse toute référence au droit au transport, à la réponse aux besoins de transport de la population et à la nécessaire complémentarité entre les modes de transport.

En négligeant les importants besoins de service public, il risque de s'inscrire plutôt dans le cadre des prétentions ultra-libérales, c'est-à-dire la soumission totale au marché, la recherche de la rentabilité par segmentation des activités, la recherche de la productivité par la suppression d'emplois et le démantèlement des entreprises nationales ferroviaires.

En conclusion, monsieur le ministre, votre choix de désengager l'Etat, tant sur le plan financier que sur celui de sa responsabilité d'organisateur des transports terrestres, et de déréglementer afin d'aller vers la privatisation nous semble néfaste à l'outil formidable que représente le chemin de fer pour la nation.

Voilà pourquoi, et cela ne vous surprendra pas, le groupe communiste votera catégoriquement contre ce projet de loi, que rejettent aussi la majorité des cheminots qui étaient en grève la semaine dernière et qui seront encore dans l'action demain. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Yvon Jacob.

**M. Yvon Jacob.** Monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, l'intérêt et l'excellence du projet de loi réformant en profondeur la SNCF ont été démontrés tout au long de la préparation du débat au Sénat, lors de ce débat lui-même et aujourd'hui dans cet hémicycle.

Je souscris sans réserve à la méthode choisie et au but affiché par le Gouvernement.

La méthode est celle de la simplification et de la responsabilisation.

Le but est le maintien d'un grand service de transport public ferroviaire, efficace et moderne, qui doit permettre de continuer d'aménager notre territoire.

C'est de cette préoccupation d'aménagement du territoire que je souhaiterais brièvement parler ce soir. Elle est exprimée et prise en compte dans le projet de loi, notamment par l'affirmation du principe de la régionalisation et du transfert de ressources de l'Etat vers les régions.

Cette prise de responsabilité, souhaitable et souhaitée, des régions doit, pour être réussie, être assortie de la volonté affirmée de la SNCF de se doter des moyens qui lui permettront d'établir le coût des services sur telle ou telle ligne, pour tel ou tel type de transport, de façon incontestable, claire et transparente. Aujourd'hui, la SNCF ne dispose pas, aussi curieux que cela puisse paraître, d'une véritable comptabilité analytique, ni de moyens sérieux pour établir le coût réel des services rendus.

Cela a rendu difficile dans le passé les rapports entre la SNCF et les collectivités territoriales. On ne peut envisager, avec la prise de responsabilité du transport régional par les régions, que cette situation puisse perdurer.

Je souhaite donc qu'une action énergique dans ce domaine soit entreprise à la SNCF et que l'autorité de tutelle s'en assure.

Par ailleurs, la régionalisation expérimentale, que je crois personnellement irréversible, des services régionaux de voyageurs devrait entraîner dès maintenant une réflexion nouvelle sur ce qui me semble nécessaire pour assurer la cohérence de l'organisation régionale des transports.

Nous croyons en Bretagne que les régions devraient pour cela recevoir autorité et compétence sur l'ensemble des moyens de transports régionaux, à l'exception, naturellement, des transports scolaires et urbains. Il y a là une réflexion à mener et il serait bon de le faire dans les délais les plus rapides.

Toujours dans le cadre de l'aménagement du territoire, la loi proposée à notre approbation prévoit la possibilité pour les collectivités territoriales de participer au financement des projets et infrastructures nouveaux. C'est une excellente chose car il faut que les régions puissent participer à la création des équipements vitaux, par exemple pour la Bretagne à la liaison TGV Le Mans-Rennes et à la modernisation des lignes Rennes-Quimper et Rennes-Brest.

Il convient que, dans le cadre de l'application de la loi, soient définies les voies et moyens qui permettront la coopération entre l'Etat, la SNCF, RFF et les régions, afin que l'aménagement du territoire des régions les plus éloignées du centre de l'Europe ne soit pas ralenti et que la mise en place de nouveaux financements ne soit pas retardée.

Le courage du Gouvernement, qui a entrepris cette réforme qui s'imposait depuis longtemps, la volonté politique affirmée par le Gouvernement et la majorité de la réussir après avoir longuement consulté et expliqué,

comme le soulignait notre ami Bussereau, constituent une condition nécessaire à un avenir brillant et serein de la SNCF.

Mais, comme les orateurs précédents, je crois qu'il appartient aujourd'hui à la SNCF d'utiliser ces atouts de première grandeur et de se tourner sans hésitation vers l'avenir. C'est en elle-même que la SNCF trouvera les ressources morales et humaines qui permettront son indispensable mutation. C'est en puisant dans ses traditions les plus fortes, c'est en utilisant ses savoir-faire qu'elle continuera de servir la nation, comme elle a su si bien le faire autrefois. Je ne doute pas qu'après l'extinction des voix les plus conservatrices, elle sache pleinement se mobiliser et répondre à l'invite du Gouvernement à entrer dans le troisième millénaire de façon moderne et conquérante. (*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-Louis Idiart.

**M. Jean-Louis Idiart.** Monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, depuis le vote de la grande loi sur l'organisation des transports intérieurs – la LOTI –, dont a pris l'initiative un gouvernement de gauche, et particulièrement depuis 1993 et le retour de la droite, on ne retrouve plus le grand élan d'une politique globale des transports.

Vous abordez les sujets au coup par coup, au gré des soubresauts, et la SNCF en est un exemple, après les autres modes de transport. Il suffit de rappeler ce qui s'est passé dans le domaine du transport aérien, ou récemment dans celui du transport routier, où les engagements n'ont pas tous été tenus.

Vous donnez l'impression de conduire une grande réforme, alors qu'il ne s'agit que d'accompagner le laisser-faire.

L'option ultralibérale de mise en concurrence du rail, de la route, de l'air et de la voie d'eau aboutit à la construction d'infrastructures sur les trajets rentables et entraîne des gaspillages considérables dans l'utilisation des fonds publics au lieu de définir une conception complémentaire de ces modes de transport. Ces gaspillages sont d'autant plus intolérables que, l'argent public devenant rare, ils empêchent le financement d'infrastructures répondant aux besoins en déplacements de nos concitoyens et à l'aménagement de notre territoire.

Qui plus est, cette politique affaiblit financièrement les entreprises nationales qui, pour se faire concurrence entre elles, sont contraintes d'abandonner les lignes non rentables. La guerre des tarifs que se livrent Air Inter Europe et la SNCF...

**M. Michel Bouvard.** A qui la faute ?

**M. Jean-Louis Idiart.** ... sur des lignes desservies par le TGV entraîne des fermetures de lignes dites d'aménagement du territoire, tant aériennes que ferroviaires.

Contrairement à ce qu'affirment les grands discours sur le développement durable, une telle position va à l'encontre d'un rééquilibrage des choix budgétaires entre le rail et la route, entre transports collectifs et voiture individuelle, alors que la saturation des axes routiers pose des problèmes d'environnement et de qualité de vie cruciaux. En refusant de hiérarchiser les priorités d'infrastructures de transport selon des critères de coût de pollution, de sécurité et de santé pour la collectivité, le Gouvernement maintient la priorité à la route, qui engloutit des budgets considérables.

Ainsi, alors qu'il finance l'ensemble des investissements autoroutiers, le Gouvernement ne prend pas en charge les frais d'infrastructure de la SNCF, menaçant par là même l'avenir du transport ferroviaire en France, et il laisse les collectivités locales financer le développement des transports collectifs urbains.

Pourtant, 50 % seulement du budget des autoroutes sur quinze ans suffiraient à combler les besoins pour tous les modes de transport.

Le désengagement de l'Etat en matière de régulation des transports manifeste aussi l'absence de volonté politique de conserver des entreprises françaises assez fortes pour affronter la concurrence.

Au niveau européen, il nous semble que nous n'avons pas besoin d'une concurrence sauvage entre les différentes compagnies nationales, mais bien d'une complémentarité. Ne serait-il pas plus judicieux de rechercher les conditions d'un grand accord européen dans ce domaine ?

Nous considérons que l'Etat doit redevenir le régulateur dans les transports ; cela suppose la mise en place d'une direction nationale des infrastructures qui chapeauterait les directions actuelles, organisées par mode de transport, et d'un schéma directeur des infrastructures permettant une vision intermodale des réseaux de transports français.

Le rail a, plus que tout autre mode de transport, besoin de cette politique forte. Sans cela, les mêmes causes produiront les mêmes effets et le vrai service public en subira les dures conséquences. Le rail mérite un soutien fort des pouvoirs publics, autre chose qu'un partage de la dette entre deux établissements publics. En créant deux organismes déficitaires, on va multiplier les problèmes. C'est bien l'inquiétude des uns et des autres devant le *statu quo* qui a conduit la majorité à accepter des solutions rapides et, nous le verrons certainement, dangereuses.

Comment équilibrerez-vous dans l'immédiat les comptes du nouvel établissement public ?

Comment, alors que vous allez laisser une dette importante à la SNCF, lui donnerez-vous un dynamisme nouveau ?

Quels engagements clairs et nets prenez-vous par rapport à la SNCF ?

Non, votre projet, sans une vraie politique globale et dans les modalités retenues, n'est pas facteur de dynamisme, mais une sorte de tour de passe-passe pour éviter un risque immédiat.

Au terme de mon intervention, je tiens à redire combien nous croyons dans l'avenir du rail comme mode moderne de transport. Le rail sera plus que jamais le moyen de développer notre territoire, de transporter des millions de citoyens à la condition qu'il reste un vrai et grand service public à l'abri des prédateurs. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Charles Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** Madame le secrétaire d'Etat, monsieur le ministre, la SNCF est en cette fin de siècle à la croisée des chemins. Malgré d'indéniables performances et succès techniques, son trafic voyageurs et fret n'a cessé de s'éroder au fil des années tandis que son endettement allait croissant pour atteindre aujourd'hui plus de 200 milliards, soit quatre fois son chiffre d'affaires annuel. Les contributions publiques sont devenues de plus en plus importantes au point qu'en 1995 elles étaient, déficit compris, à peu près équivalentes au chiffre d'affaires

annuel. Tout le monde reconnaît qu'une telle évolution condamnerait à terme l'entreprise nationale dans la mesure où jusqu'ici, et aux conditions actuelles, la contrainte de la productivité l'obligeait à contracter son réseau, son personnel et ses moyens, donc ses capacités à réagir. La spirale du déclin menaçait donc notre chemin de fer, pourtant l'un des meilleurs d'Europe. Il faut lui substituer la spirale de l'espoir et du progrès.

**M. Michel Bouvard.** Très bien !

**M. Charles Fèvre.** Devenue une sorte de colosse aux pieds d'argile, la SNCF doit retrouver des bases et des assises solides.

La création de l'établissement public Réseau ferré de France chargé des infrastructures réalisées ou à venir et le transfert à son passif de 134,2 milliards de dette de la SNCF répond à cet objectif.

Il faut vous rendre hommage, madame le secrétaire d'Etat, monsieur le ministre, d'avoir retardé ce débat de quelques semaines afin de mieux approfondir le dossier avec les représentants du personnel, et d'avoir affiné les chiffres et obtenu pour l'EPIC une dotation en capital double – 8 milliards ou lieu de 3,5 milliards – de celle prévue au début de l'automne.

**M. Jean-Claude Gayssot.** Retardons encore le débat et il obtiendra encore plus.

**M. Charles Fèvre.** De même, un audit a permis de faire passer de 125 milliards à 134,2 milliards le montant de la dette prise en charge par Réseau ferré de France.

La démarche du Gouvernement aura donc été volontaire, mais surtout réaliste et pertinente, comme l'atteste l'organisation du grand débat national sur l'avenir de la SNCF, puis le débat dans cette assemblée le 11 juin dernier.

Menées avec les forces vives du pays, dans les assemblées régionales, au Conseil économique et social, au Conseil national des transports, enfin au Parlement, ces réflexions ont permis de cerner les problèmes dans la sérénité, de définir les enjeux, d'apprécier les contraintes et d'élaborer des solutions. L'une d'elles, la principale, est contenue dans le projet de loi que nous examinons aujourd'hui. La SNCF ne va donc plus traîner cette sorte de boulet de la dette liée à des infrastructures réalisées souvent sur décision de l'Etat. Elle est mise en situation de rétablir l'équilibre de ses comptes dans un avenir raisonnable. Nul doute que la société nationale et son personnel seront remotivés dans le rôle d'exploitant ferroviaire qui est le propre du chemin de fer. Ils vont pouvoir mettre en place le renouveau de ce mode de transport qui reste à l'échelle de notre pays et de son milieu urbain.

Pour l'avenir, les compétences sont clarifiées et les missions précisées. A cet égard, monsieur le ministre, on peut se demander si la SNCF ne devrait pas recentrer sa mission sur le ferroviaire et cesser de se faire concurrence à elle-même au travers de ses filiales routières. Quelles sont, à cet égard, les orientations du Gouvernement ?

L'important dans cette grande réforme est qu'elle ne porte pas atteinte à l'unité de la SNCF qui garde le monopole de l'exploitation et de la gestion des infrastructures. Elle seule conservera la responsabilité et l'organisation du trafic.

Sur le plan européen, vous avez donné également, monsieur le ministre, l'assurance que seule la directive 91-440 s'appliquerait, à l'exclusion de tout autre dispositif, et que le réseau ne serait en aucune façon ouvert à d'autres exploitants.

Enfin et surtout, le statut du personnel et les régimes de retraite ne sont en aucune façon affectés par la réforme.

Sur le plan des infrastructures, Réseau ferré de France devra se préoccuper de la modernisation du réseau classique défini dans le schéma ferroviaire, prévu par la loi du 4 février 1995 et qui sera établi dans le courant de 1997.

Il faut convenir que la réalisation des TGV a été, ces dernières années, l'une des grandes préoccupations de la SNCF au point que l'on a pu parler d'une politique du tout-TGV.

**M. Jean-Claude Gayssot.** C'était trop exclusif !

**M. Charles Fèvre.** En dehors d'un endettement massif qui justifie en large partie la création de Réseau ferré de France, il en est résulté de moindres investissements sur le réseau des grandes lignes dont certaines ont été purement et simplement délaissées. Une étude, réalisée il y a un an et demi, avait même laissé filtrer que plusieurs milliers de kilomètres de lignes étaient susceptibles d'être fermés. Il n'est pas sûr que nos compatriotes n'y aient pas vu un désengagement de notre pays vis-à-vis du transport ferré et n'en aient pas tiré les conséquences en se reportant sur d'autres modes de transport. Ainsi, le succès du TGV a pu avoir des effets pervers, surtout lorsque le client a le choix entre plusieurs formules.

Aujourd'hui, l'optique est toute différente, et nous nous en réjouissons.

Ce n'est pas en contractant le réseau et en délaissant certains départements, souvent les plus fragiles, que l'on récupérera la clientèle voyageurs. Ce n'est pas non plus en réduisant le secteur des wagons isolés que la SNCF reprendra du fret au transport routier. Chaque wagon isolé représente un ou deux camions de plus sur la route.

**M. Michel Bouvard.** Très bien !

**M. Charles Fèvre.** Il faut au contraire restaurer, rénover, moderniser le réseau ferroviaire qui irrigue notre pays et constitue un outil essentiel d'aménagement et de développement du territoire. Seule une démarche offensive peut renverser la tendance. En effet, quelles que soient les perspectives des futurs TGV ou prolongements de TGV, nombreux sont les départements qui restent tributaires du réseau classique pour leur développement économique ou tout simplement pour leur desserte.

A cet égard, la réforme que nous discutons aujourd'hui, pour nécessaire et importante qu'elle soit, n'est pas suffisante. Son complément indispensable est le projet industriel dont la société nationale a jeté les bases et qu'il faut mettre en œuvre de manière dynamique et conquérante. L'objectif doit en être de reprendre des parts de marché en se fondant sur les atouts indéniables du chemin de fer : sécurité, rapidité, facilité d'accès aux gares, ponctualité, convivialité, sans compter la quasi-absence de pollutions et de nuisances.

Ces atouts, il faut les valoriser en faisant du client le centre du dispositif et la cible des préoccupations de l'entreprise. L'entreprise ferroviaire doit être au service du client et non l'inverse. Les mentalités, axées naguère sur la technique et sur l'utilisateur, doivent se transformer pour considérer le client. Les efforts techniques concernant le matériel et les gares, pour indispensables qu'ils soient, doivent être complétés par des efforts commerciaux et psychologiques en matière d'information, d'accueil, de sens commercial, etc. Le projet industriel est donc un grand chantier nécessitant imagination, créativité et persé-

véance. L'ensemble de l'entreprise, avec tout le personnel, doit y participer. Sans lui, la création de Réseau ferré de France ne serait à terme qu'un palliatif insuffisant pour remettre la SNCF sur les rails, si je puis dire.

Sur le projet de loi lui-même, je ferai trois remarques.

A l'article 4, tout d'abord, il eût été plus judicieux de ne pas énumérer les infrastructures, puisqu'un décret en Conseil d'Etat en déterminera la liste du transfert. Seuls les biens exclus auraient pu être recensés. Vous auriez ainsi évité, monsieur le ministre, des oublis pouvant résulter de l'énoncé de la liste limitative des biens apportés à RFF.

**M. Jean-Claude Gayssot.** Par exemple ?

**M. Charles Fèvre.** Ensuite, le calcul des redevances d'usage payées par la SNCF à Réseau ferré de France est un élément important. Pour ce calcul, un certain nombre de paramètres seront pris en compte. Les précautions qui l'entourent sont judicieuses, car des redevances trop élevées aggraveraient la situation au lieu de l'améliorer. J'observe d'ailleurs que le montant de la redevance a été plafonné à 6 milliards pour 1997 et 1998.

En outre, la SNCF reste bien une entreprise publique qui continuera à assurer des missions de service public que l'Etat compensera comme par le passé. Il conviendra d'en préciser les missions et d'indiquer dans quelle mesure elles incluront les lignes ferroviaires considérées comme relevant de l'aménagement du territoire.

Ces trois remarques étant faites, il faut souligner que les craintes qu'a pu faire naître ce projet de loi ne sont pas fondées. Il redonne de l'oxygène à la SNCF, qui pourra aller de l'avant en devenant plus performante dans sa consistance actuelle et future. L'entreprise reste bien un service public, au service d'un public que la réforme se propose de réconcilier avec le transport ferré. Il n'existe aucun démantèlement puisqu'en dehors de l'exploitation l'entreprise nationale gèrera les infrastructures ainsi que le trafic et les circulations. Ces assurances méritaient d'être données et confirmées. Il faut vous en remercier, madame le secrétaire d'Etat, monsieur le ministre.

Pour terminer, j'évoquerai brièvement la régionalisation d'une partie du transport ferroviaire de voyageurs, qui n'est pas une nouveauté, mais qui se trouve actée dans le projet de loi. Il s'agit, pour les régions candidates, toutes volontaires, d'une expérience réversible et susceptible d'être interrompue.

**M. Jean-Claude Gayssot.** Absolument !

**M. Charles Fèvre.** Cette régionalisation se justifie par la nécessité de remédier à la trop grande centralisation de la SNCF et, surtout, par l'intérêt de rapprocher les centres de décision des usagers ou clients. Au point de vue financier – et le budget 1997 a prévu les crédits nécessaires – l'expérience devrait être neutre pour les régions. Il s'agit là d'une donnée importante, car la crainte des collectivités locales reste vive depuis la décentralisation de voir leurs charges augmenter sans compensations financières suffisantes, ou du moins évoluant moins vite que les charges. C'est pourquoi on ne peut qu'approuver l'article 16 introduit par le Sénat prévoyant une évaluation de l'expérimentation non seulement du point de vue des services rendus au public, mais aussi sur le plan financier pour les régions.

Le 11 juin dernier, à l'occasion de la déclaration du Gouvernement sur la SNCF, je commençais mon propos en disant que « les Français aiment leur chemin de fer, mais qu'ils y recourent moins qu'il le faudrait ».

Avec un chemin de fer rénové, remotivé, actif et conquérant, nos compatriotes prendront demain le train plus souvent qu'aujourd'hui, car ils verront bien alors qu'il est source d'une meilleure qualité de vie et un atout considérable pour le développement économique, touristique, social et humain.

Comme l'a indiqué mon collègue Dominique Busseau, le groupe UDF votera ce projet de loi qui prépare le chemin de fer français au XXI<sup>e</sup> siècle sans rien renier d'un passé ferroviaire prestigieux et dont notre pays peut être fier. (*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 Jean-Claude Abrioux.

**M. Jean-Claude Abrioux.** Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, nous savons tous qu'une réforme complète des chemins de fer français est nécessaire, urgente et indispensable.

Le projet de loi qui nous est soumis a le mérite d'être le plus ambitieux et le plus important pour les chemins de fer depuis la création en 1937, il y a soixante ans, de la SNCF.

L'enjeu du projet de loi, contrairement à ce que certains pensent et dénoncent, n'est pas principalement européen, il est national. Il s'agit de ramener la confiance en l'avenir de la SNCF et de remotiver ses personnels. Pour cela, nous devons alléger la dette que les années lui ont imposée et qui la condamne à un inexorable déclin.

**M. Jean-Claude Gayssot.** C'est un ancien cheminot qui vous le dit !

**M. Jean-Claude Abrioux.** Je connais !

Ceux qui ont comme nous, mes chers collègues, étudié le projet savent que la création de deux organismes distincts – Réseau ferré de France et SNCF – permettra à la SNCF de se consacrer uniquement au fonctionnement, à l'entretien des installations techniques et de sécurité du réseau, mais aussi à la gestion du trafic et de la circulation, car ce projet de loi constitue un pari sur la réactivité de la SNCF et des cheminots à créer une entité moderne, efficace et performante, que ce soit pour les trains de voyageurs ou pour un service du fret qui doit reconquérir les marchés perdus au détriment de la route.

A l'issue de nos débats, la SNCF se verra confier l'exploitation et l'entretien des infrastructures ferroviaires. Soumise aux règles applicables aux entreprises de commerce, elle devra néanmoins continuer à assurer un service public. C'est ainsi que seront exigés la continuité et le même accès pour tous. La continuité sous son aspect spatial s'articule sur l'aménagement du territoire et pose le problème de la rentabilité.

Trente liaisons représentent un tiers du trafic, soixante-dix autres un autre tiers et près de 4 000 liaisons sont regroupées dans le troisième tiers.

Si le projet de loi que nous examinons complète les dispositions de l'article 67 de la loi d'orientation pour l'aménagement du territoire en confiant aux régions l'organisation des services régionaux de voyageurs de la SNCF, avec compensation des charges transférées, la proximité permet d'apporter des réponses appropriées aux besoins identifiés.

C'est pourquoi, je souhaiterais que nous puissions obtenir l'extension d'une compétence des régions au réseau du fret. En effet, l'amélioration des conditions

d'acheminement, d'une part, permettrait d'accroître le trafic et, d'autre part, stimulerait l'implantation d'activités nouvelles utilisatrices.

Car le chemin de fer, à l'inverse du camion, constitue un atout exceptionnel en matière de sécurité, d'économie d'énergie, de lutte contre la pollution, et fonctionne pratiquement dans toutes les conditions climatiques.

Notre pays, à la différence d'autres pays européens, supporte sur son territoire, en plus de son trafic fret intérieur, tout le transit du Nord vers le Sud et du Nord-Ouest vers le Sud-Ouest.

C'est pourquoi, dans la poursuite de la réforme structurelle, il convient d'engager une politique de rééquilibrage entre la route et le rail. On pourrait, en respectant à la fois des critères d'efficacité économique et de respect de l'environnement, faire de la reconquête d'une part du transport de fret un élément de la relance et du développement de l'activité ferroviaire dans notre pays.

Enfin, en tant qu'inspecteur honoraire du trafic marchandises, j'ajouterai, pour conclure, que chaque cheminot devra intégrer le fait que son entreprise a maintenant une seule vocation : transporter des voyageurs et des marchandises. Il faudra donc, impérativement, mieux satisfaire le client afin qu'il n'abandonne pas le chemin de fer pour d'autres modes de transport.

Plus qu'une réforme des textes, c'est une révolution culturelle qui doit être entreprise à partir de cette année. (*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 suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

4

#### DÉPÔT D'UN RAPPORT

**M. le président.** J'ai reçu, le 4 février 1997, de M. René Beaumont, un rapport, n° 3327, fait au nom de la commission de la production et des échanges, sur le projet de loi relatif à la qualité sanitaire des denrées destinées à l'alimentation humaine ou animale (n° 3178).

5

#### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Mercredi 5 février 1997, à neuf heures, première séance publique :

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, après déclaration d'urgence, n° 3317, portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouvellement du transport ferroviaire.

M. Alain Marleix, rapporteur au nom de la commission de la production et des échanges (rapport n° 3325).

A quinze heures, deuxième séance publique :

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.*)

*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 4 février 1997)

L'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra jusqu'au jeudi 27 février 1997 inclus a été ainsi fixé :

##### Mardi 4 février 1997 :

Le matin, à 10 h 30 :

Questions orales sans débat.

L'après-midi, à 15 heures, après les questions au Gouvernement :

Explications de vote et vote sur le projet de loi portant réforme du service national (nos 3177 et 3309).

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouvellement du transport ferroviaire (nos 3317 et 3325).

**Mercredi 5 février 1997**, le matin, à 9 heures, et l'après-midi, à 15 heures, après les questions au Gouvernement, **jeudi 6 février 1997**, le matin, à 9 heures, et l'après-midi, à 15 heures, et éventuellement, **vendredi 7 février 1997**, le matin, à 9 heures, et l'après-midi, à 15 heures, et **samedi 8 février 1997**, le matin, à 9 heures, et l'après-midi, à 15 heures :

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouvellement du transport ferroviaire (nos 3317 et 3325).

(*Les séances du mardi 4 février au jeudi 6 février 1997, et, éventuellement, des vendredi 7 février et samedi 8 février 1997 pourront être prolongées, s'il y a lieu, jusqu'à 21 h 30.*)

##### Mardi 18 février 1997 :

Le matin, à 10 h 30 :

Questions orales sans débat.

L'après-midi, à 15 heures, après les questions au Gouvernement, et **mercredi 19 février 1997**, le matin, à 9 heures, et l'après-midi, à 15 heures, après les questions au Gouvernement :

Discussion du projet de loi relatif à la qualité sanitaire des denrées destinées à l'alimentation humaine ou animale (n° 3178).

##### Jeudi 20 février 1997 :

Le matin, à 9 heures :

Discussion de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, relative à l'instruction des autorisations de travaux dans le champ de visibilité des édifices classés ou inscrits et dans les secteurs sauvegardés (nos 2814 et 3323).

Discussion de la proposition de loi relative à la promotion de l'apprentissage dans le secteur public non industriel et commercial (n° 3193).

(*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 15 heures :

Discussion, en deuxième lecture, du projet de loi relatif au renforcement de la lutte contre le travail illégal (nos 3296 et 3324).

Discussion, en deuxième lecture, de la proposition de loi renforçant la protection des personnes surendettées en cas de saisie immobilière (n° 3235).

Discussion, en deuxième lecture, de la proposition de loi relative à l'examen des pourvois devant la Cour de cassation (n° 3297).

**Mardi 25 février 1997 :**

Le matin, à 10 h 30 :

Questions orales sans débat.

L'après-midi, à 15 heures, après les questions au Gouvernement :

Eventuellement, discussion, sur rapport de la commission mixte paritaire, de la proposition de loi créant les plans d'épargne retraite.

Sous réserve de son adoption par le Sénat, discussion, en deuxième lecture, du projet de loi portant diverses dispositions relatives à l'immigration.

**Mercredi 26 février 1997**, l'après-midi, à 15 heures, après les questions au Gouvernement :

Suite de la discussion, en deuxième lecture, du projet de loi portant diverses dispositions relatives à l'immigration.

**Jeudi 27 février 1997 :**

Le matin, à 9 heures :

Discussion, en deuxième lecture, du projet de loi portant transposition dans le code de la propriété intellectuelle des directives du Conseil des Communautés européennes n° 93/83 du 27 septembre 1993 et n° 93/98 du 29 octobre 1993 (n° 3261).

Discussion du projet de loi autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume du Maroc sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements (ensemble un échange de lettres) (nos 2973 et 3303).

Discussion du projet de loi autorisant la ratification de l'accord euroméditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs Etats membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part (n° 3293).

Discussion du projet de loi autorisant la ratification de l'accord euroméditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs Etats membres, d'une part, et l'Etat d'Israël, d'autre part (n° 2974).

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification de l'accord du 18 mars 1993 modifiant l'accord du 3 août 1959, modifié par les accords du 21 octobre 1971 et du 18 mai 1981, complétant la convention entre les Etats parties au

traité de l'Atlantique Nord sur le statut de leurs forces, en ce qui concerne les forces stationnées en République fédérale d'Allemagne (nos 3055, 3304 et 3308).

L'après-midi, à 15 heures :

Discussion du projet de loi relatif à la partie législative du code de l'environnement (n° 2583).

**ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES**

COMMISSION NATIONALE DES COMPTES  
DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE

(2 postes à pourvoir)

M. le président de l'Assemblée nationale a nommé, le 3 février 1997, MM. Michel Berson et Jean Ueberschlag comme membres de cet organisme.

COMITÉ NATIONAL DE L'EURO

M. le président de l'Assemblée nationale a nommé, le 3 février 1997, MM. Philippe Auberger et Jean-Pierre Thomas comme membres de cet organisme.

## A N N E X E

**Questions écrites auxquelles une réponse écrite doit être apportée au plus tard le jeudi 13 février 1997**

Nos 23703 de M. Robert Poujade ; 30133 de M. Michel Terrot ; 30687 de M. Marcel Porcher ; 36347 de M. Jean-Jacques Delvaux ; 37085 de M. Arnaud Cazin d'Honinchtun ; 39476 de M. Michel Meylan ; 40691 de M. Michel Ghysel ; 41152 de M. Philippe Auberger ; 41906 de M. Arnaud Cazin d'Honinchtun ; 42152 de M. Michel Meylan ; 42522 de M. Gérard Voisin ; 42960 de M. Marcel Roques ; 43142 de M. Charles Miossec ; 43151 de M. Jean-Claude Gayssot ; 43264 de M. Gérard Saumade ; 43621 de M. Gérard Saumade ; 44077 de M. Jean-Jacques Filleul ; 45033 de M. Paul Mercieca ; 45357 de M. Laurent Fabius ; 45853 de M. Jacques Guyard ; 45856 de M. Michel Destot.



## ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL

### de la 2<sup>e</sup> séance du mardi 4 février 1997

#### SCRUTIN (n° 341)

*sur l'ensemble du projet de loi portant réforme du service national.*

Nombre de votants .....	550
Nombre de suffrages exprimés .....	532
Majorité absolue .....	267

Pour l'adoption .....	435
Contre .....	97

L'Assemblée nationale a adopté.

#### ANALYSE DU SCRUTIN

##### Groupe R.P.R. (259) :

*Pour* : 241. – MM. Jean-Claude **Abrioux**, Bernard **Accoyer**, Mmes Thérèse **Aillaud**, Michèle **Alliot-Marie**, MM. René **André**, André **Angot**, Daniel **Arata**, Gérard **Armand**, Henri-Jean **Arnaud**, Jean-Claude **Asphe**, Lionel **Assouad**, Philippe **Auberger**, Jean **Auclair**, Gautier **Audinot**, Mme Martine **Aurillac**, M. Pierre **Bachelet**, Mme Roselyne **Bachelot-Narquin**, MM. Edouard **Balladur**, Claude **Barate**, Jean **Bardet**, Jean-Paul **Barety**, Jean-Claude **Barran**, André **Bascou**, Jacques **Baumel**, Xavier **Beck**, Pierre **Bédier**, Christian **Bergelin**, André **Berthol**, Léon **Bertrand**, Jean-Yves **Besselat**, Jean **Besson**, Raoul **Bétéille**, Jérôme **Bignon**, Jean-Claude **Bireau**, Jean-Claude **Bonaccorsi**, Philippe **Bonnecarrère**, Bruno **Bourg-Broc**, Dominique **Bousquet**, Michel **Bouvard**, Jacques **Boyon**, Lucien **Brenot**, Philippe **Briand**, Christian **Cabal**, Jean-François **Calvo**, Guy **Canard**, Philippe de **Canson**, Gilles **Carrez**, Mme Nicole **Catala**, MM. Jean-Charles **Cavaillé**, Richard **Cazenave**, Jacques **Chaban-Delmas**, René **Chabot**, Jean-Yves **Chamard**, Jean-Paul **Charié**, Mme Françoise **Charpentier**, MM. Jean **Charroppin**, Philippe **Chaulet**, Ernest **Chénier**, Gérard **Cherpin**, Roland **Coche**, Jean-Pierre **Cognat**, Mme Geneviève **Colot**, MM. Jean-François **Copé**, Gérard **Cornu**, François **Cornut-Gentille**, Alain **Cousin**, Bertrand **Cousin**, Jean-Michel **Couve**, René **Couveinhes**, Charles **Cova**, Henri **Cuq**, André **Damien**, Christian **Daniel**, Alain **Danilet**, Olivier **Dassault**, Gabriel **Deblock**, Lucien **Degauchy**, Arthur **Dehaine**, Vincent **Delaroux**, Richard **Dell'Agnola**, Pierre **Delmar**, Patrick **Delnatte**, Jean-Jacques **Delvaux**, Jean-Marie **Demange**, Claude **Demassieux**, Xavier **Deniau**, Yves **Deniaud**, Alain **Devaquet**, Patrick **Devedjian**, Emmanuel **Deweës**, Claude **Dhinnin**, Jean **Diebold**, Eric **Doligé**, Jean-Michel **Dubernard**, Philippe **Dubourg**, Jean-Pierre **Dupont**, Christian **Dupuy**, Jean-Claude **Etienne**, Jean **Falala**, André **Fanton**, Jacques-Michel **Faure**, Jacques **Féron**, Jean-Michel **Ferrand**, Gaston **Flosse**, Jean-Michel **Fourgous**, Gaston **Franco**, Marc **Fraysse**, Pierre **Frogier**, Bernard de **Froment**, Robert **Galley**, René **Galy-Dejean**, Etienne **Garnier**, Daniel **Garrigue**, Henri de **Gastines**, Jean de **Gaulle**, Jean **Geney**, André **Gentien**, Jean-Marie **Geveaux**, Michel **Ghysel**, Claude **Girard**, Michel **Giraud**, Jean-Louis **Goasduff**, Georges **Gorse**, Jean **Gougy**, Jean **Grenet**,

François **Grosdidier**, Louis **Guédon**, Olivier **Guichard**, Lucien **Guichon**, Mme Evelyne **Guilhem**, MM. François **Guillaume**, Jean-Jacques **Guillet**, Michel **Habig**, Gérard **Hamel**, Michel **Hannoun**, Joël **Hart**, Henri **Houdouin**, Pierre-Rémy **Houssin**, Robert **Huguenard**, Michel **Hunault**, Michel **Inchauspé**, Yvon **Jacob**, Christian **Jacob**, Antoine **Joly**, Didier **Julia**, Gabriel **Kaspereit**, Jean **Kiffer**, Patrick **Labaune**, Jacques **Lafleur**, Pierre **Laguilhon**, Jean-Claude **Lamant**, Raymond **Lamontagne**, Philippe **Langenieux-Villard**, Louis **Lauga**, Thierry **Lazaro**, Bernard **Leccia**, Pierre **Lefebvre**, Philippe **Legras**, Pierre **Lellouche**, Jean-Claude **Lemoine**, Jean-Louis **Leonard**, Gérard **Léonard**, Serge **Lepeltier**, Arnaud **Lepercq**, André **Lesueur**, Edouard **Leveau**, Jacques **Limouzy**, Jean de **Lipkowski**, Alain **Madalle**, Jean-François **Mancel**, Claude-Gérard **Marcus**, Thierry **Mariani**, Alain **Marleix**, Franck **Marlin**, Alain **Marsaud**, Jean **Marsaudon**, Philippe **Martin**, Patrice **Martin-Lalande**, Mme Henriette **Martinez**, MM. Pierre **Mazeaud**, Gérard **Menuel**, Denis **Merville**, Gilbert **Meyer**, Jean-Claude **Mignon**, Charles **Miossec**, Mme Odile **Moirin**, MM. Georges **Mothron**, Bernard **Murat**, Renaud **Muselier**, Jacques **Myard**, Mme Catherine **Nicolas**, MM. Patrick **Ollier**, Robert **Pandraud**, Pierre **Pascallon**, Jacques **Pélissard**, Daniel **Pennec**, Michel **Péricard**, Pierre **Petit**, Auguste **Picollet**, André-Maurice **Pihouée**, Etienne **Pinte**, Serge **Poignant**, Robert **Poujade**, Alain **Poyart**, Claude **Pringalle**, Georges **Privat**, Pierre **Quillet**, Jean-Bernard **Raimond**, Jean-Luc **Reitzer**, Pierre **Remond**, Lucien **Renaudie**, Georges **Richard**, Henri de **Richemont**, Mme Simone **Rignault**, M. Yves **Rispat**, Mme Marie-Josée **Roig**, M. Jean **Rosselot**, Mme Monique **Rousseau**, MM. François **Roussel**, Jean-Marie **Roux**, Frédéric de **Saint-Sernin**, Nicolas **Sarkozy**, Mme Suzanne **Sauvaigo**, MM. Bernard **Schreiner**, Bernard **Serrou**, Alain **Suguenot**, Frantz **Taittinger**, Michel **Terrot**, Jean-Claude **Thomas**, Jean **Tiberi**, Georges **Tron**, Anicet **Turinay**, Jean **Ueberschlag**, Léon **Vachet**, Jean **Valleix**, Yves **Van Haecke**, Christian **Vanneste**, François **Vannson**, Jacques **Vernier**, Roland **Vuillaume** et Jean-Luc **Warsmann**.

*Abstentions* : 6. – MM. Jean-Paul **Anciaux**, Jean-Pierre **Delalande**, Mme Marie-Fanny **Gournay**, MM. Arsène **Lux**, Roland **Nungesser** et Jean-Paul de **Rocca Serra**.

*Non-votant* : M. Philippe **Séguin** (président de l'Assemblée nationale).

##### Groupe U.D.F. (206) :

*Pour* : 187. – MM. Jean-Pierre **Abelin**, Léon **Aimé**, Pierre **Albertini**, Mme Nicole **Ameline**, MM. Jean-Marie **André**, Gilbert **Barbier**, Didier **Bariani**, Raymond **Barre**, Alain **Barres**, Mme Sylvia **Bassot**, MM. Jean-Pierre **Bastiani**, Charles **Baur**, Jean-Louis **Beaumont**, René **Beaumont**, Jean **Bégault**, Didier **Béguin**, Jean-Louis **Bernard**, Claude **Birraux**, Jacques **Blanc**, Michel **Blondeau**, Roland **Blum**, Gérard **Boche**, Yvon **Bonnot**, Bernard **Bosson**, Mme Emmanuelle **Bouquillon**, MM. Jean **Bousquet**, Loïc **Bouvard**, Jean-Guy **Branger**, Jean **Briane**, Jacques **Briat**, Jacques **Brossard**, Yves **Bur**, Dominique **Bussereau**, Jean-Pierre **Calvel**, François **Calvet**, Antoine **Carré**, Michel **Cartaud**, Jean-Pierre **Cave**,

Robert **Cazalet**, Arnaud **Cazin d'Honincthun**, Jean-Marc **Chartoire**, Georges **Chavanes**, Paul **Chollet**, Jean-François **Chossy**, Pascal **Clément**, Daniel **Colin**, Louis **Colombani**, Georges **Colombier**, René **Couanau**, Raymond **Couderc**, Bernard **Coulon**, Charles de **Courson**, Yves **Coussain**, Jean-Yves **Cozan**, Olivier **Darrason**, Jean-Claude **Decagny**, Jean-Jacques **Delmas**, Léonce **Deprez**, Jean **Desanlis**, Jean-Jacques **Descamps**, Michel **Dessaint**, Serge **Didier**, Willy **Diméglio**, Laurent **Dominati**, Maurice **Dousset**, André **Droitcourt**, Eric **Duboc**, Renaud **Dutreil**, Charles **Ehrmann**, Michel **Fanget**, Pierre **Favre**, Gratién **Ferrari**, Charles **Fèvre**, Nicolas **Forissier**, Jean-Pierre **Foucher**, Yves **Fréville**, Jean-Paul **Fuchs**, Claude **Gaillard**, Francis **Galizi**, Gilbert **Gantier**, René **Garrec**, Claude **Gatignol**, Germain **Gengenwin**, Aloys **Geoffroy**, Alain **Gest**, Charles **Gheerbrant**, Valéry **Giscard d'Estaing**, Michel **Godard**, Christian **Gourmelon**, Jean **Gravier**, Gérard **Grignon**, Hubert **Grimault**, Alain **Griotteray**, Ambroise **Guellec**, Jean-Yves **Haby**, François d'**Harcourt**, Pierre **Hellier**, Patrick **Herr**, Patrick **Hoguet**, Philippe **Houillon**, Amédée **Imbert**, Mme Bernadette **Isaac-Sibille**, MM. Denis **Jacquat**, Michel **Jacquemin**, Henry **Jean-Baptiste**, Gérard **Jefray**, Jean-Jacques **Jegou**, Aimé **Kerguéris**, Christian **Kert**, Joseph **Klifa**, Marc **Laffineur**, Henri **Lalanne**, Edouard **Landrain**, Harry **Lapp**, Gérard **Larrat**, Jean-Claude **Lenoir**, Pierre **Lequiller**, Bernard **Leroy**, Roger **Lestas**, Alain **Levoyer**, Maurice **Ligot**, François **Loos**, Alain **Madelin**, Claude **Malhuret**, Daniel **Mandon**, Raymond **Marcellin**, Yves **Marchand**, Hervé **Mariton**, Christian **Martin**, Philippe **Mathot**, Jean-François **Mattei**, Pierre **Méhaignerie**, Pierre **Merli**, Georges **Mesmin**, Michel **Meylan**, Serge **Monnier**, Aymeri de **Montesquiou**, Mme Louise **Moreau**, MM. Jean-Marie **Morisset**, Alain **Moyné-Bressand**, Jean-Marc **Nesme**, Yves **Nicolin**, Hervé **Novelli**, Arthur **Paecht**, Dominique **Paillé**, Jean-Claude **Paix**, Mme Monique **Papon**, MM. Francisque **Perrut**, Jean-Pierre **Philibert**, Daniel **Picotin**, Xavier **Pintat**, Ladislav **Poniatowski**, Jean-Pierre **Pont**, Jean-Luc **Préel**, Jean **Proriot**, Marc **Reymann**, Jacques **Richir**, Jean **Rigaud**, Jean **Roatta**, Gilles de **Robien**, François **Rochebloine**, Marcel **Roques**, Serge **Roques**, José **Rossi**, André **Rossinot**, Max **Roustan**, Xavier de **Roux**, Francis **Saint-Ellier**, Rudy **Salles**, André **Santini**, François **Sauvadet**, Jean **Seitlinger**, Daniel **Soulage**, Guy **Teissier**, Paul-Louis **Tenaillon**, Jean-Pierre **Thomas**, Franck **Thomas-Richard**, Patrick **Trémège**, André **Trigano**, Yves **Verwaerde**, Gérard **Vignoble**, Jean-Paul **Virapoullé**, Michel **Voisin**, Gérard **Voisin**, Michel **Vuibert**, Jean-Jacques **Weber** et Adrien **Zeller**.

*Contre* : 2. – MM. Georges **Durand** et François **Léotard**.

*Abstentions* : 11. – Mme Marie-Thérèse **Boisseau**, M. Alphonse **Bourgasser**, Mme Christine **Boutin**, MM. Pierre **Cardo**, Marc-Philippe **Daubresse**, Jean-

François **Deniau**, François-Michel **Gonnot**, Pierre **Hériaud**, Pierre **Lang**, Pierre **Micaux** et Pierre-André **Wiltzer**.

#### Groupe socialiste (63) :

*Contre* : 62. – MM. Léo **Andy**, Gilbert **Annette**, Henri d'**Attilio**, Jean-Marc **Ayrault**, Jean-Pierre **Balligand**, Claude **Bartolone**, Christian **Bataille**, Jean-Claude **Bateux**, Jean-Claude **Beauchaud**, Michel **Berson**, Jean-Claude **Bois**, Augustin **Bonrepaux**, Jean-Michel **Boucheron**, Didier **Boulaud**, Jean-Pierre **Braine**, Mme Frédérique **Bredin**, MM. Laurent **Cathala**, Camille **Darsières**, Mme Martine **David**, MM. Bernard **Davoine**, Maurice **Depaix**, Bernard **Derosier**, Michel **Destot**, Julien **Dray**, Pierre **Ducout**, Dominique **Dupilet**, Jean-Paul **Durieux**, Henri **Emmanuelli**, Laurent **Fabius**, Jean-Jacques **Filleul**, Jacques **Floch**, Pierre **Forgues**, Michel **Fromet**, Pierre **Garmendia**, Kamilo **Gata**, Jean **Glavany**, Jacques **Guyard**, Jean-Louis **Idiart**, Maurice **Janetti**, Serge **Janquin**, Charles **Josselin**, Jean-Pierre **Kucheida**, André **Labarrère**, Jean-Yves **Le Déaut**, Louis **Le Pensec**, Alain **Le Vern**, Martin **Malvy**, Marius **Masse**, Didier **Mathus**, Louis **Mexandeau**, Didier **Migaud**, Mme Véronique **Neiertz**, MM. Michel **Pajon**, Paul **Quilès**, Alain **Rodet**, Mme Ségolène **Royal**, MM. Jean-Marc **Salinier**, Roger-Gérard **Schwartzenberg**, Bernard **Seux**, Henri **Sicre**, Patrice **Tirolien** et Daniel **Vaillant**.

#### Groupe communiste (24) :

*Contre* : 24. – MM. François **Asensi**, Rémy **Auchédé**, Gilbert **Biessy**, Alain **Bocquet**, Patrick **Braouezec**, Jean-Pierre **Brard**, Jacques **Brunhes**, René **Carpentier**, Daniel **Colliard**, Jean-Claude **Gayssot**, André **Gérin**, Michel **Grandpierre**, Maxime **Gremetz**, Georges **Hage**, Guy **Hermier**, Mmes Muguette **Jacquaint**, Janine **Jambu**, MM. Jean-Claude **Lefort**, Georges **Marchais**, Roger **Meï**, Paul **Mercieca**, Ernest **Moutoussamy**, Louis **Pierna** et Jean **Tardito**.

#### Groupe République et Liberté (23) :

*Pour* : 7. – MM. Gilbert **Baumet**, Régis **Fauchoit**, Alain **Ferry**, Jacques **Le Nay**, Jean-Pierre **Soisson**, André **Thien Ah Koon** et Jean **Urbiak**.

*Contre* : 8. – MM. Pierre **Bernard**, Pierre **Carassus**, Jean-Pierre **Chevènement**, Jean-Pierre **Michel**, Alfred **Muller**, Georges **Sarre**, Gérard **Saumade** et Mme Christiane **Taubira-Delannon**.

*Abstention* : 1. – M. Aloyse **Warhouver**.

#### Non inscrits (2).

*Contre* : 1. – M. Bruno **Retailleau**











