

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. LOÏC BOUVARD

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

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

Article 1^{er} (*suite*) (p. 3)

Amendements n^{os} 373 de M. Filleul et 35 de M. Gayssot : MM. Jean-Jacques Filleul, Jean-Claude Gayssot, Alain Marleix, rapporteur de la commission de la production ; Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. – Rejets.

Amendement n^o 374 de M. Filleul : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre, Michel Bouvard. – Rejet.

Amendement n^o 375 de M. Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre, Léonce Deprez. – Rejet.

Amendement n^o 376 de M. Filleul : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendements n^{os} 37 de M. Auchédé et 377 de M. Filleul : MM. Michel Grandpierre, Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Rejets.

Amendement n^o 380 de M. Filleul : MM. Christian Bataille, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 28 de M. Grandpierre : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 31 de M. Gayssot : MM. Michel Grandpierre, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 32 de M. Grandpierre : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 379 de M. Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 30 de M. Auchédé : MM. Michel Grandpierre, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 29 de M. Auchédé : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 52 de M. Gayssot : MM. Michel Grandpierre, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 34 de M. Auchédé : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 33 de M. Auchédé : MM. Michel Grandpierre, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 18 de M. Auchédé : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 19 de M. Gayssot : MM. Michel Grandpierre, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 20 de M. Grandpierre : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre, Jean-Jacques Filleul. – Rejet.

Amendement n^o 21 de M. Auchédé : MM. Michel Grandpierre, le rapporteur, le ministre, Jean-Jacques Filleul, Christian Bataille, Georges Sarre.

Suspension et reprise de la séance (p. 13)

MM. Emile Zuccarelli, le ministre, Julien Dray, Christian Bataille, Georges Sarre, Jean-Claude Gayssot, Jean-Jacques Filleul, Etienne Garnier, Mme Ségolène Royal. – Rejet de l'amendement n^o 21.

Amendement n^o 381 de M. Filleul : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 382 de M. Filleul : MM. Julien Dray, le rapporteur, le ministre, Etienne Garnier, Georges Sarre.

Rappel au règlement (p. 18)

MM. Raymond Lamontagne, le président.

Reprise de la discussion (p. 19)

MM. le rapporteur, le ministre, Charles Fèvre. – Rejet de l'amendement n^o 382.

Amendement n^o 55 de M. Auchédé : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 383 de M. Filleul : MM. Christian Bataille, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 54 de M. Grandpierre : MM. Michel Grandpierre, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendements n^{os} 384 de M. Filleul et 53 de M. Auchédé : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre, Jean-Claude Gayssot. – Rejets.

Amendement n^o 385 de M. Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 43 de M. Gayssot : MM. Michel Grandpierre, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 44 de M. Grandpierre : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 45 de M. Auchédé : MM. Michel Grandpierre, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 386 de M. Filleul : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre, Michel Bouvard. – Rejet.

Amendement n^o 46 de M. Auchédé : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 387 de M. Filleul : Mme Ségolène Royal, MM. le rapporteur, le ministre, Michel Bouvard, Charles Fèvre. – Rejet.

Amendements n^{os} 47 de M. Auchédé et 388 de M. Filleul : MM. Michel Grandpierre, le rapporteur, le ministre, Christian Bataille, Léonce Deprez. – Rejets.

Amendement n^o 49 de M. Grandpierre : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendements identiques n^{os} 50 de M. Auchédé et 389 de M. Filleul : MM. Michel Grandpierre, Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 51 de M. Auchédé : MM. Michel Grandpierre, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Adoption de l'article 1^{er}.

M. Jean-Jacques Filleul.

Suspension et reprise de la séance (p. 30)

Après l'article 1^{er} (p. 30)

Amendement n^o 60 corrigé de M. Gayssot : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Article 2 (p. 31)

M. Jean-Jacques Filleul.

Amendements de suppression n^{os} 61 de M. Grandpierre et 245 de M. Filleul : MM. Michel Grandpierre, Julien Dray, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendements n^{os} 62 de M. Gayssot, 247 et 246 de M. Filleul : MM. Michel Grandpierre, Christian Bataille, le rapporteur, le ministre. – Rejets.

Amendement n^o 248 de M. Filleul : MM. le président, Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre, Jean-Claude Lefort. – Rejet.

Amendements n^{os} 63 de M. Gayssot et 249 de M. Filleul : MM. Jean-Claude Gayssot, Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Rejets.

Amendement n^o 250 de M. Filleul : MM. Julien Dray, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 251 de M. Filleul : MM. Christian Bataille, le rapporteur, le ministre, Julien Dray. – Rejet.

Adoption de l'article 2.

Article 3 (p. 37)

Amendements de suppression n^{os} 64 de M. Auchédé et 253 de M. Filleul : MM. Michel Grandpierre, Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports ; MM. Charles Fèvre, Julien Dray. – Rejet.

Amendement n^o 256 de M. Filleul : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendements identiques n^{os} 68 corrigé de M. Grandpierre et 254 de M. Filleul : MM. Jean-Claude Gayssot, Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre, Léonce Deprez. – Rejet.

Amendements identiques n^{os} 66 de M. Auchédé et 255 de M. Filleul : MM. Michel Grandpierre, Julien Dray, le rapporteur, le ministre, Christian Bataille. – Rejet.

Amendement n^o 70 de M. Grandpierre : MM. Michel Grandpierre, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 71 de M. Auchédé : MM. Michel Grandpierre, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 72 de M. Gayssot : MM. Michel Grandpierre, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 65 de M. Auchédé : MM. Michel Grandpierre, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 69 de M. Gayssot : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 67 de M. Grandpierre : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 73 de M. Grandpierre : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 74 de M. Auchédé : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 257 de M. Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Adoption de l'article 3.

Après l'article 3 (p. 43)

Amendement n^o 75 de M. Gayssot : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Article 3 bis (p. 44)

Amendement n^o 76 de M. Grandpierre : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Adoption de l'article 3 bis.

M. Jean-Jacques Filleul.

Suspension et reprise de la séance (p. 44)

Article 4 (p. 44)

M. Jean-Jacques Filleul.

Amendements de suppression n^{os} 85 de M. Gayssot et 258 de M. Filleul : MM. Jean-Claude Gayssot, Julien Dray, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 259 de M. Filleul : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre, Julien Dray, Charles Fèvre. – Rejet.

Amendements identiques n^{os} 86 de M. Gayssot et 260 de M. Filleul : MM. Jean-Claude Gayssot, Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 82 de M. Grandpierre : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 79 de M. Grandpierre : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 80 corrigé de M. Auchédé : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre, Julien Dray. – Rejet.

Amendement n^o 81 de M. Gayssot : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendements n^{os} 261 de M. Filleul et 78 de M. Gayssot : MM. Christian Bataille, Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejets.

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

2. **Dépôt d'une proposition de résolution** (p. 49).

3. **Dépôt d'un rapport** (p. 49).

4. **Ordre du jour** (p. 49).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. LOÏC BOUVARD, vice-président

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

1

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Suite de la discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat après déclaration d'urgence

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

Discussion des articles (*suite*)

M. le président. Ce matin, l'Assemblée a poursuivi l'examen des articles et s'est arrêtée, à l'article 1^{er}, à deux amendements, n^{os} 373 et 35, pouvant être soumis à une discussion commune.

Je rappelle les termes de l'article 1^{er}.

Article 1^{er} (*suite*)

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

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

« Compte tenu des impératifs de sécurité et de continuité du service public, la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national ainsi que le fonctionne-

ment et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau sont assurés par la Société nationale des chemins de fer français pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par Réseau ferré de France. Il la rémunère à cet effet.

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

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

Je suis saisi de deux amendements, n^{os} 373 et 35, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n^o 373 présenté par MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Penec et les membres du groupe socialiste est ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du premier alinéa de l'article 1^{er}, après les mots : "par l'Etat", insérer les mots : "en concertation avec les régions concernées" ».

L'amendement n^o 35 présenté par MM. Gaysot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste est ainsi rédigé :

« Compléter la dernière phrase du premier alinéa de l'article 1^{er} par les mots : "et pour ce qui les concerne, après consultation des comités régionaux des transports" ».

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour soutenir l'amendement n^o 373.

M. Jean-Jacques Filleul. Monsieur le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, mes chers collègues, il s'agit, par cet amendement, de donner aux régions, qui sont plus proches des réalités locales, la capacité d'intervenir sur la définition de la consistance et des caractéristiques principales du réseau. En effet, compte tenu des risques que fait courir RFF et des doutes que l'on peut avoir quant à la pérennité de certaines lignes, il me semble excessivement dangereux d'oublier les régions. Selon nous, les régions concernées ne doivent pas être écartées de la concertation.

L'avenir de certaines lignes SNCF nous préoccupe. Pour illustrer mon propos, je citerai l'exemple d'une ligne que je connais bien puisqu'elle est dans mon département : la ligne Tours-Chinon. En 1986-1987, elle a été fermée car considérée comme non rentable. Il a fallu toute l'opiniâtreté des élus régionaux et locaux pour la faire ouvrir à nouveau en 1993. Or, aujourd'hui, les

voyageurs empruntant cette ligne sont 30 % plus nombreux qu'à l'époque où la liaison Tours-Chinon était assurée par des cars. Il était donc nécessaire de redonner au rail une réalité. Voilà un bon exemple de ce que peut faire une région.

Les régions ne peuvent pas être oubliées. Elles auront, aux termes de la loi, des responsabilités dans l'organisation des transports et tout laisse à penser qu'elles devront aussi intervenir sur les infrastructures.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Gayssot, pour soutenir l'amendement n° 35.

M. Jean-Claude Gayssot. Nous proposons, par cet amendement, que la consistance et les caractéristiques principales du réseau ferré national soient fixées par l'État après consultation des comités régionaux des transports concernés, dont je rappelle qu'ils ont été mis en place par la LOTI, à laquelle il est fait si souvent référence.

Je vois que M. le ministre de l'équipement m'approuve, mais, si ma mémoire est bonne, je crois qu'il faisait partie des signataires du recours déposé devant le Conseil constitutionnel à l'encontre de la LOTI, dont il ne nous dit aujourd'hui que du bien.

M. Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Je n'en dis pas que du bien, je dis qu'elle existe !

M. Jean-Claude Gayssot. En tout cas, il fut un temps où vous la contestiez.

La LOTI, qui prévoit la consultation des collectivités territoriales, départements et régions, a également mis en place des comités départementaux et régionaux des transports. Par notre amendement, nous proposons donc qu'ils soient également consultés.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur de la commission de la production et des échanges, pour donner l'avis de la commission sur les amendements n°s 373 et 35.

M. Alain Marleix, rapporteur de la commission de la production et des échanges. La commission a rejeté les deux amendements.

Il lui semble que la préoccupation exprimée par les auteurs de l'amendement n° 373 est satisfaite par l'article 14 de la LOTI, auquel se réfère expressément l'article 1^{er}.

M. Jean-Claude Gayssot. Non !

M. Alain Marleix, rapporteur. Cet avis vaut également pour les amendements n°s 374, 375 et 376.

Pour ce qui est de l'amendement n° 35, il semble que les conditions de la concertation sont fixées par ce même article 14.

M. Jean-Claude Gayssot. Non !

M. le président. Mon cher collègue, vous avez tout à fait le droit de ne pas être d'accord, mais il faut bien que le rapporteur donne l'avis de la commission.

La parole est à M. le ministre pour donner l'avis du Gouvernement sur les amendements n°s 373 et 35.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Pour les mêmes raisons que celles qui viennent d'être exposées par le rapporteur, je suis défavorable à ces deux amendements.

Je profite de l'occasion pour faire aimablement remarquer à M. Gayssot que je ne dis ni du bien ni du mal de la LOTI, qui a été adoptée en 1982. Je constate seule-

ment qu'elle existe et que, comme j'ai eu l'occasion de le souligner ce matin, certains éléments auxquels vous faites référence figurent déjà dans ce texte.

La loi, c'est la loi, et le Gouvernement est là pour la faire appliquer ! C'est le cas pour la LOTI, et cela continuera de l'être.

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

M. Jean-Claude Gayssot. Je note que M. Pons reconnaît l'existence de la LOTI, mais je rappelle qu'il était le deuxième des parlementaires de droite à avoir signé le recours déposé devant le Conseil constitutionnel à l'encontre de ce texte.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Et qui était le premier signataire ?

M. Jean-Claude Gayssot. Vous allez me le dire !

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

M. Jean-Claude Gayssot. Comme quoi la LOTI n'avait pas bonne presse dans la majorité de droite !

Monsieur le ministre, votre réponse ne me convient pas. La LOTI ne prévoit la consultation que des collectivités territoriales, et c'est pourquoi nous proposons d'y ajouter celle des comités départementaux et régionaux des transports.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Reconnaissez, monsieur Gayssot, que le recours déposé devant le Conseil constitutionnel reposait sur une base bien précise, qui était juridique, et qu'il ne mettait pas en cause l'ensemble du texte.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 373.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 35.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 374, ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du premier alinéa de l'article 1^{er}, après les mots "par l'Etat", insérer les mots : "en concertation avec les départements concernés". »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. En définitive, le grand mérite de la discussion de ce jour, c'est de replacer chacun par rapport à cette grande loi qu'est la LOTI, loi que nous avons initiée et fait voter. S'il n'avait pas été voté, je me demande vraiment, monsieur le ministre, ce que vous pourriez nous dire, tant vos références à ce texte sont constantes ! En tout cas, il éclaire fortement notre débat d'aujourd'hui.

M. Charles Fèvre. Même si on ne l'a pas votée, la loi, c'est la loi !

M. Georges Mothron. C'est comme pour Maastricht !

M. le président. Je vous en prie !

M. Jean-Louis Idiart. Nous aimerions que, dans d'autres domaines, la majorité fasse référence avec autant de zèle à la loi. Faire appliquer une loi, la faire respecter, c'est une chose ; s'y référer constamment, c'est autre chose. Cet hommage appuyé de la majorité à un texte que nous avons initié et fait voter est suffisamment rare pour être souligné.

M. Jean-Jacques Filleul. Absolument !

M. Jean-Louis Idiart. Ce qui nous intéresse aujourd'hui, c'est de voir comment les différentes collectivités publiques peuvent participer à l'amélioration de l'activité ferroviaire dans ce pays. Nous venons de parler des régions, mais nous savons tous que, quelles que soient leurs compétences en matière de transport, leurs moyens financiers sont parfois limités. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons que les départements, qui sont souvent appelés à se prononcer sur les problèmes de transport, notamment de transport ferroviaire, puissent également être consultés.

Notre collègue Michel Bouvard, qui est un éminent spécialiste des transports, sait très bien, en tant que vice-président d'un conseil général, combien les conseils généraux sont soucieux d'harmoniser au mieux le service du transport ferroviaire.

A l'heure actuelle, compte tenu des répartitions de compétences, ce sont les régions qui s'occupent des transports ferroviaires. Toutefois, nous nous apercevons sur le terrain combien il est nécessaire que les départements soient associés.

Ainsi, en Haute-Garonne, nous travaillons avec la SNCF, dans le cadre du syndicat mixte des transports de la région toulousaine, pour organiser tout un maillage régional et pour faire en sorte qu'elle se comporte comme un partenaire aussi bien dans l'ensemble de la région que dans l'agglomération toulousaine. Jusqu'à présent, cela ne se faisait pas. Ce serait une très bonne chose que d'aller dans cette direction.

Ce serait aussi tout à l'honneur du législateur que de reconnaître le travail qui est fait avec les départements en les associant aux consultations.

Les dirigeants de la SNCF disent : « Il faut ouvrir notre maison, dialoguer avec l'extérieur. » Mais comment entamer un dialogue ou créer un partenariat si la loi ne prévoit pas au moins une consultation des départements concernés ?

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 374 ?

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission l'a rejeté. Là encore, je suis obligé de renvoyer à l'article 14 de la LOTI. La loi, c'est la loi, comme dit M. le ministre !

Selon cet article, les schémas directeurs d'infrastructures « sont établis respectivement par l'Etat, en concertation avec les régions, et par les collectivités territoriales », donc avec les départements.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Même réponse que pour l'amendement précédent. Avis défavorable.

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

M. Michel Bouvard. La concertation avec le département étant prévue par la LOTI, il ne semble pas nécessaire d'inscrire une telle disposition dans le présent texte. Cela dit, il ressort des conversations que nous avons entre

nous que les questions de transport ferroviaire font rarement l'objet d'une concertation avec les départements. La remarque de notre collègue Idiart est donc assez fondée. Toutefois, ce n'est pas parce que nous aurons inscrit dans le présent texte une telle disposition, qui figure déjà dans la LOTI, que nous aurons réglé le problème.

Monsieur le ministre, je sais que votre attachement à la concertation avec les collectivités locales est suffisamment fort pour que vous donniez des instructions fermes dans le sens que nous souhaitons pour ce qui est de l'établissement des schémas d'infrastructures. Certes, dans la région dont je suis l'élu les choses se passent bien entre la région et les huit départements qui la composent, mais je sais aussi qu'ailleurs ce n'est pas toujours le cas.

Je sais également que, culturellement, la SNCF ne s'est convertie que très récemment à la concertation avec les départements. Jusqu'à il y a quatre ou cinq ans, j'ai suffisamment souffert de ce manque de concertation dans mon propre département, qui au demeurant est le siège de la direction régionale de la SNCF, pour ne pas ne pas insister aujourd'hui sur ce problème. A l'évidence, il ne sera pas réglé par la loi, mais peut-être pourra-t-il l'être dans la pratique.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Monsieur Bouvard, les conversions récentes sont les meilleures et les plus ardentes. (*Sourires.*) Vous pouvez compter sur le ministre des transports pour veiller à ce que tout se passe comme vous le souhaitez.

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

M. Jean-Louis Idiart. L'intervention de notre collègue Michel Bouvard montre clairement que nous tous sommes attachés à cette démarche de concertation. Jusqu'à une époque récente, nous avons pu constater combien il était difficile de discuter avec la SNCF. Mais le présent texte va encore nous compliquer la vie puisque nous devons discuter avec deux partenaires : un pour l'exploitation et un pour les infrastructures.

Il aurait été plus judicieux de consulter à cet égard les régions, de même que les départements, qui sont des partenaires privilégiés.

M. le rapporteur a évoqué ce matin le cas du département du Cantal, et je pense effectivement que nous aurions eu intérêt à consulter les présidents de conseils généraux sur cette réforme.

Qu'est-ce que c'est que ce pays où l'on parle de décentralisation lorsque ça arrange, et où l'on n'associe pas les collectivités locales lorsqu'on examine des textes importants pour l'aménagement du territoire, pour sa structuration et pour les transports ?

C'est pour toutes ces raisons que nous avons déposé cet amendement.

M. Jean-Jacques Filleul. Très bien !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 374.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 375, ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du premier alinéa de l'article 1^{er}, après les mots : "par l'Etat", insérer les mots : "en concertation avec les communes concernées". »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Nous cherchons toujours à faire figurer dans la loi l'ensemble des collectivités territoriales, qui pourraient jouer dans l'avenir un rôle éminent en ce qui concerne l'aménagement du territoire, et en particulier le maillage ferroviaire.

Cet amendement vise à permettre aux communes, plus proches des réalités locales, de donner leur avis sur la consistance et les caractéristiques principales du réseau.

L'Etat doit aussi reconnaître un rôle aux départements. Nous avons évoqué tout à l'heure celui des régions. Elles ont une compétence en ce domaine et il aurait été naturel qu'elles fussent intégrées plus nettement au processus car cela correspondait à l'esprit de la réforme. Il est dommage que cela n'ait pas été le cas.

Mais comment oublier que les grandes villes doivent souvent résoudre d'importants problèmes de transports internes, ainsi que des problèmes externes, pour tenir compte de l'existence d'une agglomération ?

Ces grandes villes jouent déjà un rôle majeur en ce qui concerne l'aménagement du territoire et les transports, et le rôle des « étoiles ferroviaires » est reconnu par la plupart de ceux qui s'intéressent aux relations entre les sites périurbains et les villes centres.

La SNCF s'est trop longtemps désintéressée des villes et nombre de gares ont été supprimées. Seule la rentabilité financière comptable primait et cela n'a pas été bon pour l'aménagement du territoire et la lutte contre la désertification des campagnes.

Il me semble, monsieur le ministre, que vous pourriez accepter que les communes concernées, en particulier les villes centres, qui sont au cœur des étoiles ferroviaires, aient un rôle à jouer dans la définition des infrastructures, auxquelles elles seront de toute manière obligées de participer financièrement à un moment ou à un autre.

Cette idée est appelée à être reprise avec le développement de l'intercommunalité et le fait qu'on intègre désormais tout ce qui peut apporter quelque chose à la réflexion globale : d'où notre amendement.

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

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

Je ferai la même observation qu'à propos des départements, encore que je me satisfasse, comme l'ensemble de mes collègues, de la mise au point de M. le ministre, étant moi aussi vice-président d'un conseil général.

L'article 14 de la LOTI prévoit expressément que les schémas directeurs d'infrastructures soient élaborés en concertation avec les communes et leurs groupements : districts, communautés de communes, etc.

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

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

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

M. Léonce Deprez. Nous sommes favorables à une politique volontariste d'aménagement du territoire et la loi Pasqua s'inscrivait dans une telle logique. Tel est également le cas de ce projet de loi, qui permet à Réseau ferré de France de contribuer à l'aménagement du territoire.

Dans cette optique, le texte fait clairement confiance aux régions. Il renforce leur capacité à contribuer à l'aménagement du territoire et à tenir leur place dans le développement des transports collectifs.

A partir du moment où l'on régionalise, on donne aux régions la mission de remplir leurs fonctions économiques et de trait d'union avec les départements, les communes et les groupements de communes. Il leur appartient donc de s'organiser en conséquence et ce serait ne pas leur faire confiance que d'imposer une départementalisation, une communalisation ou une intercommunalisation pour l'application de cette loi.

Nous devons faire preuve de cohérence et montrer clairement que nous sommes favorables à la régionalisation et que la démocratie économique et sociale interne doit s'exercer dans ce cadre.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 375.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensac et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 376, ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du premier alinéa de l'article 1^{er}, après les mots : "par l'Etat", insérer les mots : "en concertation avec les groupements de communes concernés". »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. Nous arrivons tout de même, sans que la majorité s'exprime trop fortement, à lui faire préciser un certain nombre de choses. Les « départementalistes » ont fini par s'exprimer car nous allons bientôt revenir dans nos conseils généraux.

Certes, monsieur Deprez, pour la politique des transports, la plus grande compétence revient aux régions, mais lorsqu'il s'agit de définir une politique tarifaire, d'aider certaines catégories sociales ou de faciliter l'utilisation du train, on fait surtout appel aux départements. Si les régions réfléchissent à l'organisation, ce sont les départements qui, ensuite, financent certaines opérations. Il est donc normal qu'ils soient associés à une telle politique : d'où notre amendement.

De la même manière, quand nous parlons d'intercommunalité, de groupement de communes, nous pensons surtout aux grands groupements de communes, aux districts et aux communautés urbaines. Ainsi, le Premier ministre est concerné, en tant que maire, par tout ce qui touche aux transports dans l'agglomération bordelaise. Il n'est pas intéressé que par le métro, les problèmes ferroviaires le préoccupent également, et il est normal que la communauté urbaine soit associée au débat, car sa participation sera la plus importante.

Vous nous dites que nous faisons référence à la loi d'organisation du territoire, la loi Pasqua. Mais qui a souhaité qu'on introduise la notion de pays ? Et vous voudriez que les pays ne soient pas associés à la nouvelle politique des transports ?

M. Léonce Deprez. Ils font partie des régions !

M. Jean-Louis Idiart. Alors, supprimez l'intercommunalité et dites que ce sont les régions qui seront compétentes ! Mais c'est une curieuse façon d'aborder le problème.

De la même manière, il est normal que, dans les grands bassins et dans les grandes villes, les structures intercommunales soient associées. C'est conforme à l'esprit de la loi de décentralisation, dont les socialistes ont pris l'initiative, et cela va dans le sens souhaité lors de la création des communautés de communes, à l'origine de laquelle sont également les socialistes. Cela va aussi dans le sens de la loi d'organisation du territoire.

Mais, alors même que vous avez adopté un certain nombre de grands principes, aujourd'hui où il faut les traduire clairement dans la réalité, tout le monde se volatilise et l'on fait référence à d'autres textes, dont certains sont à venir. On nous fait rêver sur le futur, alors que ce que nous demandons, c'est que l'on tienne compte des textes qui ont été adoptés, qu'on les applique et que l'on considère désormais les régions, les départements, les districts et les communautés urbaines comme de véritables partenaires.

Vous avez en fait occulté le problème. Vous avez voté des principes généraux mais, lorsqu'il s'agit de les mettre en œuvre, il n'y a plus personne !

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

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

La LOTI a été adoptée en 1982, à une époque où les communautés de communes n'existaient pas, non plus que les pays, qui ont été créés dix ans plus tard. Cette loi, dans sa sagesse, envisage les « groupements de communes ». Cette notion inclut à l'évidence les districts, les communautés de communes et les pays.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 376.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements n°s 37 et 377, pouvant être soumis à une discussion commune en dépit des endroits où ils s'insèrent.

L'amendement n° 37, présenté par MM. Auchédé, Gayssot, Grandpierre et les membres du groupe communiste, est ainsi rédigé :

« Compléter la dernière phrase du premier alinéa de l'article 1^{er} par les mots : "après consultation du conseil national des transports". »

L'amendement n° 377, présenté par MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Penec et les membres du groupe socialiste, est ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du premier alinéa de l'article 1^{er}, après les mots : "par l'Etat", insérer les mots : "après consultation du conseil national des transports". »

La parole est à M. Michel Grandpierre, pour soutenir l'amendement n° 37.

M. Michel Grandpierre. Nous proposons que la consistance et les caractéristiques du réseau soient fixées par l'Etat après avis du Conseil national des transports. Cette demande est largement partagée par les membres de cette instance et je crois même que son président a déclaré publiquement qu'il était du ressort du CNT de donner un avis à ce sujet.

Je rappelle aussi que le Conseil national des transports rassemble des professionnels du transport, les organisations syndicales, les associations d'usagers, des élus et des représentants de l'Etat.

Son originalité tient au fait que les différents modes de transport y sont présents, ce qui permet d'avoir une approche globale des problèmes posés par les transports et par leur organisation. C'est au sein de structures de ce

type qu'on pourra faire reculer la concurrence entre les modes de transport pour y substituer une indispensable complémentarité.

Loin d'être une perte de temps, une telle concertation serait, à n'en pas douter, d'une efficacité certaine. Tel est le sens de notre amendement.

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour soutenir l'amendement n° 377.

M. Jean-Jacques Filleul. Cet amendement propose que la consistance et les caractéristiques principales du réseau ferré soient fixées par l'Etat après consultation du Conseil national des transports.

Le CNT est tout à fait compétent en ce domaine car il réunit les professionnels des transports, les organisations syndicales, les usagers, les élus et les représentants de l'Etat.

Il permet d'envisager la consistance du réseau dans une approche globale de l'organisation des transports, fondée sur la complémentarité plutôt que sur la concurrence ; le consulter est un gage d'efficacité pour un réel développement du service public du rail.

Nous considérons que l'Etat doit par ailleurs s'engager à compenser les coûts de remise en état des lignes régionales, à clarifier les responsabilités des collectivités territoriales, à apporter un soutien financier et à pérenniser, comme nous l'avons demandé, les moyens transférés aux régions, ainsi qu'à mettre en œuvre une péréquation tarifaire simple et incitative et, enfin, à éviter les inégalités d'infrastructures et de tarifs entre les régions riches et les régions pauvres.

Le Conseil national des transports, dont le rôle et les compétences doivent être préalablement redéfinis, jouera, si vous en décidez ainsi, un rôle actif dans toutes ces évolutions et dans les arbitrages concernant la couverture du territoire national.

Le CNT sera d'autant plus utile, monsieur le ministre, que votre loi va être votée par une majorité parlementaire dont nous avons dit qu'elle était décalée par rapport à la France réelle.

M. Michel Bouvard. Nous ne sommes pas du tout décalés ! Nous sommes parfaitement en phase !

M. Jean-Jacques Filleul. Il faudrait qu'un organisme assure un rôle de conseil et affirme une ambition. C'est d'autant plus important que le réseau nécessitera de nombreux investissements, notamment pour la mise en place des plates-formes combinées et le désengorgement de la banlieue parisienne, sans compter les efforts prodigieux qui doivent être réalisés pour assurer le confort des voyageurs.

De mauvaises réponses à ces graves questions mettraient inéluctablement en cause la qualité du réseau et sa densité.

Si vous acceptez cet amendement, monsieur le ministre, le CNT aura droit à la parole.

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

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

Pour l'amendement n° 37, les arguments sont les mêmes que pour l'amendement n° 33 : l'article 16 de la LOTI prévoit expressément que le Conseil national des transports est consulté sur les schémas nationaux de développement des transports et d'infrastructures ; il a d'ailleurs été consulté par le ministre pour la création de RFF.

En ce qui concerne l'amendement n° 377, la LOTI est suffisante, comme le reconnaît l'exposé sommaire de l'amendement.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement a le même avis que la commission : défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 37.
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 377.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 380, ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du premier alinéa de l'article 1^{er} après les mots : "par l'Etat", insérer les mots : "dans le cadre du schéma du réseau ferroviaire prévu au II de l'article 17 de la loi n° 95-115 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire". »

La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. S'il est de la responsabilité de l'Etat de définir la consistance et de préciser les principales caractéristiques du réseau ferroviaire, encore faut-il en prévoir les conditions.

Ce matin, M. le ministre a rappelé, à juste titre, que la loi s'appliquait dans sa souveraineté et sa majesté.

Le texte qui nous est proposé fait référence à une loi d'orientation des transports intérieurs – loi fameuse dont nous avons beaucoup parlé. Nous pensons qu'il faut ajouter la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

En effet, on doit prendre en compte, pour ce qui concerne l'aménagement du réseau ferré en France, à la fois les transports et l'aménagement du territoire.

Ainsi que l'a amplement montré hier M. Le Déaut, le réseau ferré a joué dans notre pays un rôle historique du point de vue de l'aménagement du territoire. C'est par un maillage serré, en étoile, centralisé, à partir de Paris, que s'est développé le territoire. Le développement du territoire est allé pratiquement de pair avec celui du réseau de chemin de fer.

Aujourd'hui, il s'agit de concevoir un aménagement du territoire nouveau, donnant aux régions leur toute-puissance, rompant avec la tradition jacobine, centralisée sur Paris, des chemins de fer.

Cela doit faire l'objet d'un large débat.

Un débat a eu lieu à l'occasion de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire. J'espère que nous aurons encore à débattre de cette question dans cette assemblée car il s'agit d'une grave question pour la représentation nationale. Le choix à faire n'est pas seulement celui du tracé d'une ligne ferroviaire : il faut choisir la manière dont le territoire doit être maillé et développé.

Je pourrais citer, tant sur le plan ferroviaire que sur le plan routier, de nombreux exemples.

S'agissant de ma région, il est difficile d'imposer l'axe lotharingien...

M. Michel Bouvard. La référence est dangereuse !

M. Christian Bataille. ... qui va du Nord - Pas-de-Calais au Midi, car Paris a un rôle d'aspirateur. (*Sourires.*)

Ces dernières années, nous avons réalisé de grands progrès dans le domaine autoroutier, grâce à l'A 26 et, dans le domaine ferroviaire, grâce au TGV, avec le contournement de Paris. Nous pouvons en réaliser d'autres.

Mais je m'arrêterai là, monsieur le président, car conter l'histoire de Lothaire me prendrait trop de temps. (*Sourires.*)

M. Michel Bouvard. Les nazis se sont beaucoup servis de cette référence !

M. Christian Bataille. Je compléterai ma démonstration à l'occasion d'autres amendements.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a rejeté l'amendement.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 380.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Grandpierre, Gayssot, Auchédé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 28, ainsi rédigé :

« Compléter la dernière phrase du premier alinéa de l'article 1^{er} par les mots : "en fonction de l'intérêt général". »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Vous connaissez, monsieur le ministre, l'inquiétude des cheminots et notre opposition à votre projet. Cette opposition résulte du risque que le service public ne soit lui-même remis en cause sur la base des orientations de Bruxelles et des choix du Gouvernement français, qui sont ceux de la déréglementation et de la privatisation.

En faisant référence à l'intérêt général, nous voulons empêcher une telle remise en cause.

J'ajoute que cette crainte des cheminots, qui est aussi la nôtre, n'est pas que nationale : elle se manifeste à l'échelle de l'Europe, comme on a pu le voir au mois de novembre dernier.

Les salariés des chemins de fer s'opposent à ce qui est en train de se construire ! Ils s'opposent à la casse, à la déréglementation du service public !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a rejeté l'amendement.

La préoccupation, légitime, exprimée par M. Gayssot nous semble satisfaite par le projet de loi, qui précise, au premier alinéa de son article 1^{er}, que RFF doit agir « conformément aux principes du service public ».

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. L'Etat est par nature garant de l'intérêt général. Par conséquent, le Gouvernement est défavorable à l'amendement.

M. le président. Monsieur Gayssot, maintenez-vous l'amendement ?

M. Jean-Claude Gayssot. Oui, monsieur le président.

L'Etat devrait toujours avoir le souci fondamental de l'intérêt général, mais tel n'est pas toujours le cas. Il ne suffit pas de faire référence à l'Etat dans un texte pour être certain que l'intérêt général sera pris en compte.

Vous êtes partisans de l'Europe libérale, du traité de Maastricht, de la monnaie unique. Quant à nous, nous considérons, comme la majorité des Français aujourd'hui, que tout cela ne va pas dans le sens de l'intérêt général et que, dans ces conditions, il vaut mieux préciser dans les textes que l'intérêt général doit être respecté.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. M. Gayssot a oublié que, sur le traité de Maastricht, le peuple français avait été consulté et qu'il l'avait, à une large majorité, approuvé.

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

M. Jean-Claude Gayssot. Monsieur le ministre, vous avez oublié que le candidat Chirac avait proposé que les Français soient consultés avant le passage à la monnaie unique.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. C'est une autre histoire !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 28. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Gayssot, Grandpierre, Auchedé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 31, ainsi rédigé :

« Compléter la dernière phrase du premier alinéa de l'article 1^{er} par les mots : "dans le respect de la complémentarité avec les autres réseaux de transport". »

La parole est à M. Michel Grandpierre.

M. Michel Grandpierre. Avec cet amendement, nous proposons d'inscrire clairement dans le projet de loi la nécessaire complémentarité entre les voies de chemin de fer et les autres réseaux de transport.

Vous l'aurez compris, l'objectif est d'intégrer la nécessaire coopération entre les différents modes de transport, tant ferroviaires que routiers, aériens ou fluviaux. Il s'agit notamment de préciser d'entrée tout l'intérêt du développement du transport multimodal, par exemple.

La nouvelle coopération entre le rail et la route est au centre de nos préoccupations et je sais que bon nombre de mes collègues ici présents partagent notre souci. Le récent conflit des routiers a d'ailleurs mis en évidence les convergences qui existent en ce domaine. Un constat s'est en effet imposé à cette occasion : la confrontation concurrentielle entre les modes de transport, les entreprises et les salariés eux-mêmes aboutit inexorablement à d'importants gâchis économiques et environnementaux, ainsi qu'à un véritable recul social.

L'Etat doit donc prendre ses responsabilités pour permettre le développement de la complémentarité.

Selon nous, la réforme proposée par le Gouvernement dégage l'Etat de toute nouvelle prise de responsabilités sur le plan financier. L'ensemble de nos interventions s'inscrit en conséquence dans une logique de réengagement de l'Etat dans la politique des transports, tout en rejetant le poids des critères de Maastricht qui justifient, pour une part, les choix gouvernementaux.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a rejeté l'amendement car celui-ci est satisfait par la LOTI, en particulier par son article 4.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. M. le rapporteur a pleinement raison. Le Gouvernement est lui aussi défavorable à l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 31. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Grandpierre, Gayssot, Auchedé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 32, ainsi rédigé :

« Compléter la dernière phrase du premier alinéa de l'article 1^{er} par les mots : "qui prend en compte les besoins de développement des régions et des bassins d'emploi". »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Nous proposons que l'Etat, lorsqu'il définira la consistance et les caractéristiques principales du réseau ferré, prenne en compte les besoins de développement des régions et des bassins d'emploi.

On a parlé ce matin de la ligne Béziers-Millau-Neusargues-Paris, et plusieurs collègues ont dénoncé la situation de leur région. On pourrait multiplier les exemples.

Le présent amendement est à nos yeux essentiel.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a rejeté l'amendement, qui lui a semblé satisfait par de nombreuses dispositions législatives en vigueur, et notamment par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. L'amendement est également satisfait par l'article 14 de la LOTI. (« Ah ! » *sur les bancs du groupe socialiste.*) Défavorable !

M. le président. Monsieur Gayssot, l'amendement est-il maintenu ?

M. Jean-Claude Gayssot. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 32. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 379, ainsi rédigé :

« Compléter la dernière phrase du premier alinéa de l'article 1^{er} par les mots : "et notamment dans une perspective multimodale". »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Tout au long de la matinée, plusieurs collègues ont précisé ce que nous souhaitions en matière de multimodalité. A cet égard, le présent amendement se justifie par son extrême pertinence au regard du projet de loi lui-même.

Monsieur le ministre, jusqu'à présent, les transports collectifs ont été les parents pauvres des différents budgets et n'ont pas bénéficié des priorités d'investissement.

M. Michel Bouvard. Le budget des transports est en progression ! Vous dites n'importe quoi !

M. Jean-Jacques Filleul. Le fonds d'investissement des transports terrestres et voies navigables devrait servir, par le biais d'une taxe sur les concessionnaires d'autoroutes et les titulaires d'ouvrages hydroélectriques, à financer des lignes ferroviaires d'aménagement du territoire, le développement des transports combinés et la réalisation de voies navigables.

Je remarque au passage qu'alors que ce fonds est censé être pérenné avec la route, on oublie en l'occurrence les transports collectifs urbains, dont j'ai suffisamment parlé pour que vous puissiez mesurer tout l'intérêt que nous y portons.

La plus grande partie du fonds, soit 84 %, est malheureusement réaffectée aux infrastructures routières.

Alors que nous débattons du service public ferroviaire, tous les réflexes de l'Etat et de nombre de collectivités locales, en particulier régionales, sont encore orientés vers la route.

Le fonds est la preuve que, sans politique multimodale des infrastructures de transport, la route reste et restera dominante au mépris des préoccupations de « développement durable », autre thème qui a été longuement développé.

Nous souhaitons que puissent être dégagés les fonds qui permettraient d'investir dans des infrastructures ferroviaires, mais aussi dans des voies navigables. L'intermodalité ne doit pas être un simple mot que l'on prononce dans des débats théoriques : elle doit être une réalité sur le territoire national.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission, considérant que la LOTI comporte toutes les dispositions nécessaires en faveur du transport multimodal, auquel nous attachons tous une grande importance, a rejeté l'amendement.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 379.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Auchedé, Gayssot, Grandpierre et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 30, ainsi rédigé :

« Compléter la dernière phrase du premier alinéa de l'article 1^{er} par les mots : "afin de favoriser l'égalité d'accès au réseau sur l'ensemble du territoire". »

La parole est à M. Michel Grandpierre.

M. Michel Grandpierre. Le principe d'égalité d'accès est un principe constitutionnel auquel nous sommes attachés. Il caractérise la notion même de service public.

Le présent amendement tend à fixer un objectif essentiel à la définition de la consistance et des caractéristiques principales du réseau.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a rejeté l'amendement.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 30. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. MM. Auchedé, Gayssot, Grandpierre et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 29, ainsi rédigé :

« Compléter la dernière phrase du premier alinéa de l'article 1^{er} par les mots : "afin de permettre sa nécessaire adaptabilité aux exigences de son temps". »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Nous avons le souci de faire en sorte que le réseau soit adapté aux exigences de son temps, en fonction des progrès techniques. Cette adaptabilité doit être une des caractéristiques permanentes de toute définition du service public.

Il convient à cet égard de se projeter dans l'avenir.

Un réel service public du transport des marchandises, qui s'appuie sur l'activité fret de la SNCF et sur le groupe GEODIS, dont nous demandons l'arrêt du processus de privatisation, est nécessaire. Il convient de promouvoir le transport ferroviaire de fret sous toutes ses formes – transport combiné, wagons isolés, trains entiers –, ce qui implique de substituer la notion de flux régulé à celle du flux tendu à partir de critères déterminés par les salariés, par les représentants de la nation, par l'Etat et par la SNCF, tout en tenant compte de l'équilibre des différentes activités sur le territoire.

Nous devons, à terme, permettre une adaptabilité convenable du réseau aux exigences nouvelles de progrès social et démocratique.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a rejeté l'amendement.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. L'amendement tend à introduire une précision superflue et, surtout, sa rédaction est imprécise. Le Gouvernement ne peut donc qu'y être défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 29. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. MM. Gayssot, Grandpierre, Auchedé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 52, ainsi rédigé :

« Compléter la dernière phrase du premier alinéa de l'article 1^{er} par les mots : "notamment en concertation avec les associations nationales d'élus locaux". »

La parole est à M. Michel Grandpierre.

M. Michel Grandpierre. Avec cet amendement, nous persévérons en proposant que les associations nationales d'élus locaux soient véritablement consultées.

La consistance et les caractéristiques principales du réseau ferré doivent être fixées en concertation avec les collectivités locales.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement, qui est satisfait par l'article 14 de la LOTI.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Pour la même raison que la commission, le Gouvernement est défavorable à l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 52.
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Auchedé, Gayssot, Grandpierre et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 34, ainsi rédigé :

« Compléter la dernière phrase du premier alinéa de l'article 1^{er} par les mots : « et en concertation avec les associations représentatives des usagers du transport ferroviaire ». »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Tous nos amendements ont pour objectif de renforcer la dimension démocratique et les exigences de consultation des salariés et des élus des collectivités territoriales.

Par cet amendement n° 34, nous proposons que l'Etat définisse la consistance et les caractéristiques principales du réseau ferroviaire en concertation avec les associations représentatives des usagers. Je remarque d'ailleurs que la direction de la SNCF et le Gouvernement parlent plus facilement de clients que d'usagers, mais cela se discute. Le service public a-t-il pour ambition de se fonder uniquement sur des critères marchands ? Bannir la notion d'usager comme vous le faites semble signifier que le service public fonctionnera à la tête du client. Nous sommes quant à nous favorables à la notion d'« usagers », non pas pour tout aplatir ou uniformiser, car nous savons qu'il faut développer des démarches commerciales à la SNCF, pour le fret comme pour le voyageur. Simplement, nous considérons que la notion d'usager n'est pas archaïque et qu'elle peut même être porteuse d'une dimension d'intérêt général. En tout cas, nous souhaitons que les organisations représentatives d'usagers soient consultées lorsqu'il s'agira de définir la consistance du réseau.

M. Daniel Mandon. Sans oublier les chefs de gare !

M. Jean-Claude Gayssot. Qu'est-ce que vous avez contre les chefs de gare ?

M. Daniel Mandon. Rien, précisément. Mais ils ne sont pas mentionnés, et vous n'avez pas présenté d'amendement sur les chefs de gare !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Défavorable.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Je n'avais pas l'intention de me contenter de vous dire que le Gouvernement était défavorable à votre amendement, monsieur Gayssot. Je tenais à vous préciser que, pour le ministre des transports, il y a, d'une part, les usagers des transports et, d'autre part, les clients des entreprises de transport. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. Julien Dray. Voilà une précision sémantique utile. Au moins, les choses ont été précisées !

M. Léonce Deprez. Deuxième formule historique !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 34.
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Auchedé, Gayssot, Grandpierre et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 33, ainsi rédigé :

« Compléter la dernière phrase du premier alinéa de l'article 1^{er} par les mots : « et en concertation avec les organisations syndicales représentatives du personnel de la société française des chemins de fer français ». »

La parole est à M. Michel Grandpierre.

M. Michel Grandpierre. Nous souhaitons compléter la dernière phrase du premier alinéa de l'article 1^{er} par les mots : « et en concertation avec les organisations syndicales représentatives du personnel de la société française des chemins de fer français ».

Par cet amendement, nous proposons que la consistance et les caractéristiques principales du réseau ferré soient fixées par l'Etat en concertation avec les syndicats représentatifs des cheminots.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement. En fait, l'Etat fixera la consistance et les caractéristiques du réseau dans les conditions prévues à l'article 14 de la LOTI qui est satisfaisant sur ce point également.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 33.
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Auchedé, Gayssot, Grandpierre et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 18, ainsi rédigé :

« Après le premier alinéa de l'article 1^{er}, insérer les alinéas suivants :

« L'Etat apporte son concours financier au fonctionnement et au développement de l'établissement public visé au premier alinéa en raison de la contribution essentielle du transport ferroviaire à la vie économique et sociale de la nation, du rôle qui lui est assigné dans la mise en œuvre du droit au transport et de ses avantages en ce qui concerne la sécurité et l'énergie.

« Ce concours tient compte des responsabilités spécifiques à l'entreprise en matière d'infrastructures et des objectifs d'assainissement progressif de sa situation financière. Il l'incite à développer ses activités ainsi qu'à améliorer sa gestion, sa productivité et ses résultats financiers. Ses modalités sont définies notamment par un cahier des charges. »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Cet amendement tend à préciser à nos yeux l'un des devoirs essentiels de l'Etat à l'égard de l'établissement public à qui il veut confier le réseau ferré national.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement, car les préoccupations qu'il exprime sont, pour l'essentiel, satisfaites par l'article 12 du projet de loi.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 18. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Gayssot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 19, ainsi rédigé :

« Après le premier alinéa de l'article 1^{er}, insérer l'alinéa suivant :

« L'établissement public visé au premier alinéa de l'article 1^{er} fonctionne exclusivement avec du personnel mis à sa disposition par la Société nationale des chemins de fer français recruté sur la base du volontariat, et qui continue pendant toute la durée de sa mise à disposition, à bénéficier du statut, des droits, garanties et avantages sociaux liés à son entreprise d'origine. »

La parole est à M. Michel Grandpierre.

M. Michel Grandpierre. Nous suggérons, par cet amendement, de faire fonctionner RFF avec du personnel mis à sa disposition par la SNCF. Pour respecter les conditions de l'affectation des personnels, leur statut et les garanties sociales et collectives, la loi qui fonde les relations entre RFF et la SNCF doit prévoir la continuité statutaire.

Par ailleurs, cet amendement a pour objet d'assurer la continuité de l'exploitation en phase de grands travaux. En effet, l'accumulation des connaissances techniques, des savoir-faire est indispensable pour assurer la pérennité du réseau. Celui-ci, qui est exploité par la SNCF, ne peut souffrir de contretemps tant dans la procédure de mise en œuvre des entretiens et de remise à niveau que dans la programmation et le phasage des travaux, et l'effet « réseau » doit être préservé dans la qualité des acheminements et des dessertes.

L'esprit de concertation qui doit présider aux relations entre le nouvel établissement public industriel et commercial et la SNCF suppose que les personnels nécessaires au fonctionnement du nouvel établissement soient des agents de la SNCF au fait des conditions d'entretien et de maintenance de l'infrastructure. Ces considérations sont très importantes au regard des contraintes qui pèsent sur l'organisation et la valorisation des grandes opérations programmées de renouvellement de voies, qui demandent des interruptions de circulation sur de larges tranches horaires, tout en permettant l'organisation d'un trafic de substitution ou la possibilité d'intercaler des circulations entre deux phases de travaux. Ce serait, selon nous, un gage d'efficacité autant qu'une manière de préserver le statut et les droits dont bénéficient actuellement les cheminots qui seront transférés vers la nouvelle structure.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement. Il ne lui est pas apparu opportun de restreindre *a priori* les possibilités de recrutement de RFF, qui emploiera environ 200 personnes.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. L'objet essentiel de la loi est justement la création d'un nouvel établissement public disposant d'une liberté d'appréciation. Dans les structures anciennes, le problème était réglé à l'intérieur de l'établissement public SNCF. On a vu les résultats ! Nous

voulons donc donner au nouvel établissement public les moyens d'effectuer cette expertise, qui nous paraît essentielle. Et s'il est bien évident que les personnels de la SNCF pourront être mis à disposition de RFF dans le cadre de leur statut, il ne faut pas empêcher le nouvel établissement public de procéder à d'autres recrutements. Telles sont les raisons pour lesquelles le Gouvernement est défavorable à cet amendement.

M. Christian Bataille et M. Georges Sarre. Quel sera le statut des autres personnels ?

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 19. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Grandpierre, Gayssot, Auchédé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 20, ainsi rédigé :

« Après le premier alinéa de l'article 1^{er}, insérer l'alinéa suivant :

« Sur la demande de plusieurs régions ou de ville chef-lieu de département, par convention avec la Société nationale des chemins de fer français et avec l'Etat, cet établissement établit des plans annuels et pluriannuels de modernisation et de développement du réseau ferré national afin d'améliorer les lignes permettant de mieux les desservir et de les relier entre elles. »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Je remarque au passage que M. le ministre n'a pas précisé le statut des personnels du nouvel établissement dans la réponse qu'il vient de faire.

Par l'amendement n° 20 nous proposons de concourir à l'amélioration des dessertes inter-régionales, notamment des liaisons transversales qui sont le plus souvent délaissées. Son adoption permettrait d'inverser la tendance actuelle en matière d'aménagement et de développement ferroviaire. Cela présenterait l'avantage de renforcer le pouvoir d'action des principales collectivités territoriales, qui ne manqueraient pas d'agir dans le sens de l'intérêt général. Cela permettrait enfin d'engager un processus de reconquête qu'il convient d'impulser en faveur du transport ferroviaire en général, et pas seulement du transport de voyageurs. En effet, il nous faut penser dès maintenant à ce que doit être demain la SNCF. L'adoption de cet amendement contribuerait en outre à l'intégration pleine et entière du transport ferroviaire de marchandises dans le secteur public, objectif trop souvent ignoré.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé cette proposition qui n'est compatible ni avec les dispositions de l'article 14 de la LOTI, ni avec celles de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. M. le rapporteur a tout à fait raison, cet amendement n'est ni compatible ni cohérent. Le Gouvernement y est défavorable.

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

M. Jean-Jacques Filleul. Depuis le début du débat sur RFF, nous avons évoqué plusieurs fois le problème du personnel de ce nouvel établissement public. Ce que vient de nous dire M. le ministre nous trouble encore un peu

plus. Quel sera le statut exact des nouveaux personnels qui seront embauchés par RFF ? Nous avons entendu beaucoup de choses et nous avons cru comprendre que cet établissement emploierait des cheminots réaffectés. Lorsque je suis intervenu mardi, j'ai expliqué que le coût de RFF viendrait se superposer à celui de la SNCF et que ce ne serait donc pas vraiment intéressant. Il serait en effet préférable de consacrer le milliard de francs par an de dépenses supplémentaires à l'amélioration des transports ferroviaires. Monsieur le ministre, il serait bon que vous expliquiez aujourd'hui, à la représentation nationale, quel sera le statut exact des agents qui seront intégrés dans RFF.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Les choses sont bien claires. Elles sont d'ailleurs précisées depuis très longtemps. Le nouvel établissement public emploiera trois sortes de personnels : des personnels sous le statut des établissements publics, des personnels de la SNCF qui seront volontaires et conserveront leur statut de cheminot et des fonctionnaires, qui auront donc le statut de fonctionnaire.

M. Georges Sarre. Cela va être simple !

M. Julien Dray. Oui, je plains le directeur des relations humaines !

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. En tout cas, c'est clair !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 20. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Auchedé, Gayssot, Grandpierre et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 21, ainsi rédigé :

« Après le premier alinéa de l'article 1^{er}, insérer l'alinéa suivant :

« Par convention avec la Société nationale des chemins de fer français et l'Etat, cet établissement établit des plans annuels et pluriannuels d'électrification ou de rectification des lignes afin d'améliorer les performances du réseau et de prendre en compte les besoins de développement économique et social des régions. »

La parole est à M. Michel Grandpierre.

M. Michel Grandpierre. Les contrats de plan étant supprimés, il nous faut bien imaginer les moyens prévisionnels pour envisager des investissements, sinon le réseau et, par conséquent, les performances de la SNCF en souffriront rapidement.

Dans ce domaine, on ne peut pas se contenter d'actions ponctuelles dont l'utilité est mal définie et qui ne s'insèrent pas dans une cohérence globale. Cet amendement vise à apporter quelques éléments de réponse au développement économique et social des régions les plus concernées par un aménagement équilibré du territoire.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement. En fait, rien n'interdit à la SNCF et à RFF de conclure ce genre de conventions.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Pour les mêmes raisons que la commission, le Gouvernement est défavorable à cet amendement.

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

M. Jean-Jacques Filleul. J'avoue que nous n'avons pas compris grand-chose à la réponse de M. le ministre sur le statut des personnels de RFF. Nous souhaitons donc, monsieur le président, une suspension de séance pour faire le point.

M. le président. Je suppose que vous avez un pouvoir, monsieur Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Bien sûr, monsieur le président !

M. le président. Avant de suspendre la séance, je vais donner la parole à M. Bataille, puis à M. Sarre.

M. Christian Bataille, vous avez la parole.

M. Christian Bataille. La distinction que M. le ministre a effectuée entre les salariés des établissements publics, les cheminots et les fonctionnaires est d'une subtilité qui nous échappe totalement et nous avons effectivement besoin d'y réfléchir.

M. le président. La parole est à M. Georges Sarre.

M. Georges Sarre. Monsieur le ministre, moi qui ai siégé dans des commissions paritaires, j'aurais besoin de quelques éclaircissements. Vous avez opéré une distinction entre les gens qui seront recrutés par et pour l'établissement public, mais le seront-ils par concours ou par contrat ? Le droit public s'appliquera-t-il ? D'où viendront les fonctionnaires ? Pour le personnel qui sera détaché de la SNCF, les choses sont simples, mais pour les autres, franchement, c'est la bouteille à l'encre ! Comment cela se passera-t-il, et dans quelles conditions ? Comment les déroulements de carrière s'effectueront-ils ? Bref, quelle sera la garantie apportée à ces personnels ?

M. le président. Je vais maintenant faire droit à la demande de suspension de séance. De combien de temps souhaitez-vous disposer pour analyser la réponse du ministre, monsieur Filleul ?

M. Jean-Jacques Filleul. Vingt minutes, monsieur le président.

M. le président. Je vous propose un quart d'heure.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à seize heures quinze, est reprise à seize heures quarante.*)

M. le président. La séance est reprise.

La discussion de l'amendement n° 21 a eu lieu, et je vais maintenant le mettre aux voix.

M. Emile Zuccarelli. Je demande la parole, monsieur le président.

M. le président. Je vous en prie, mon cher collègue.

M. Emile Zuccarelli. Tout à l'heure, monsieur le président, dans votre sagesse, vous avez bien voulu accorder une suspension de séance à la demande du groupe socialiste. Mais je souhaite, à mon tour, me faire l'écho des mêmes préoccupations et demander à M. le ministre quelques précisions qui me paraissent indispensables à ce stade du débat, notamment sur le statut des personnels de Réseau ferré de France.

Nous avons bien compris que, au sein de cette entreprise, il y aurait coexistence de plusieurs statuts : celui des cheminots, celui des fonctionnaires d'Etat et celui d'EPIC. Or nous ne savons pas exactement ce que recouvre le statut d'EPIC. En outre, nous voyons très mal, dans le flou où nous nous trouvons, comment s'organiserait la coexistence de ces trois statuts à l'intérieur du même établissement.

M. le ministre pourrait-il nous apporter quelques précisions sur ce statut d'EPIC ?

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Il faut rendre aux choses leurs justes proportions.

J'ai eu l'occasion de le dire, à plusieurs reprises : Réseau ferré de France sera un établissement public à caractère industriel et commercial, qui comprendra environ 200 personnes.

Il y aura, comme dans tout EPIC de cette nature, des fonctionnaires qui seront en position de détachement.

Il y aura des personnels qui seront engagés sous contrat.

M. Julien Dray. Privé ou public ?

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Il y aura des cheminots volontaires qui conserveront leur statut.

Cette présentation a été faite à plusieurs reprises aux organisations syndicales et aucune observation n'a été formulée.

Je pourrais citer de très nombreux établissements publics à caractère industriel et commercial dont les personnels relèvent très exactement de ce qui est prévu pour Réseau ferré de France.

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

M. Julien Dray. Les organisations syndicales, certaines organisations syndicales, n'ont peut-être pas vu la subtilité de vos propos – mais elle existe – sur les différents statuts des personnels.

Vous dites : « fonctionnaires », on connaît le statut de la fonction publique ; « cheminots », on connaît aussi le statut des employés de la SNCF ; mais s'agissant des « personnels recrutés sous contrat », la question se pose : contrat de droit privé ou contrat de droit public ? Cette distinction est essentielle car, à partir du moment où des contrats de droit privé sont mis, de fait, en situation de compétition avec d'autres statuts, il y a diversité dans la gestion de ces personnels : les premiers se trouvent sous des pressions d'un type différent par rapport à ceux qui bénéficient des garanties que présente le statut de la fonction publique. Nous craignons que cette diversité de statuts n'entraîne progressivement la remise en cause des statuts de la fonction publique ou assimilés du seul fait de la généralisation des contrats de droit privé et de la logique de flexibilité qui y est liée, et que beaucoup d'entre nous dénoncent aujourd'hui comme un élément de précarité très difficile à vivre pour nombre de nos concitoyennes et de nos concitoyens.

Quelles que soient les garanties sémantiques que vous avez données, à plusieurs reprises, sur le maintien du statut, que vous ne voulez pas, à juste titre, remettre en cause, notamment s'agissant de la retraite qui a été au cœur du conflit de 1995, on voit bien que cette diversité de situations pourrait progressivement remettre en cause

le statut de la fonction publique et les avantages acquis par les salariés compte tenu de la pénibilité du travail qu'ils effectuent. Nous sommes donc bien au cœur du problème.

Il est possible que les organisations syndicales n'aient pas remarqué cette distinction, mais notre travail, au cours de ce débat, est précisément de mettre le doigt sur ce point et d'attirer l'attention des salariés, et donc de la représentation nationale, sur les dangers qu'il y a et qui, de fait, remettront inévitablement en cause le profil de service public, tel que vous voulez le définir. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

M. Christian Bataille. De façon incidente, nous touchons là un problème qui est au cœur du projet que nous discutons.

M. le ministre vient de nous apporter un complément de réponse qui n'est pas du tout satisfaisant.

Après nous avoir parlé des cheminots, des fonctionnaires, il nous parle de personnes qui seraient engagées sous contrat. A ma connaissance, ce sont des contractuels. Par conséquent, on substitue à des emplois statutaires garantis des emplois précaires. Nous sommes bien là au cœur du sujet.

Je ne lis peut-être pas suffisamment la presse, je ne m'informe peut-être pas suffisamment, mais, monsieur le ministre, quand vous faites référence aux conversations que nous avons eues avec les organisations syndicales, la représentation nationale n'a pas d'information suffisante sur ce point.

M. Julien Dray. La transparence !

M. Christian Bataille. Il semble bien effectivement que des choses importantes aient été dites, mais nous ne savons pas si réellement elles ont fait l'objet d'un accord ni avec qui.

Monsieur le ministre, nous vous demandons de nous en dire plus sur les conversations et les accords que vous revendiquez avec les organisations syndicales et notamment sur ce qu'elles pensent de cette perspective d'embauche de personnel sous contrats d'EPIC, dont on ne sait pas bien s'ils sont de droit public ou de droit privé.

M. le président. La parole est à M. Georges Sarre.

M. Georges Sarre. Monsieur le ministre, vous nous dites que l'établissement public comptera environ 200 personnes et qu'il y aura trois types de statuts : statut de la fonction publique, statut de la SNCF et contrats.

Premièrement, avez-vous déjà un décret en préparation pour organiser tout cela ? Je vous rappelle que vous avez parlé de transparence !

Deuxièmement, pourquoi les agents de cet EPIC n'auraient-ils pas le même statut que les cheminots ? Cette situation aurait le mérite de rassurer tout le monde, le mérite de la simplicité, de la transparence et de la clarté.

Troisièmement, comment le directeur des ressources humaines va-t-il s'y prendre pour gérer tout cela ? Trois statuts pour 200 personnes ! Franchement, vous cherchez les difficultés et les complications ! Il me semble qu'il faut faire simple. C'est pourquoi je vous demande d'aligner le statut des personnels de cet établissement public sur celui de la SNCF.

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

M. Jean-Claude Gayssot. On répond aux cheminots que 999 agents sur 1 000 resteront à la SNCF et qu'un sur mille ira dans la nouvelle société.

Nous avons demandé que le statut – je vous renvoie à l'amendement défendu par Michel Grandpierre – soit celui des cheminots. D'après nos informations, il n'est plus question d'un statut mais d'une multiplicité de statuts dans cette nouvelle entreprise publique. C'est un problème sérieux et grave auquel il faut que vous apportiez une réponse, surtout si les organisations syndicales ont accepté, selon vous, cette multiplicité de statuts. A une entreprise publique doit correspondre un statut précis.

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

M. Jean-Jacques Filleul. Concernant le personnel de statut privé dans l'EPIC, je me pose une question.

Les collectivités territoriales ne peuvent pas, en application de la loi Hoeffel, embaucher de contractuels privés plus d'un an, sinon elles peuvent être traduites devant le tribunal administratif par le préfet. Comment dès lors, monsieur le ministre, dans cet EPIC, pourraient subsister longtemps des statuts privés ?

J'aimerais être rassuré sur la pérennité de l'emploi dans l'établissement public.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Pour en terminer avec ce faux débat (« Non ! » sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste), je tiens à dire qu'il s'agit du fonctionnement juridique régulier des établissements publics à caractère industriel et commercial. Il y en a des dizaines. M. Sarre le sait bien puisqu'il a créé « Voies navigables de France », qui fonctionne dans les mêmes conditions.

C'est donc un faux débat. Vous connaissez très bien le fonctionnement des établissements publics à caractère industriel et commercial, mais vous voulez allonger la discussion sur ce thème. Le Gouvernement ne vous suivra pas davantage.

M. le président. La parole est à M. Etienne Garnier.

M. Etienne Garnier. Sur ce point, je comprends très bien que l'opposition manifeste des craintes, mais elle n'avance aucune conséquence de faits qui lui donnerait le droit de dire que, dans cette affaire, nous ne nous conduisons pas bien.

Le ministre, M. Pons, a exposé les raisons – seriez-vous contre ? –, les motifs et les modalités, même à propos de la dette, de ce projet de loi. Vous avez parfaitement le droit, mes chers collègues de l'opposition, de penser qu'il ne débrouille guère la situation, mais certains – la majorité – et peut-être aussi certaines autres organisations, ont pensé que, avec les transitions nécessaires, cela n'était pas si critiquable.

Hier, aujourd'hui, vous faites part de vos craintes à propos d'un établissement public de plusieurs centaines de personnes. Vous vous interrogez – au fond, vous craignez et l'opposition est là pour craindre – ...

M. Christian Bataille. Vous êtes d'accord avec nous !

M. Etienne Garnier. ... sur les conditions dans lesquelles seront gérées les trois catégories de personnels dont nous parlons.

M. Jean-Louis Idiart. On ne le sait pas !

M. Jean-Claude Gayssot. On fait notre boulot !

M. Etienne Garnier. Telle est, avec les prolégomènes d'usage que vous avez utilisés et que vous ne sauriez nier, la question que vous posez.

M. Julien Dray. Vous êtes dans l'opposition, monsieur Garnier !

M. Etienne Garnier. Permettez-nous de ne pas avoir, sur la façon de traiter certaines évolutions des personnels d'un établissement public, tout à fait les mêmes conceptions que les vôtres. Ainsi, M. Gayssot souhaite que l'ensemble du personnel de l'établissement public – je le comprends parfaitement – soit soumis au statut de la SNCF.

M. Michel Grandpierre. C'est ce que nous avons demandé dans l'amendement n° 19.

M. Etienne Garnier. Cela ne sera pas le cas et cela ne justifie pas le continuum absolu des craintes, des inquiétudes et des observations de l'opposition depuis hier, craintes et inquiétudes qu'elle a sûrement, sinon elle ne tiendrait pas ce discours, mais qu'elle a un peu moins qu'elle ne le dit.

Les établissements publics évoluent. En Amérique, en Allemagne, ils ont évolué. Est-ce que l'Amérique est notre exemple ? La réponse est non. Est-ce que l'Allemagne est notre exemple ? La réponse est non.

M. Christian Bataille. C'est bien de le dire !

M. Etienne Garnier. Permettez-nous cependant d'envisager que les trois catégories de personnels de cet établissement public soient administrées non pas de la même manière mais différemment sans que l'on puisse reprocher au Gouvernement d'attenter à leur dignité et à leur rémunération dans le cadre de cette réforme.

Est-ce ce discours que vous vouliez entendre, chers collègues de l'opposition ? Je me permets de vous le tenir avec toute la considération que je vous porte.

M. Julien Dray. C'était très clair, monsieur Garnier !

M. le président. La parole est à Madame Ségolène Royal.

Mme Ségolène Royal. Ce débat est en effet très intéressant parce que, au fur et à mesure qu'il se déroule, apparaissent enfin au grand jour les raisons pour lesquelles le Gouvernement a organisé la scission de la SNCF.

M. Etienne Garnier. Il y en a d'autres !

Mme Ségolène Royal. Dans un premier temps, vous nous avez dit que la directive européenne 91-440 l'exigeait.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Je n'ai jamais dit cela !

M. Etienne Garnier. Jamais !

Mme Ségolène Royal. Je vous prie de m'excuser : si vous ne l'avez pas dit, le rapporteur l'a dit et c'est écrit dans le rapport. (*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. Julien Dray. C'est dans les cinq premières pages du rapport !

Mme Ségolène Royal. Or la directive européenne, sauf erreur de ma part, n'exige qu'une division comptable et, vous, vous organisez une division institutionnelle à laquelle la réglementation européenne ne vous contraint pas.

Première question : pourquoi cette division ? Les contraintes européennes ne l'imposent pas.

Ensuite, vous avez dit, le rapporteur a dit, et plusieurs intervenants ont dit : « On coupe la SNCF en deux pour l'alléger du fardeau de sa dette. » Nous ne comprenons pas ! Nous avons un établissement public déficitaire, vous en créez un autre déficitaire. Au lieu d'avoir un seul établissement public déficitaire dans lequel on aurait isolé la charge d'infrastructure dans un compte à part – c'était l'alternative possible –, nous avons maintenant deux établissements publics déficitaires !

Où est le progrès ? Nous ne le voyons pas.

Finalement, la vraie raison de cette scission, n'est-ce pas la possibilité, en effet, de s'affranchir du statut des cheminots ?

M. Etienne Garnier. C'est la crainte que vous avez depuis le début de la discussion et que nous n'avons pas !

M. Michel Bouvard. Fantasma !

Mme Ségolène Royal. Si c'est cela, dites-le-nous. Il vaut mieux assumer le contenu d'une réforme libérale, ultralibérale, et le dire clairement à la représentation nationale, plutôt que de prétendre couper la SNCF en deux pour des raisons budgétaires, pour des raisons comptables ou pour des raisons tenant à la réglementation européenne. Non, monsieur le ministre, ces raisons ne tiennent pas.

La vraie raison est-elle la volonté de se dégager d'un statut de droit public et du statut des cheminots ?

M. Etienne Garnier. Il faut répondre !

Mme Ségolène Royal. Si c'est le cas, c'est grave parce que l'on ne peut pas, d'une part, prétendre maintenir la synergie à l'intérieur de l'entreprise pour qu'elle relève les défis technologiques du futur et, en même temps, fragiliser, déstabiliser les personnels qui auront du mal à s'y retrouver entre les deux établissements publics, et, d'autre part, ne pas clarifier – cela joue aussi directement sur le statut du personnel – les pseudo-obligations – je dis bien « pseudo-obligations » – de recourir à la sous-traitance des salariés de la SNCF pour entretenir l'infrastructure. Votre projet de loi prévoit que le nouvel établissement public fait obligatoirement appel aux salariés de la SNCF pour entretenir l'infrastructure. Vous le savez bien, monsieur le ministre, cette obligation ne tient pas puisque, en l'occurrence, les réglementations européennes imposent des appels d'offres. Que se passera-t-il ? Allez-vous autoriser les entreprises privées à soumissionner ? Il se murmure que l'entreprise Bouygues était intéressée par ces travaux d'entretien. Comment tiendrez-vous votre engagement de réserver – et c'est normal – aux salariés et aux cheminots le monopole de l'entretien de l'infrastructure à laquelle ils ont contribué depuis des générations ?

M. Christian Bataille et M. Etienne Garnier. Très bien !

M. Christian Bataille. Monsieur le président, je demande la parole !

M. le président. Monsieur Bataille, vous avez déjà pris la parole !

M. Christian Bataille. Monsieur le président, je ne suis pas satisfait de la réponse de M. le ministre.

M. le président. Bien ! Expliquez-vous !

M. Christian Bataille. Je tiens d'abord à saluer la loyauté de notre collègue M. Garnier, qui a eu le mérite de souligner qu'une question était posée et qu'il fallait y répondre, même si je ne suis pas sûr que lui et nous espérions la même réponse !

M. Etienne Garnier. J'espère bien !

M. Christian Bataille. En tout cas le problème est réel.

En effet, j'ai demandé à M. le ministre quelles étaient les conversations avec les organisations syndicales auxquelles il a fait allusion, quel en avait été le contenu, quelles conclusions il fallait en tirer et quelles étaient les organisations qui souscrivaient à sa proposition. Nous voudrions savoir quelles sont les organisations syndicales qui auraient accepté cette forme nouvelle de salariat sous contrat EPIC.

La représentation nationale vous interroge, monsieur le ministre, car nous ne sommes pas informés.

M. le président. Cher collègue, le ministre vous a répondu. Même si vous n'êtes pas satisfait, vous ne pouvez pas lui dicter les termes de sa réponse. Nous enregistrons votre insatisfaction, mais nous allons tout de même poursuivre.

Je mets aux voix l'amendement n° 21.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 381, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le deuxième alinéa de l'article 1^{er} :

« Dans le deuxième alinéa du II de l'article 17 de la loi n° 95-115 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, les mots : "un schéma du réseau ferroviaire" sont complétés par les mots : "après avis de l'établissement public en charge de la gestion des infrastructures ferroviaires". »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. Ainsi que nous le répétons sans cesse depuis le commencement de cette discussion, c'est-à-dire depuis quarante-huit heures, nous n'avons pas un véritable débat. Face à nous, nous avons une grande muette avec une commission et un ministre qui se taisent. Néanmoins, nous finissons par comprendre les raisons pour lesquelles tout ce beau monde se tait.

On nous a déjà dit qu'il y avait eu une très large concertation et, aujourd'hui, nous apprenons que des discussions ont porté sur le statut des personnels et que des accords, des compromis, seraient intervenus. Nous constatons donc en séance que l'on camoufle certains éléments à la représentation nationale, dont certains sont cruciaux, parce que ceux qui se sont battus en décembre 1995 l'on fait sur certaines valeurs en défendant des positions bien précises.

Monsieur le ministre, vous avez indiqué ce matin, alors que nous évoquions la consultation des organisations syndicales, qu'il appartenait à la représentation nationale, qui, par définition, représente l'ensemble du pays, et non pas à tel ou tel parti, de poser des questions. Or vous êtes en train d'apporter la démonstration du contraire, puisque, après avoir indiqué que vous aviez discuté ailleurs, vous refusez de nous donner la moindre explication. En gros, vous demandez à la représentation nationale de prendre son train et de rentrer chez elle. Cela n'est pas correct. Il est nécessaire que vous nous donniez tous les apaisements nécessaires, d'autant que nous avons tout lieu d'être inquiets.

Tout au long de la journée, nous vous avons entendu expliquer combien vous étiez, les uns et les autres, attachés à la LOTI. Or on retrouve, dans les débats de l'époque, des interventions fort intéressantes, alors que

l'on vous entend prétendre aujourd'hui que vous étiez favorables au principe d'un tel projet sur un sujet auquel le législateur ne s'était pas intéressé depuis trois décennies.

M. Charles Fèvre. Depuis 1947 !

M. Etienne Garnier. M. Fèvre a raison !

M. Jean-Louis Idiart. Monsieur Fèvre, nous vous remercions. J'allais d'ailleurs vous citer.

Il avait tout de même fallu attendre 1982 pour que l'on traite du sujet. Vous aviez néanmoins déclaré en parlant de la LOTI.

Sur ce plan, ce texte ne nous engage pas dans la bonne voie : la SNCF est la référence et, pour réaliser l'harmonisation des conditions de concurrence, vous allez renchérir le transport routier, pour hisser son coût au niveau de celui du chemin de fer. Vous remarquerez que ce n'est pas du tout ce qui s'est passé, bien au contraire. Vous poursuiviez : « Il mène tout simplement à une nationalisation rampante articulée sur le chemin de fer dont le syndicat principal, la CGT, a toutes vos faveurs et votre considération. »

En définitive, vous nous expliquiez que la LOTI était vraiment un texte catastrophique. Aujourd'hui, vous dites le contraire. Certes, nous sommes heureux – je tiens à le souligner – de constater que, quinze ans après, votre position a changé. Il n'empêche que lors de l'examen de ce texte, vous avez pu déposer des amendements, dont certains ont été retenus, et que la discussion avait réellement eu lieu. Ceux qui avaient rédigé la LOTI avaient présenté les choses clairement.

Aujourd'hui, il en va différemment. C'est pourquoi nous voulons, monsieur le ministre, que vous nous donniez les précisions que nous demandons. Nous avons en effet le droit de connaître le contenu des discussions que vous avez eues ailleurs. Si vous refusez de le faire, cela signifierait que le Parlement est inutile et qu'il faut laisser l'exécutif et les juges régler les problèmes à la place du législatif. (« Très bien ! » sur les bancs du groupe socialiste.)

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Défavorable.

M. Jean-Marc Salinier. Sans explications !

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 381.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 382, ainsi rédigé :

« Compléter le deuxième alinéa de l'article 1^{er} par les mots : "en conformité avec un schéma multimodal des infrastructures de transports". »

La parole est à M. Julien Dray.

M. Julien Dray. En préalable, je tiens à dire au Gouvernement qu'il ne doit pas espérer de notre part que nous abandonnions les questions que nous avons posées sur le problème du statut. Tout au long de nos amendements et de la discussion, nous y reviendrons, parce que nous pensons qu'il s'agit d'un problème clé.

En décembre 1995 la France a été paralysée pendant plus de trois semaines par une action qui a suscité un formidable mouvement de sympathie, parce que les salariés de la SNCF se battaient pour défendre leur statut.

M. Jean-Claude Abrioux. Cela n'a rien à voir avec l'amendement !

M. Julien Dray. Attendez, je vais y venir, car cela est en corrélation directe avec l'amendement. Laissez-moi finir mon développement, s'il vous plaît.

A juste titre, les observateurs avaient relevé que cette grève était la première contre une forme de mondialisation qui tendait à imposer une certaine flexibilité dans la gestion des salariés. Au vu d'événements survenus récemment dans les pays qui ont pratiqué au maximum cette flexibilité, je pense notamment à la Corée du Sud, force est de constater que, dans le cadre de la gestion libérale du monde, la question de la flexibilité, de la précarité est au centre des problèmes. Désormais, dans le monde du travail, les hommes et les femmes sont traités comme des salariés Kleenex, jetés quand on n'en a plus besoin, réembauchés dans des conditions dramatiques au niveau salarial.

Ce mouvement pour la défense du statut n'était donc en rien corporatiste ou réactionnaire. Il tendait au contraire à défendre des droits acquis par les individus durant des années de lutte. Le statut de la fonction publique, celui des salariés de la SNCF, les droits acquis à la retraite sont des questions essentielles.

Nous proposons, par notre amendement, que la mise en place de RFF se fasse en conformité avec un schéma multimodal des infrastructures de transport. Si cette expression paraît un peu barbare, elle donne toute sa consistance à notre approche. Elle signifie que, dans ce cadre, il faudra également aborder la question du statut et celle de l'harmonisation, en la matière, entre les différents secteurs des transports.

La volonté de défendre le statut des personnels, la volonté d'instaurer une politique de concertation entre les différents modes de transport afin de mettre un terme à cette compétition insupportable qui a donné lieu à des pratiques de dumping social, la volonté de trouver un équilibre entre le rail et la route, doivent être au centre des préoccupations, notamment s'il s'agit d'un redéploiement des services publics.

M. Raymond Lamontagne. Monsieur le président, je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. Je demande d'abord quel est l'avis de la commission.

M. Alain Marleix, rapporteur. Si vous faites allusion à l'amendement n° 382, il a été repoussé.

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

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

M. le président. Maintenant que j'ai questionné la commission et le Gouvernement, je vais donner la parole à ceux qui me l'ont demandée, et dans l'ordre où ils me l'ont demandée.

La parole est à M. Etienne Garnier.

M. Etienne Garnier. Je comprends la préoccupation de mes collègues. Pourtant, dans son discours, le ministre ne m'a pas semblé remettre en cause le statut des agents de la SNCF.

Il ne leur paraît pas normal qu'il ait eu des conversations avec des organisations syndicales et qu'ils n'en connaissent pas entièrement le contenu. Il répondra.

Cela étant, je tiens à affirmer que je suis entièrement favorable à la position du Gouvernement sur un point. Chacun doit savoir que si nous engageons une réforme de cette ampleur, que nul n'a jamais imaginée, c'est parce que nous arrivons au terme d'une époque, monsieur Sarre, et que nous sommes bien obligés de tirer les conclusions de l'évolution. Pour autant, rien ne portera atteinte au statut des personnels.

M. Julien Dray. Ce n'est pas vrai !

M. Jean-Claude Gaysot. Quel statut ?

M. Christian Bataille. Vous avez dit le contraire il y a cinq minutes !

M. le président. Je vous en prie, laissez l'orateur s'exprimer !

M. Etienne Garnier. A propos des deux cents personnes que vous avez évoquées en parlant du nouvel établissement public, permettez-moi de rétablir la vérité afin que les Français puissent comprendre. Dans le cadre de ses compétences, M. Pons vous propose une réforme qui ne touche ni de près ni de loin au statut des cheminots. Certes vous avez le droit de le contester, mais, ce faisant, vous proférez une contrevérité. Vous vous interrogez donc et moi aussi, je m'interroge. (*« Ah ! » sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Jean-Louis Idiart. Il faudrait avoir des réponses.

M. Etienne Garnier. S'agissant de l'EPIC dont M. Gaysot, Mme Royal, et vous-même, monsieur Sarre, avez parlé, permettez-nous de faire évoluer les choses et de ne pas considérer que la France est figée. Elle n'a certes pas encore résolu ses problèmes d'endettement, en la circonstance, non plus que certaines questions relatives aux hommes, notamment les retraites. Néanmoins, permettez que, pour le moins, nous progressions pour cet établissement public qui peut aspirer à être régi par des règles modernes.

Pour le reste, que les Français sachent au moins, monsieur Sarre, que rien ne sera touché. Cela me paraît l'essentiel.

M. le président. La parole est à M. Georges Sarre.

M. Raymond Lamontagne. J'ai demandé la parole avant !

M. le président. Vous l'aurez ensuite.

M. Georges Sarre. Monsieur le ministre, je ne vois pas ce qui vous gêne dans l'amendement n° 382 contre lequel vous vous êtes prononcé.

M. Julien Dray. Ce n'est pas l'article 14 de la LOTI ! (*Sourires.*)

M. Georges Sarre. Si vous pouviez l'expliquer, vous m'éclaireriez sur le sens que vous entendez donner à votre projet. En effet cet amendement semble bien banal. Il faut être audacieux pour le rejeter.

M. Etienne Garnier. Nous sommes audacieux !

M. Georges Sarre. Je reviens sur la question des personnels du futur établissement public.

Monsieur le ministre, vous m'avez répondu que j'avais créé « Voies navigables de France », ce qui est vrai, et que, en conséquence, j'étais bien placé pour savoir que

voire proposition n'avait rien d'anormal. Or les deux cas sont totalement différents. En effet « Voies navigables de France » n'est rien d'autre que la mutation de l'Office national de la navigation.

M. Etienne Garnier. Pas tout à fait !

M. Georges Sarre. Nous avons simplement profité de cette mutation pour opérer une délocalisation.

La différence est de taille puisque, en l'occurrence, aucun fonctionnaire n'était en cause. Tous les personnels concernés venaient de l'Office national de la navigation. Certes, quelques agents ont été recrutés par contrat, mais seulement pour une période bien définie à l'issue de laquelle ces agents ont été intégrés dans l'établissement public.

Monsieur le ministre, quand on peut faire simple, pourquoi faire compliqué ? Pourquoi laisser entendre que les agents de ce futur établissement auraient des conditions de travail matérielles, salariales, différentes de celles des autres ? Je vous propose donc de faire simple : donnez-leur le même statut que celui qui sera maintenu à la SNCF et ne comparez pas VNF et le nouvel établissement public.

Rappel au règlement

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

M. Raymond Lamontagne. Monsieur le président, j'ai demandé la parole pour un rappel au règlement qui se fonde d'abord sur l'article 58 qui dispose : « Les rappels au règlement et les demandes touchant au déroulement de la séance ont toujours priorité sur la question principale ; ils en suspendent la discussion. La parole est accordée à tout député qui la demande à cet effet soit sur-le-champ, soit, si un orateur a la parole, à la fin de son intervention. »

Mme Ségolène Royal et M. Julien Dray. Et alors ?

M. Raymond Lamontagne. Or, alors que j'avais demandé la parole pour un rappel au règlement, vous avez donné la parole à trois personnes avant moi. (*Murmures sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Georges Sarre. M. le président fait parfaitement son métier !

M. le président. Mon cher collègue, vous ne m'avez pas dit qu'il s'agissait d'un rappel au règlement.

M. Raymond Lamontagne. Si, je l'ai crié haut et fort !

M. le président. Je ne l'ai pas entendu.

M. Christian Bataille. On a un très bon président !

M. Julien Dray. Il a assez d'expérience !

M. Raymond Lamontagne. Je vous en prie, mes chers collègues. Laissez-moi parler.

Je tiens ensuite à rappeler les termes de l'article 54 : « L'orateur ne doit pas s'écarter de la question, sinon le président l'y rappelle. » Or il me semble que, depuis un moment, non seulement les orateurs s'écartent de la question, mais ils en sont sortis complètement. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*) Laissez-moi parler !

Vos interventions sont peut-être importantes, mais elles auraient dû prendre place dans la discussion générale, et non pas lors de l'examen des amendements. Lorsqu'un

amendement est en discussion, on doit s'y tenir. Peuvent alors seuls s'exprimer un orateur pour et un orateur contre.

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

M. le président. Voilà !

M. Raymond Lamontagne. Or, tout à l'heure, dix ou douze personnes se sont exprimées sur un seul amendement, et elles ont été totalement hors sujet.

M. Georges Sarre. Pourquoi pas cent ?

M. Julien Dray. C'est le président de séance qui décide !

M. Raymond Lamontagne. Je ne nie pas que la question était importante, mais elle aurait dû être abordée lors de la discussion générale et pas au cours de l'examen des amendements. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Julien Dray. Nous avons un nouveau candidat à la présidence.

M. le président. Si je comprends bien, c'est la présidence de séance qui est mise en cause.

M. Julien Dray. Oui, c'est inadmissible ! Ces rappels à l'ordre adressés à la présidence sont insupportables !

M. le président. Je vous en prie, cher collègue, il m'est arrivé d'être mis en cause également de votre côté. (*Sourires.*)

La page est tournée. Monsieur Lamontagne, vous avez fait votre intervention et nous vous avons écouté. Je vous indique que j'ai cru bon de laisser parler plusieurs orateurs sur le sujet en discussion tout à l'heure afin de vider un abcès qui, manifestement, nous empoisonnait un peu.

Cela étant, je souhaite que nous poursuivions la discussion. Je sais qu'il est mille façons d'arrêter un débat – les suspensions de séance à répétition en sont une – mais nous ne le souhaitons ni les uns ni les autres. Il reste de nombreux amendements à examiner. M. le ministre et Mme le secrétaire d'Etat aux transports sont présents. Il convient donc que nous continuions à avancer dans l'examen des amendements.

Reprise de la discussion

M. le président. Je vais donc mettre aux voix l'amendement n° 382.

La commission s'était prononcée contre.

M. Alain Marleix, rapporteur. Elle l'a effectivement repoussé.

M. le président. Le Gouvernement également.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement a déjà indiqué qu'il y était défavorable.

M. Charles Fèvre. Je demande la parole, monsieur le président.

M. le président. Voyez comme c'est commode, monsieur Lamontagne. (*Sourires.*)

Puisque l'amendement n'a pas encore été mis aux voix, je vous donne la parole, monsieur Fèvre.

M. Charles Fèvre. Je ne crois pas avoir abusé de la parole. C'est pourquoi je me suis permis de la demander non pas pour répondre au ministre ou au rapporteur mais, ...

M. Jean-Louis Idiart. Pour la LOTI !

M. Charles Fèvre. ... puisque la LOTI a été souvent évoquée depuis hier, pour donner trois précisions à ce sujet.

Il est vrai que, en 1982, lorsque nous avons examiné ce projet de loi – et je suis l'un des rares ici avec M. Sarre à avoir participé à ce débat – cela faisait trente ans qu'il n'avait pas été légiféré sur les transports, mais la raison en était fort simple, monsieur Idiart : la loi de 1947, dernière loi régissant auparavant les transports, donnait au règlement, donc au Gouvernement, l'essentiel du pouvoir dans ce domaine. Les matières sur lesquelles on pouvait légiférer dans le domaine des transports étaient extrêmement limitées ; c'est la raison pour laquelle le pouvoir réglementaire a prévalu pendant trente-cinq ans.

Deuxième précision : le projet de loi d'orientation des transports intérieurs, effectivement, n'était pas très bon. Il était même franchement mauvais. Mais, grâce à l'opposition de l'époque (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste*), à laquelle je m'honore d'avoir appartenu, nous avons pu l'améliorer.

M. Jean-Jacques Filleul. Celui-là, on ne peut pas l'améliorer !

M. Charles Fèvre. Mais il est une chose que n'avons pas améliorée, mes chers collègues : les transferts massifs de charges au détriment des collectivités locales, régions et départements, dont nous souffrons terriblement aujourd'hui. Et cela, il faut tout de même le regretter.

M. Christian Bataille. Vous êtes contre la décentralisation ?

M. Charles Fèvre. Mon département, par exemple, paie, au titre du contrat de plan Etat-région, pour les routes nationales, et ce au détriment des routes départementales.

Troisième précision : nous avons souvent fait référence à la LOTI. Tout simplement parce que nous sommes des démocrates, mes chers collègues socialistes : la loi est la loi, et même si elle ne nous paraît pas très bonne, nous l'appliquons ! Et si nous voulons légiférer convenablement, il faut éviter les redites et ne pas ajouter dans les nouvelles lois ce qui figure déjà dans les textes en vigueur. Nous nous plaignons en permanence de l'empilement de dispositions législatives plus ou moins cohérentes les unes avec les autres.

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

M. Etienne Garnier. Très bien !

M. Charles Fèvre. Dès lors que les dispositions de vos amendements figurent dans la LOTI, nous n'avons donc pas à les reprendre dans le projet que nous examinons.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 382.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Auchedé, Gayssot, Grandpierre et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 55, ainsi rédigé :

« Au début de la première phrase du troisième alinéa de l'article 1^{er}, après les mots : "de sécurité", supprimer les mots : "et de continuité". »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. La continuité est un principe du service public. Mais nous ne voulons pas que ce terme serve à remettre en question, les droits constitutionnels des salariés, particulièrement le droit de grève.

Un de nos collègues de la majorité laissait entendre que nous parlions de tout autre chose que du sujet à traiter. Mais c'était en réponse à un amendement du groupe communiste, qui proposait d'appliquer le statut de cheminot à tout le personnel du nouvel établissement, et M. le ministre a indiqué qu'il y aurait plusieurs statuts. Cela renforce encore nos craintes quant aux droits des salariés de la nouvelle entreprise.

M. Christian Bataille. Très bien !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement. La continuité est l'un des principes mêmes du service public.

M. Jean-Claude Gayssot. C'est ce que je viens de dire !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Pour les mêmes raisons que celles que vient d'exposer M. le rapporteur, le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 55.

M. Georges Sarre. Il n'y a pas moyen d'amender ce texte !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 55.
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 383, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du troisième alinéa de l'article 1^{er}, après les mots "la gestion du trafic et des circulations" insérer les mots : ", du fret et des voyageurs". »

La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. Cet amendement concerne le fret et les voyageurs. Mais l'ambition du projet de loi est plus large, puisqu'il s'agit de créer l'établissement public Réseau ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire. Par conséquent, quoi de plus logique pour l'opposition que de souhaiter discuter d'un point central du texte ? Nous n'en avons pas eu l'occasion jusqu'alors, et il semble que nous ayons des difficultés à le faire...

J'ai demandé à M. le ministre des transports des éléments précis sur les conversations qui se sont déroulées entre son ministère et les organisations syndicales ; je suis au regret de constater qu'aucune des informations que je réclame au nom du groupe socialiste ne nous est apportée. Pourtant, il s'agit bien d'un élément central, et je rejoins à nouveau mon collègue Garnier : j'espère, moi aussi, que nous tiendrons ce débat un jour, mais il ne semble pas que ce soit pour aujourd'hui.

Dans la France de 1997, est-il possible de continuer à avoir de grandes entreprises, comme la SNCF, ou bien, même si nous le refusons, des partitions de ces entreprises comme Réseau ferré de France, avec des personnels au statut garanti, à la carrière elle aussi garantie et aux retraites assurées ?

L'opposition répond oui, mais vous, la majorité, vous répondez non... sans vouloir le dire. Vous ne voulez plus de cette manière de fonctionner, vous voulez une société à la coréenne (*Sourires*), une société modèle Daewoo, mais vous ne nous le dites pas. Comment mener un débat avec vous dans de telles conditions ?

Nous venons encore d'en avoir une illustration. Monsieur le ministre, vous nous avez indiqué très clairement que la future entreprise comprendrait des personnels à

statut cheminot, des personnels à statut fonctionnaire et des personnels à statut EPIC. Nous vous demandons de définir ce statut EPIC. Ce statut sera-t-il – pardonnez-moi d'être un peu caricatural – un statut Daewoo modernisé, version entreprise publique française, ou tout simplement la reconduction du statut de cheminot ? A ces questions, vous n'apportez pas de réponse.

Notre amendement sur le fret et les voyageurs vient donc à point pour interpellier une fois de plus le Gouvernement – je vous concède que si les voyageurs le pourront, le fret aura des difficultés à le faire (*Sourires*) sur ce que sera le statut des salariés du nouvel établissement. On nous dit que cela ne concernera qu'un agent sur mille ; je ne sais ce que valent ces chiffres, lancés à la cantonade, 999 % d'un côté, 1 % de l'autre. Est-ce à dire que la représentation nationale devrait vous faire confiance à 999 % et que le 1 % restant ne mérite même pas que l'on discute, que l'on s'acharne et que l'on cherche à savoir pourquoi l'on vote ? Au fond, vous souhaitez que nous passions très vite sur ces amendements en esquivant les véritables questions que n'aborde pas le projet de loi.

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

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

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 383.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Grandpierre, Gayssot, Auchédé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 54, ainsi rédigé.

« Dans la première phrase du troisième alinéa de l'article 1^{er}, après les mots : "sont assurés", insérer les mots : "en monopole d'exploitation". »

La parole est à M. Michel Grandpierre.

M. Michel Grandpierre. Les travaux d'entretien des infrastructures, pour leur plus grande part, sont effectués sans interruption des circulations et des dessertes. Cela exige naturellement une organisation, des procédures techniques et un savoir-faire qui n'existent que chez les personnels de la SNCF.

M. Jean-Claude Gayssot. Absolument !

M. Michel Grandpierre. Les opérations de remises à niveau du réseau, comme l'exigent les cheminots, garantissant la continuité du trafic due aux voyageurs, ne peuvent se réaliser sans confier le monopole de gestion, de fonctionnement et d'entretien à la SNCF et à ses cheminots.

M. Jean-Claude Gayssot. Très bien !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission l'a repoussé. En effet, l'exploitation du réseau reste, d'après le premier alinéa de l'article 18 de la LOTI, de la compétence de la SNCF. Le projet de loi ne change rien sur ce point ; son article 13 le confirme même. Cet amendement ne s'impose donc pas.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement y est défavorable. La rédaction du projet de loi adoptée par le Sénat donne toute garantie en la matière.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 54. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements nos 384 et 53, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 384 présenté par MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste est ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du troisième alinéa de l'article 1^{er}, substituer aux mots : "et selon les objectifs et principes de gestion définis par Réseau ferré de France", les mots : "de l'établissement visé à l'article 1^{er} et selon les objectifs et principes de gestion définis par une convention entre cet établissement et la société nationale des chemins de fer français". »

L'amendement n° 53 présenté par MM. Auchédé, Gayssot, Grandpierre et les membres du groupe communiste est ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du troisième alinéa de l'article 1^{er}, substituer aux mots : "et selon les objectifs et principes de gestion définis par", le mot : "de". »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour soutenir l'amendement n° 384.

M. Jean-Jacques Filleul. Cet amendement permet une meilleure cohérence et une collaboration accrue entre les établissements, en renvoyant la définition des objectifs et principes de gestion des missions confiées à la SNCF à une convention liant ces établissements. Or cela n'est pas prévu dans le projet de loi.

La structure que vous entendez construire ressemble – pardonnez-moi de le répéter – à une usine à gaz. C'est du moins ce que nombre d'entre nous ont ressenti.

L'Etat divise en deux les concours financiers qu'il apportait à la SNCF. Et les deux établissements se renvoient la balle en se payant l'un l'autre, sans disposer de moyens supplémentaires. Mais, endettés tous les deux, c'est en fait la dette qu'ils chercheront à se renvoyer mutuellement. : chacun tâchera de soutirer à l'autre plus que ce que lui-même lui paie.

C'est cette bombe à retardement que nous cherchons à limiter, si cela est possible. Notre amendement tend à empêcher RFF de définir seul les objectifs et principes de gestion des missions – trafic, circulation, fonctionnement, entretien des installations techniques et bien entendu de sécurité – qu'il confie, moyennant rémunération, à la SNCF, en prévoyant le recours à une convention.

Par ailleurs, je voudrais vous rappeler les termes du rapport de M. Henri Cuq et M. Bussereau : « Une nouvelle donne pour la SNCF ». Il est intéressant de nous en souvenir :

« Or, l'Etat ne peut pas demander à la SNCF d'avoir une logique d'entreprise tout en tenant compte des impératifs de service public. Comme le souligne M. Jacques Fournier, la SNCF entretient "actuellement un certain nombre de liaisons déficitaires sans aucune contrepartie de la part de l'Etat, avec l'idée que ce sont nos liaisons excédentaires qui servent à les financer. L'idée ne me paraît pas du tout déraisonnable, mais ne peut plus être mise en pratique à partir du moment où l'on assigne à l'entreprise un objectif d'équilibre général." La simple approche comptable pourrait conduire la SNCF à fermer des liaisons comme Lyon-Bordeaux, Nantes-Lyon,

Caen-Rennes, Lille-Strasbourg ou Paris-Granville afin de diminuer son déficit global. Mais dès lors que l'Etat aura souhaité, dans le cadre du schéma intermodal, le maintien de certaines liaisons pour des motifs d'intérêt général, il devra en assurer l'équilibre financier. »

On comprend, en relisant ce rapport récent, à quel point une vision comptable de l'établissement public RFF ouvre des perspectives plutôt sombres pour les liaisons citées. Elu de Touraine, je connais bien la ligne Nantes-Lyon à laquelle des efforts financiers très importants ont été consacrés par la région Centre, mais aussi par la région Atlantique. La déconvenue serait terrible si la mise en place de RFF aboutissait à la fermeture de cette grande transversale nationale.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Sans la précision que cet amendement propose de supprimer, tout serait en fait défini par le décret. Vous n'apportez en rien une garantie. La commission a donc préféré laisser les choses en l'état et a repoussé cet amendement.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Cette proposition n'est pas cohérente avec la clarification des responsabilités dans le domaine des infrastructures ; pour cette raison, le Gouvernement est défavorable.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Gayssot, pour soutenir l'amendement n° 53.

M. Jean-Claude Gayssot. Cet amendement propose de laisser à la SNCF la capacité de définir les règles nécessaires à l'exploitation du réseau. En effet, la rédaction de cet alinéa n'est pas satisfaisante, particulièrement au regard des exigences de sécurité : ce sera en fait le nouvel établissement qui fixera les objectifs – car c'est bien à ça que cela revient ! Vous répondez en termes de comptabilité et d'équilibre, pour ce qui concerne les principes de gestion. Mais qu'advient-il des objectifs définis par la nouvelle entreprise ? S'agit-il des objectifs financiers ou des objectifs d'entretien ?

La question de la sécurité doit être laissée dans son intégralité à la SNCF et aux cheminots. Si vous affirmez clairement, monsieur le ministre, que c'est bien la SNCF qui en sera chargée, vous pourrez aisément modifier le texte et rassurer ainsi tant les cheminots que les usagers de la SNCF.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Cet amendement a également été repoussé pour les mêmes raisons que l'amendement n° 384.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Monsieur Gayssot, la sécurité relève de la SNCF, sous le contrôle de l'Etat. Le Gouvernement est défavorable à l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 384.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 53. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement n° 385, ainsi rédigé :

« Compléter le troisième alinéa de l'article 1^{er} par la phrase suivante : "En contrepartie, l'établissement visé à l'article 1^{er} met en permanence et sans restriction autre que technique et de sécurité, l'intégralité du réseau à la disposition de la Société nationale des chemins de fer français". »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Cet amendement se justifie par la nécessité absolue de mettre à disposition de la seule SNCF l'intégralité du réseau dont RFF – si cette loi est votée, bien entendu – sera propriétaire. Si tel n'était pas le cas et que vous n'acceptiez pas cet amendement, vous confirmeriez nos soupçons quant à l'ouverture du réseau à des opérateurs privés qui n'attendent que votre feu vert et les premiers indices de difficultés financières pour s'introduire sur le territoire national. Vous connaissez nos craintes. Nous les avons réitérées tout au long du débat. Voyez l'exemple – ou le contre-exemple – de l'Angleterre, où le réseau de British Rail a été totalement déstructuré. Voilà ce qui vous inquiète, et voilà pourquoi nous restons très vigilants.

En Angleterre, précisément, la Compagnie générale des Eaux est maître sur des lignes qu'elle a prises en concession, comme elle le fait en France, ou ailleurs dans le monde, sur des réseaux d'eau et d'assainissement. Ce n'est pas, évidemment, notre conception de la gestion des réseaux du rail.

M. Michel Bouvard. Ni la nôtre !

M. Jean-Jacques Filleul. Et je suppose que nombre de nos collègues de la majorité n'ont pas cette conception.

M. Michel Bouvard. Merci de le reconnaître !

M. Jean-Jacques Filleul. Donc, nous nous retrouvons. Et j'espère que vous serez à nos côtés pour faire en sorte qu'enfin un amendement puisse être voté !

Nous aurons présenté pratiquement 400 amendements dans ce débat...

M. Raymond Lamontagne. C'est trop !

M. Jean-Jacques Filleul. ... et nous n'avons pas, pour l'instant, réussi à faire adopter un seul de ces amendements, dont beaucoup, pourtant, auraient enrichi le texte.

Lorsqu'on connaît la puissance financière de ce trust multinational qu'est la Compagnie générale des Eaux, tout est à redouter. Déjà, nous avons lu un certain nombre de rapports, de comptes rendus, d'évocations de telle ou telle association d'usagers nationale reconnue, qui considèrent que la régionalisation, entre autres, pourrait permettre de mettre en concurrence la SNCF et ces compagnies privées, comme cela se passe en Bretagne sur une ligne depuis quelques années. Vous le savez, monsieur le ministre : nous sommes résolument contre cette vision du rail dans notre pays.

L'adoption de cet amendement tranquilliserait l'ensemble de tous ceux qui, dans le pays, s'intéressent au système ferré français et qui souhaitent être rassurés sur l'avenir du service public ferroviaire.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement, parce qu'il est en très grande partie satisfait par le troisième alinéa de l'article 1^{er}, où on lit en effet que « la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau sont assurés par la Société nationale des chemins de fer français ».

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Il ne s'agit pas d'une contrepartie. De toute façon, cette précision est superflue, puisque l'adaptation de la LOTI proposée à l'article 13 répond parfaitement à la préoccupation exprimée par les auteurs de l'amendement. La SNCF disposera, comme aujourd'hui, du réseau pour effectuer l'ensemble de ses services.

Pour cette raison, le Gouvernement est défavorable à l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 385.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Gayssot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 43, ainsi rédigé :

« Après le troisième alinéa de l'article 1^{er}, insérer l'alinéa suivant :

« Pour ce qui concerne l'ensemble des activités définies à la présente loi, l'établissement public visé au premier alinéa de cet article et la Société nationale des chemins de fer français sont des entreprises publiques chargées de l'exécution d'un service public destiné à la réalisation de missions d'intérêt économique général dérogeant au principe de liberté de la concurrence en vertu du 2 de l'article 90 des traités instituant et régissant l'Union européenne. »

La parole est à M. Michel Grandpierre.

M. Michel Grandpierre. Notre amendement propose de situer RFF et la SNCF dans le cadre juridique européen dérogatoire des entreprises chargées de la réalisation de missions d'intérêt économique général.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement parce que le projet de loi ne vise pas à soumettre à la concurrence la SNCF, ni RFF. Chacune des deux sociétés garde son monopole de fait sur son activité.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Il n'a jamais été question de soumettre à la concurrence les activités de Réseau ferré de France ou de la SNCF.

L'amendement est donc sans objet. Il paraît même au Gouvernement de nature à inquiéter ceux qu'il voudrait rassurer.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 43.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Grandpierre, Gayssot, Auchédé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 44, ainsi rédigé :

« Après le troisième alinéa de l'article 1^{er}, insérer l'alinéa suivant :

« L'établissement public visé au premier alinéa du présent article ne peut fermer une ligne de chemin de fer, une desserte de gare, procéder à la dépose de la voie sur cette ligne ou section de ligne ou à la mise à voix unique d'une ligne ou section de ligne sans en avoir informé, au moins trois mois à l'avance, les collectivités territoriales, les chambres

consulaires, les comités départementaux et régionaux des transports, les conseils économiques et sociaux régionaux, les comités d'établissement de la Société nationale des chemins de fer français géographiquement concernés, afin qu'ils donnent leur avis sur la réduction des capacités de transports ferroviaires ainsi proposée.»

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Cet amendement vise à protéger les usagers, voyageurs, entreprises, ainsi que les collectivités territoriales, de toute menace qui pèserait sur des lignes ou des gares.

Il offre une protection supplémentaire et favorise la concertation. Il permet de maintenir la structure de la SNCF et de la développer.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission est défavorable à l'amendement, dont les objectifs sont satisfaits par la référence à l'article 14 de la LOTI contenue dans l'article 1^{er} du projet de loi.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Je précise que le dernier alinéa de l'article 10 du projet de loi répond à cette préoccupation pour ce qui concerne les déclassements.

Au demeurant, les mesures d'application seront précisées par des textes réglementaires dont je vous ai adressé les avant-projets. Vous verrez que cela figure clairement dedans.

Le Gouvernement est donc défavorable à l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 44. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Achedé, Gayssot, Grandpierre et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 45, ainsi rédigé :

« Après le troisième alinéa de l'article 1^{er}, insérer l'alinéa suivant :

« L'établissement public visé au premier alinéa du présent article est chargé de la mise en conformité du réseau ferré national avec les besoins de la défense nationale. A ce titre, il est tenu de conserver ou de remettre en état les voies, installations et équipements que les ministres chargés de la défense définissent. »

La parole est à M. Michel Grandpierre.

M. Michel Grandpierre. Cet amendement tend à fixer les contours que RFF est tenu d'apporter en matière de défense nationale.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Il a semblé à la commission que ce type de précisions relevait du domaine réglementaire.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement est défavorable à cet amendement, car ces dispositions, qui figurent dans le cahier des charges de la SNCF, seront reprises dans les textes d'application de la présente loi.

Je vous ai adressé les avant-projets. Vous pouvez le vérifier !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 45. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 386, ainsi rédigé :

« Après le troisième alinéa de l'article 1^{er}, insérer l'alinéa suivant :

« Pour l'ensemble des activités définies par le présent article, l'établissement visé au premier alinéa de l'article 1^{er} et la Société nationale des chemins de fer français sont des entreprises publiques chargées de l'exécution d'un service public dérogeant au principe de liberté de la concurrence. »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. Cet amendement vise à bien préciser que, « pour l'ensemble des activités définies par le présent article, l'établissement visé au premier alinéa de l'article 1^{er} et la Société nationale des chemins de fer français sont des entreprises publiques chargées de l'exécution d'un service public dérogeant au principe de liberté de la concurrence ».

Pourquoi ? Nous n'avons pas cessé d'expliquer, depuis le début de nos débats, que ce qui fait essentiellement problème, c'est ce véritable déchaînement de la concurrence, qui cause de graves dommages au service public.

Vous nous dites : « Nous aurons un service public garanti. Il n'y aura pas, sur le futur réseau, d'autre utilisation que par la SNCF. » Nous disons, nous, que cela n'est pas clair et qu'il faut le préciser dans la loi.

Pourquoi avons-nous des doutes ? Référons-nous aux débats de l'Assemblée lors de l'élaboration de la LOTI, cette nouvelle bible de la majorité. Le nombre des amendements déposés était d'ailleurs beaucoup plus élevé qu'aujourd'hui. Et certains avaient même été retenus – ce qui traduit la différence de comportement d'une majorité à l'autre.

M. Jean-Claude Abrioux. C'est parce qu'ils étaient bons !

M. Jean-Louis Idiart. Je me référerais en particulier aux propos tenus le 16 décembre 1982 par un de nos collègues, qui était largement intervenu mais que nous n'entendons pas beaucoup sur le présent texte. Mais sans doute lui a-t-on demandé, comme à certains d'entre vous, messieurs de la majorité, de se taire. Car ce n'est pas bon de participer aux débats ! Mieux vaut rester silencieux, parce que ce qu'il faut, c'est aller vite !

M. Michel Bouvard. Nous avons débattu pendant un an, monsieur Idiart !

M. Jean-Louis Idiart. Pourtant, nous avons encore le temps, jusqu'à dimanche soir, de discuter.

M. le président. Voyons, cher collègue !

M. Jean-Louis Idiart. Nous aimerions entendre une prise de position.

De toute façon, lorsque quelqu'un désire s'exprimer, il serait préférable qu'on ne lui demande pas de sortir ! Cela permettrait au moins d'engager le débat ! De tels procédés font un peu « majorité musclée ». On n'est pas sur le rail, là ! On est vraiment avec les godillots !

M. Jacques Limouzy. Quel rapport avec l'amendement ?

M. le président. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Idiart ?

M. Jean-Louis Idiart. Certainement, monsieur le président !

M. le président. Monsieur Idiart, nous ne sommes pas ici pour débattre entre nous, mais sur un texte, avec le Gouvernement et la commission.

Donc, si vos collègues ne souhaitent pas vous répondre, ne leur en veuillez pas ! Vous pouvez toujours vous adresser à moi, au Gouvernement ou à la commission. Telles sont les règles du débat parlementaire.

M. Michel Bouvard. Le godillot est un moyen de transport intermodal ! (*Sourires sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. Jean-Louis Idiart. Il est assez extraordinaire que, dans une démocratie, une majorité n'ait rien à dire, qu'une majorité ne souhaite pas débattre !

M. le président. Vous ne pouvez pas forcer les gens à parler.

M. Michel Bouvard. Nous sommes d'accord sur tout, monsieur Idiart !

M. Jean-Louis Idiart. Eh bien ! nous, ce que nous voulons, c'est débattre !

M. le président. Vous avez la parole. Exprimez votre sentiment, votre point de vue, monsieur Idiart !

M. Jean-Louis Idiart. Ainsi, une grande partie du peuple français se trouve dans l'impossibilité de s'exprimer. On a dit à ses représentants qu'ils devaient se taire. Ils se taisent ! Mais leurs électeurs jugeront le moment venu.

M. Léonce Deprez. On débat depuis un an !

M. Jean-Louis Idiart. L'un de ces protagonistes déclarait en 1982 : « Comme pour la majorité du Sénat, nous restons opposés au service public des transports, caractéristique que l'on voit bien appliquée à la SNCF. »

Et, tout d'un coup, on nous dirait aujourd'hui : « Eh bien ! c'est admis. Nous acceptons ce principe. »

Mais, sur le fond, vous n'étiez pas d'accord. Comment, dans ces conditions, pourrions-nous vous faire confiance ?

Non ! Ce que nous souhaitons, c'est que cela soit clairement inscrit. Parce que nous n'avons pas confiance dans ce qui n'est pas écrit.

M. Jacques Limouzy. C'est de la casuistique !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Avis défavorable !

Encore une fois, le projet de loi ne soumet pas la SNCF et RFF à la concurrence.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. L'affirmation des principes du service public se suffit à elle-même.

En outre, il n'a jamais été question de soumettre – nous l'avons dit tout à l'heure, mais je le répète – la SNCF et Réserau ferré de France à la concurrence, ce que le projet de loi exclut totalement.

J'écoute avec beaucoup d'attention les orateurs. Et je viens d'écouter avec beaucoup d'attention M. Idiart. C'est curieux comme il veut toujours donner des leçons ! Chacun est libre de s'exprimer comme il l'entend !

Le débat se déroule depuis un an.

M. Léonce Deprez. Voilà !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Les parlementaires de la majorité y ont participé totalement. Les parlementaires de la majorité ont assisté aux travaux en commission.

M. Charles Fèvre. C'est vrai !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Avec Mme Idrac, je suis allé devant la commission. J'ai débattu avec les parlementaires de la majorité. J'ai regretté de ne pas rencontrer les parlementaires de l'opposition.

M. Charles Fèvre. Ils ne sont jamais là !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Monsieur Idiart, vous êtes libre d'agir comme vous l'entendez. Personne ne vous le reproche ! Mais laissez chacun libre ! C'est le début de la démocratie.

M. Charles Fèvre. Tout à fait !

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

M. Michel Bouvard. Je tiens à rassurer M. Idiart.

M. le président a dit tout à l'heure que nous débattons du texte avec le Gouvernement.

Nous sommes, nous, d'accord sur le texte. Bernard Pons vient de le rappeler.

D'ailleurs, si nous ne l'étions pas, nous aurions déposé des amendements. Si nous ne l'avons pas fait, c'est que nous étions d'accord sur ce texte, dont on débat depuis un an.

Donc, monsieur Idiart, ne vous inquiétez pas du fait que nous n'ayons pas déposé d'amendements et que nous ne présentions pas d'observations ! Nous sommes d'accord !

M. Lionel Assouad. Le silence vaut approbation !

M. Michel Bouvard. Nous n'allons tout de même pas, dans ces conditions, nous exprimer contre un texte que nous soutenons ! Ce n'est pas plus compliqué que ça !

Quant aux godillots, c'est un mode de transport tout à fait honorable – comme d'autres –, qui est encore très utilisé par un grand nombre de Français !

M. Jean-Claude Gayssot. Il a raison ! C'est un texte de droite !

M. le président. Je vais redonner la parole à M. Idiart (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République*), après quoi l'Assemblée sera appelée à se prononcer sur l'amendement.

Vous avez la parole, monsieur Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. Je ferai observer à M. le ministre que le vrai débat ! – ou alors, qu'on nous dise clairement qu'il faut supprimer ce type de débat ! – se passe ici.

Or, regardons les bancs de cet hémicycle ! Alors que la majorité compte quelque 500 députés et l'opposition 80, nous avons presque été à égalité dans l'hémicycle tout au long de la journée. C'est la preuve que nous participons activement au débat.

M. Michel Bouvard. Vous avez des lunettes déformantes !

M. Jean-Louis Idiart. Chacun peut le vérifier : c'est un fait !

M. Jacques Limouzy. C'est suspect, d'ailleurs !

M. Jean-Louis Idiart. Je veux bien entendre toutes les remarques, monsieur Fèvre, quant à notre participation à telle ou telle réunion de commission. Mais je reprendrai, à cet égard, l'observation qui a été faite hier : il ne faut surtout pas avoir dix minutes de retard, car, passé ce délai, l'examen des amendements est terminé ! En théorie, car il est bien évident qu'on ne peut sérieusement examiner 124 amendements en dix minutes !

M. Jacques Limouzy. Ce sont les mêmes !

M. Jean-Louis Idiart. On « passe » le paquet, et voilà !

Ce qui est intéressant, c'est que nous puissions débattre ici, proposer des amendements, afin que les Français puissent savoir ce que pensent les uns et les autres. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Ils s'en foutent ? C'est ça ?

M. Lionel Assouad. C'est la répétition, c'est la litanie des amendements qui est un peu fatigante !

M. Jean-Louis Idiart. A ce moment-là, il faut signifier que l'Assemblée nationale n'a pas besoin de siéger, que chacun n'a qu'à rentrer chez soi et que vous expliquerez les choses ensuite !

En tout cas, nous constatons que la majorité est muette.

M. Lionel Assouad. Elle est muette parce qu'elle est d'accord !

M. le président. Monsieur Idiart, la parole est libre, et vous pouvez, bien évidemment, exprimer votre point de vue,...

M. Charles Fèvre. Il raconte n'importe quoi !

M. le président. ... mais il s'agit là de la forme ; le fond est plus important.

Je mets aux voix l'amendement n° 386.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Auchedé, Gayssot, Grandpierre et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 46, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase de l'avant-dernier alinéa de l'article 1^{er}, après les mots : “un décret en Conseil d'Etat”, insérer les mots : “pris après consultation de l'ensemble des salariés”. »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Cet amendement se justifie par son texte même.

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

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

Une large concertation – nous le rappelons depuis le début du débat – a eu lieu avant le dépôt du projet de loi. En prévoir une autre avant les décrets, dont les projets ont été communiqués aux syndicats, ne servirait qu'à retarder l'entrée en vigueur d'une réforme urgente pour les finances de la SNCF.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement est défavorable à cet amendement, car une telle disposition n'est absolument pas conforme à la tradition de notre droit administratif.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 46. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 387, ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase de l'avant-dernier alinéa de l'article 1^{er}, après les mots : “une convention entre”, insérer les mots : “l'Etat”. »

La parole est à Mme Ségolène Royal.

Mme Ségolène Royal. Nous proposons que l'Etat soit partie aux conventions entre les deux établissements publics.

Nous nous interrogeons, en effet, sur la logique libérale de votre réforme, qui, dans ce cas particulier, renonce à la participation de l'Etat, c'est-à-dire à la façon dont l'intérêt général pourrait surveiller la nature même des contrats entre les deux établissements publics.

Qui va veiller à la cohérence et à l'efficacité de la politique ferroviaire ?

Pourquoi l'Etat se désengage-t-il ainsi de toute action en faveur du service public du rail ?

De quelle façon donnera-t-il des objectifs clairs au transport ferroviaire, comme le contrat de plan le permettait ?

Ce que nous souhaitons, en faisant intervenir l'Etat dans cette convention entre les deux établissements publics, c'est garantir que l'intérêt général sera recherché et, surtout, qu'une stratégie claire d'équipement du pays sera mise en place, indépendamment des logiques propres de chacun de ces deux établissements publics.

Au fond, cet amendement traduit la nécessité que l'Etat intervienne pour tous les grands arbitrages. Sans quoi ces deux établissements publics entreraient en conflit. Ils se rejeteront la responsabilité des déficits et contestent les calculs effectués pour la répartition des actifs.

Bref, comment l'Etat interviendra-t-il pour arbitrer entre ces deux établissements publics ? Ne serait-il pas plus prudent de le prévoir expressément en précisant qu'il sera partie aux conventions qu'ils passeront ?

Il est nécessaire que l'Etat soit toujours aussi présent dans les différents arbitrages. A cet égard, j'ai sous les yeux la lettre très intéressante d'un habitant de Poissy, qui montre à quel point se pose le problème de la responsabilité de l'Etat.

Certes, j'admets qu'il y a eu une évolution et que, depuis le mouvement social de décembre 1995, l'Etat a reconnu sa responsabilité vis-à-vis de la SNCF en prenant à sa charge le déficit de celle-ci.

M. Michel Bouvard. Ce que vous n'aviez pas fait !

Mme Ségolène Royal. Mais poussons plus loin le raisonnement et demandons-nous comment, à l'avenir, l'Etat arbitrera dans la répartition des moyens budgétaires nationaux entre le rail et la route.

Vous avez trouvé, je l'ai dit, 5 milliards pour construire vingt kilomètres de voies sur l'autoroute A 104. Mais avez-vous suffisamment pris en compte le danger qui en découle en matière de concurrence pour la future ligne tangentielle ouest de la SNCF dont les rails sont déjà installés et dont le coût au kilomètre est cinq fois moindre ? Telle est mon inquiétude et celle de l'habitant de Poissy qui m'a écrit. Ce tracé concurrentiel risque de diminuer la rentabilité de ladite voie ferrée d'environ 30 % entre Cergy-Pontoise et Versailles.

Pourquoi investir aussi massivement dans la route, alors que sont engagés – et c'est une bonne chose – des investissements importants dans le domaine des transports collectifs ?

Comment l'Etat arbitrerait-il ?

Le poids des ingénieurs routiers dans le ministère de l'équipement n'est-il pas trop excessif ? En effet, la SNCF se trouve toujours en situation de faiblesse lorsqu'il faut procéder à des arbitrages importants.

Voilà pourquoi nous refusons la partition de la SNCF et demandons qu'il y ait une direction de l'équipement ferroviaire au sein du ministère, qui soit aussi puissante que la direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France.

Les investissements ne sont pas à « armes égales ». Vous nous dites : « l'Etat donne 8 milliards de francs à la SNCF, ce qui est un effort considérable. » En vérité, c'est parfaitement dérisoire par rapport à l'enjeu et par rapport aux 5 milliards de francs qui ont été trouvés pour financer vingt kilomètres d'autoroute.

Notre souci est de faire en sorte que les arbitrages entre le rail et la route, qui se font au nom de l'Etat avec l'argent des contribuables français, soient équitables. Or nous craignons que la partition de la SNCF affaiblisse encore plus l'équipement ferroviaire dans notre pays, lequel est déjà faible en raison du poids des ingénieurs routiers dans toutes les structures de décisions publiques.

Monsieur le ministre, comptez-vous rétablir l'équité de la concurrence entre le rail et la route ?

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 387 ?

M. Alain Marleix, rapporteur. L'Etat sera représenté dans les conseils d'administration de RFF et de la SNCF. D'après les projets de décret, il pourra s'opposer aux conventions passées par ces deux entreprises. En faire l'une des parties aux conventions n'apparaît donc pas nécessaire puisqu'il disposera de moyens suffisants pour exercer son contrôle. Rejet.

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

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

Dans le respect du cadre fixé par la loi et son décret d'application, le contenu précis de la convention relèvera de la responsabilité des deux établissements publics. Ils seront l'un et l'autre soumis à la même tutelle : celle de l'Etat.

Je profite de l'occasion pour indiquer à Mme Ségolène Royal que la décision de réaliser les vingt kilomètres d'autoroute dont elle a parlé a été prise en mars 1993 par l'un de mes prédécesseurs qui s'appelait M. Bianco.

M. Charles Fèvre. Très juste !

Mme Ségolène Royal. A vérifier !

M. Jacques Limouzy. Il a bien fait !

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

M. Michel Bouvard. Si d'aventure la majorité venait à changer, les propos de Mme Ségolène Royal ne peuvent qu'inquiéter.

Tout le monde est d'accord pour qu'il y ait plus d'intermodalité, mais cela n'exclut pas que puissent parfois cohabiter et infrastructures ferroviaires et infrastructures autoroutières.

Mme Ségolène Royal. Comment les finance-t-on ?

M. Michel Bouvard. Il faudra peut-être que le parti socialiste nous dise un jour quels sont les tronçons d'autoroutes qu'il entend supprimer et ceux qu'il souhaite ne plus réaliser s'il revient aux affaires. En effet, ce qui ressort des propos de Mme Royal, ce n'est pas tant que l'on manque d'infrastructures ferroviaires, mais qu'il y a trop d'autoroutes. Nos concitoyens seraient très intéressés par de tels renseignements. Ainsi, ils seraient parfaitement éclairés avant les prochains scrutins et sauraient comment se prononcer.

Je suis l'élu d'une vallée où les morts et les vies brisées sur la route se comptaient en grand nombre. J'ai milité avec d'autres pour obtenir une autoroute, seul moyen d'enrayer ce phénomène. Eh bien ! madame Royal, quand vous parlez comme hier de « consommation de vies humaines »,...

Mme Ségolène Royal. Je n'ai jamais dit cela !

M. Michel Bouvard. ... je suis profondément choqué ! Et si vous reveniez au pouvoir, je serais très inquiet s'agissant de l'achèvement des travaux de construction de cette autoroute si nécessaire pour la sécurité.

Nous n'avons aucun intérêt à opposer le rail et la route. Il faut faire des choix. Il faut compléter et renforcer les infrastructures ferroviaires. Mais l'un n'est pas forcément exclusif de l'autre.

M. Jacques Limouzy. Sans sécurité, on perd des électeurs !

M. le président. La parole est à Mme Ségolène Royal.

Mme Ségolène Royal. Mon cher collègue, ne mettez pas tant de passion à développer vos arguments !

M. Michel Bouvard. J'ai assisté à trop d'enterrements pour ne pas en mettre !

Mme Ségolène Royal. D'abord, je n'ai pas parlé de « consommation de vies humaines » mais de « destruction de vies humaines ».

Ensuite, en ce qui concerne le rail et la route, je ne suis absolument pas d'accord avec vous : il y a concurrence entre le rail et la route !

M. Michel Bouvard. Pas toujours !

Mme Ségolène Royal. Compte tenu du contexte budgétaire actuel, vous savez fort bien qu'il faut procéder à un arbitrage entre le « tout-camion » ou le « tout-automobile » et les transports en commun.

M. Christian Bataille. Très juste !

Mme Ségolène Royal. Jamais il n'y a eu de débat public, ni dans le pays ni dans cet hémicycle, à ce sujet. Jamais on ne nous a dit : voici l'enveloppe budgétaire dont nous disposons pour l'équipement en transports.

Je ne demande pas qu'il y ait moins d'investissements en faveur de la route, je demande seulement que, étant donné les restrictions budgétaires actuelles, un vrai débat s'engage sur l'arbitrage auquel il convient de procéder entre les transports en commun en milieu urbain et le « tout-automobile ».

Rien ne sert de verser des larmes de crocodile sur la pollution urbaine si aucune inflexion n'est opérée dans les choix publics qui sont faits.

Quant à la décision de réaliser ces vingt kilomètres d'autoroutes, je ne sais pas si elle remonte à 1993, mais, en tout cas, j'observe que, en région parisienne, on trouve

toujours les financements contribuant à accroître la circulation automobile. Eh bien, pour une fois, changeons les choses et consacrons autant de moyens budgétaires aux transports en commun qu'au « tout-automobile ».

Vous le savez très bien, si les transports en commun sont rapides, confortables et propres, les gens laisseront leur voiture chez eux. En revanche, tant que le rail et la route ne seront pas traités de façon égalitaire, il y aura une fuite en avant vers le « tout-automobile » et vers le « tout-camion », et, pour le coup, on continuera à déplorer des destructions de vies humaines. On sait que la pollution de l'air a tué plusieurs centaines de personnes dans la région parisienne.

N'est-ce pas suffisant pour réorienter les décisions publiques ? Que faut-il de plus pour que le débat sur cette question s'engage enfin dans ce pays et pour que le lobby de l'automobile ait moins d'influence ?

M. Daniel Mandon. De la même façon qu'un train peut en cacher un autre, un débat peut en cacher un autre !

M. le président. La parole est à M. Charles Fèvre.

M. Charles Fèvre. Les socialistes deviennent vertueux quand ils ne sont plus au pouvoir. Car, entre 1982 et 1993, en dehors de la LOTI, nous n'avons jamais entendu parler de politique des transports ; il n'y a eu aucun débat sur ce sujet.

J'ai été porte-parole du groupe UDF sur ces questions pendant des années. A chaque discussion budgétaire, le ministre en place m'a répondu de façon évasive ou élu-sive.

Bref, durant ces dix années de socialisme, il n'y a eu aucune politique des transports. Alors, madame Ségolène Royal, ne venez pas aujourd'hui nous donner des leçons !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 387.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, nos 47 et 388, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 47, présenté par MM. Achedé, Gayssot, Grandpierre et les membres du groupe communiste, est ainsi rédigé :

« Dans la première phrase de l'avant-dernier alinéa de l'article 1^{er}, après les mots : "un décret en Conseil d'Etat", insérer les mots : "ayant recueilli l'accord des organisations syndicales représentatives du personnel de la SNCF". »

L'amendement n° 388, présenté par MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Penec et les membres du groupe socialiste, est ainsi rédigé :

« Dans l'avant-dernier alinéa de l'article 1^{er}, après les mots "décret en Conseil d'Etat", insérer les mots "après consultation des organisations syndicales représentatives du personnel de la société nationale des chemins de fer français". »

La parole est à M. Michel Grandpierre, pour soutenir l'amendement n° 47.

M. Michel Grandpierre. Cet amendement se justifie par son texte même. Il vise à permettre la consultation des organisations syndicales représentatives du personnel de la SNCF avant que le décret en Conseil d'Etat ne soit pris.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Défavorable.

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

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

Je profite de l'occasion pour rappeler une nouvelle fois qu'une concertation approfondie a accompagné la préparation de l'ensemble des textes relatifs à la réforme, que les avant-projets de décret ont été adressés à l'ensemble des parlementaires, aussi bien au Sénat qu'à l'Assemblée nationale, et qu'ils ont été communiqués aux organisations syndicales avant même le débat du projet de loi.

En outre, la disposition proposée n'est pas conforme à notre tradition de droit administratif.

M. le président. La parole est à M. Christian Bataille, pour soutenir l'amendement n° 388.

M. Christian Bataille. Je veux rappeler à mes collègues qui sont des forcenés du développement routier que ce ne sont pas les travaux routiers qui créent le plus d'emplois.

M. Michel Bouvard. C'est vrai !

M. Christian Bataille. C'est plus une politique du logement et de la construction qu'une politique de déroulement de tarmacadam un peu partout dans le pays qui générera des emplois.

Je reviens à l'amendement n° 388. Il tend à préciser que le décret en Conseil d'Etat sera publié « après consultation des organisations syndicales représentatives du personnel de la Société nationale des chemins de fer français ». Vous avez dit, monsieur le ministre, que l'introduction d'un tel dispositif serait contraire à notre droit administratif. En tout cas, notre amendement a au moins le mérite de témoigner d'un état d'esprit et d'une volonté de dialogue et de transparence.

Vous avez incidemment évoqué les conversations que vous avez eues avec des organisations, mais nous n'en connaissons pas très bien ni l'objet ni les résultats. La représentation nationale débat à l'aveuglette sans avoir été informée par le Gouvernement des conditions dans lesquelles il a préparé l'examen de ce texte. Ce n'est que lundi que nous avons eu communication d'un rapport dont nous avons dû prendre connaissance rapidement.

L'information et la consultation des organisations syndicales sont un élément de la transparence. C'est le reflet d'un état d'esprit.

Ce matin, à neuf heures, en commençant l'examen de l'article 1^{er}, j'ai, avec mon collègue Filleul, exprimé le souhait, au nom de notre groupe, que la discussion soit le véritable reflet de ce qui nous oppose et soit au fond une confrontation. Même si les élections ont fait que les membres de l'opposition ne sont pas très nombreux dans cet hémicycle, ils sont néanmoins tout à fait en mesure de débattre avec la majorité, projet contre projet.

Si vous n'avez rien à dire, monsieur Bouvard, c'est parce que vous êtes membre de la majorité de droite et que vous êtes d'accord avec ce projet de droite. En revanche, nous, nous avons beaucoup à dire.

Vouloir limiter ce débat à une confrontation Gouvernement-opposition, ce n'est pas donner une bonne image de la représentation nationale. Nous pouvons tout de même échanger courtoisement entre nous des arguments ! Mais le rapporteur n'a rien à dire, si ce n'est que le texte n'a pas été examiné par la commission et qu'il n'a pas d'avis personnel sur la question.

Quant au ministre, il ne cesse de dire que le Gouvernement est contre nos amendements. Et, lorsqu'il consent de temps en temps à réagir, il le fait très brièvement.

Nous n'avons pas un véritable débat ! Il est vrai que nous n'en sommes qu'à l'article 1^{er} et que de nombreuses heures seront encore nécessaires pour achever cette discussion.

Bref, j'attends toujours que l'on m'oppose de vrais arguments. J'espère qu'à un moment ou à un autre les représentants de la majorité nous diront que la SNCF est le type même d'organisation dont ils ne veulent plus et que s'ils la divise aujourd'hui en deux, c'est pour mieux la faire glisser vers la privatisation, pour la mettre – si vous me permettez l'expression – ...

M. Michel Bouvard. Fantasma !

M. Christian Bataille. ... sur les rails de la privatisation en mars ou en avril 1998.

Ainsi, si les électeurs vous confirment dans votre rôle de majorité...

M. Charles Fèvre. Ils le feront !

M. Christian Bataille. ... vous pourrez immédiatement concrétiser vos intentions.

M. Michel Bouvard. Fantasma !

M. Christian Bataille. Il faut que l'opinion sache que le Gouvernement actuel et la majorité qui le soutient préparent un mauvais sort à la SNCF. Il faut qu'elle sache que l'embauche de travailleurs sous statut d'EPIC revient à les employer sans statut. Il faut que l'opinion sache aussi que c'est l'opposition qui défend la SNCF, ses salariés et l'unicité du statut et des personnels, et non la majorité.

M. Michel Bouvard. Ne nous imputez pas un programme imaginaire fondé sur vos fantasmes !

M. Christian Bataille. Tout cela, vous ne l'avez jamais dit. Depuis le début de cette discussion, vous tournez autour du sujet sans l'aborder. Au fond, vous nous laissez le soin de dévoiler quelles sont vos intentions cachées derrière ce texte, qui est beaucoup moins anodin qu'il n'y paraît.

M. Michel Bouvard. Nous n'avons pas d'intentions cachées !

M. le président. Je rappelle à chacun des intervenants que son temps de parole ne peut excéder cinq minutes. Je vous demande donc, mes chers collègues, d'être aussi brefs que possible.

La parole est à M. Léonce Deprez.

M. Léonce Deprez. Je ne peux pas laisser sans réponse les propos de M. Bataille.

Nous avons dit dans la discussion générale ce que nous avons à dire. Ce projet de loi répond à notre attente et aux nécessités qu'impose la survie de la SNCF : nous sommes donc satisfaits et nous n'avons pas à amender le texte.

Quant au développement de Mme Ségolène Royal sur l'équilibre qu'il convient d'assurer entre les axes routiers et les axes ferroviaires, il montre la nécessité de définir une politique d'aménagement du territoire. Or, monsieur Bataille, on ne peut pas dire que, dans ce domaine, les gouvernements que vous avez soutenus aient défini, pendant douze ans, une politique volontariste.

C'est le mérite du gouvernement auquel participait M. Pasqua, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, d'avoir relancé la politique d'aménagement du territoire avec la loi que nous avons examinée et votée

en 1995. Celle-ci prévoit l'élaboration d'un schéma national et de schémas régionaux d'aménagement du territoire. Or l'aménagement du territoire impose des choix d'axes ferroviaires et routiers comportant des points de développement.

La loi Pasqua avait pour objet de revitaliser le territoire français. Il a bien été souligné, à la suite de ce texte, qu'il fallait à cette fin sauvegarder les voies ferrées jusque dans les régions les plus éloignées ; nous soutenons par conséquent le Gouvernement, car il sauve la SNCF.

Il n'est pas sérieux d'affirmer que nous sommes des forcenés de la route alors que nous soutenons un plan gouvernemental qui va alléger la SNCF de 134 milliards de francs de dettes. Nous devons démontrer que ceux qui sauvent la SNCF, ce sont ceux qui voteront le projet de loi qui nous est proposé. (*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. le président. L'opposition aura sans doute été satisfaite d'avoir un débat sur ce point.

Quel est l'avis de la commission sur les amendements en discussion ?

M. Alain Marleix, rapporteur. Négatif.

Je reconnais, monsieur Idiart, que, pour des raisons pratiques, le rapport n'est sorti de l'imprimerie que lundi. Mais j'avais pris soin de le faire envoyer à tous les groupes politiques dès vendredi après-midi. Dans ce document, je développe très largement nos conceptions, mais je ne suis pas sûr que vous l'ayez lu, même partiellement.

M. Jean-Louis Idiart. Si !

M. Alain Marleix, rapporteur. En second lieu, nous avons eu une très longue discussion générale, au cours de laquelle j'ai parlé pendant plus de trente minutes.

La commission a également tenu une très longue réunion à laquelle vous n'étiez pas présents. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste*), hormis M. Filleul. Au cours de cette réunion, qui a duré plus de deux heures et demi, nous avons abordé les problèmes au fond.

Je tenais à faire cette mise au point.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 47. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 388.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Grandpierre, Gayssot, Auchedé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 49, ainsi rédigé :

« Après l'avant-dernier alinéa de l'article 1^{er}, insérer l'alinéa suivant :

« Sous réserve de l'exercice du droit de grève de ses personnels, comme la société nationale des chemins de fer français, Réseau ferré national exerce ses missions dans l'objectif de l'intérêt économique général de manière ininterrompue, sur l'intégralité du réseau qu'il gère pour le compte de l'Etat et qu'il

met en permanence et sans restriction autre que technique ou de sécurité, à la disposition de la société nationale des chemins de fer français à des tarifs uniformes et des conditions ne pouvant varier que selon des critères objectifs.»

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Cet amendement permet d'inscrire dans le statut de RFF les critères retenus par la Cour de justice des communautés européennes, dans sa décision du 27 avril 1994, quant aux entreprises exerçant des missions d'intérêt économique général dérogeant au droit commun de la concurrence inscrit dans les traités successifs régissant l'Union européenne.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Cette précision nous paraît inutile car elle est satisfaite par la référence aux principes du service public figurant à l'article 1^{er}.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 49.
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 50 et 389.

L'amendement n° 50 est présenté par MM. Auchedé, Gayssot, Grandpierre et les membres du groupe communiste ; l'amendement n° 389 est présenté par MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Dans le dernier alinéa de l'article 1^{er}, après le mot : "confie", insérer les mots : "en exclusivité et". »

La parole est à M. Michel Grandpierre, pour soutenir l'amendement n° 50.

M. Michel Grandpierre. Cet amendement tend à réserver à la seule SNCF la responsabilité des travaux de maintenance de l'infrastructure et à lui accorder l'exclusivité à cet égard.

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Idiart, pour soutenir l'amendement n° 389.

M. Jacques Limouzy. C'est le même !

M. Jean-Louis Idiart. Monsieur Limouzy, nous avons le droit de nous expliquer et c'est le président qui préside ! Vous voudriez nous faire taire ! C'est incroyable !

L'amendement n° 389 tend à préciser que la SNCF est le seul maître d'ouvrage délégué des opérations d'investissement sur Réseau ferré de France.

Le dernier alinéa de l'article 1^{er} montre bien que vous portez atteinte à l'unicité de la SNCF sans pour autant régler le problème de sa dette. Il rend le système plus lourd et inefficace. La complexité administrative liée à l'introduction d'un nouvel acteur dans le jeu ferroviaire va entraîner un important gaspillage d'énergie, et les deux EPIC vont se livrer une bataille totalement stérile pour se transférer mutuellement le déficit. Le nouveau système aura également pour conséquence un coût supplémentaire dû à la masse salariale de RFF et à ses frais de fonctionnement, et ces sommes seraient plus utilement affectées à l'amélioration du service public ferroviaire.

La séparation en deux établissements ne règle pas le problème de la dette comme par miracle, contrairement à ce que l'on nous a affirmé à nouveau il y a quelques instants.

M. Jean-Jacques Filleul. Evidemment !

M. Jean-Louis Idiart. Je le répète : créer deux établissements et transférer une partie de la dette de l'un sur l'autre, ce n'est pas régler le problème de la dette.

M. Jean-Jacques Filleul. Tout à fait !

M. Jean-Louis Idiart. Là est le cœur du débat. Nous posons toujours cette lancinante question : comment va-t-on régler ce problème ? Franchement, celui qui présidera le nouvel établissement a du souci à se faire ! En effet, avoir uniquement la dette à payer, ce n'est pas très encourageant ! Ce n'est pas ça qui permettra d'investir et de créer ! S'il s'agit uniquement de gérer des intérêts supplémentaires, le moins qu'on puisse dire est que la nouvelle structure ne sera guère efficace, et nous verrons malheureusement très vite que le problème de la dette va redevenir terrible et devra être à nouveau évoqué ici.

De plus, la SNCF ne va pas retrouver un dynamisme fort immédiatement, car on lui laisse une très grande part de la dette.

Il va falloir nous expliquer comment vous vous y prendrez. Le personnel s'apercevra très vite de toutes les promesses qui ont été faites, et qui auront une incidence très importante. Et lorsque le statut du personnel du nouvel EPIC, sur lequel on ne nous répond pas, sera connu, le personnel saura à nouveau se manifester. On aura attendu la présidentielle, puis les législatives, mais nous retrouverons ce problème dans le courant de l'année 1998.

Ce texte n'est vraiment pas très motivant, et l'on comprend, mes chers collègues, pourquoi vous vous taisez autant.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les deux amendements en discussion ?

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

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

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

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 50 et 389.

(*Ces amendements ne sont pas adoptés.*)

M. le président. MM. Auchedé, Gayssot, Grandpierre et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 51, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 1^{er} par l'alinéa suivant :

« L'article 38 de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993, relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques n'est pas applicable aux délégations de service public que Réseau ferré national accorde à la Société nationale des chemins de fer français. »

La parole est à M. Michel Grandpierre.

M. Michel Grandpierre. L'article 38 de la loi du 29 janvier 1993 prévoit une procédure de publicité permettant la présentation de plusieurs offres concurrentes en cas de délégation de service public.

Cette pluralité de candidatures n'ayant pas lieu d'être du fait de l'attribution du droit d'utiliser le réseau ferré national à la seule SNCF, il convient en conséquence d'écarter l'application de ces dispositions ; tel est le sens de notre amendement.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Défavorable, car cet amendement nous paraît inutile. L'article 41 de la loi Sapin prévoit déjà que l'article 38 ne s'applique pas aux relations entre deux EPIC.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Egalement défavorable, pour les raisons que vient d'exposer M. le rapporteur.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 51.
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 1^{er}.
(*L'article 1^{er} est adopté.*)

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

M. Jean-Jacques Filleul. Monsieur le président, le groupe socialiste souhaite se réunir pour faire le point avant que nous n'abordions l'article 2, et je vous demande par conséquent une suspension de séance de vingt minutes environ.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.
(*La séance, suspendue à dix-huit heures trente, est reprise à dix-huit heures cinquante.*)

M. le président. La séance est reprise.

Après l'article 1^{er}

M. le président. MM. Gayssot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 60 corrigé, ainsi rédigé :

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

« A compter de la promulgation de la présente loi, il est créé un établissement public industriel et commercial dénommé "Régie nationale du transport ferroviaire français".

« Cet établissement public national détient le capital de l'EPIC "Société nationale des chemins de fer français" et de l'EPIC "Réseau ferré de France".

« Il organise la cohésion entre l'EPIC SNCF et l'EPIC RFF, et assure la mise en œuvre de la complémentarité des différents modes de transport.

« Le conseil d'administration de la "Régie nationale du transport ferroviaire français" est constitué conformément à la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983, relative à la démocratisation du secteur public. »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Je commencerai par faire deux remarques, dont la première s'adressera à nos collègues de l'opposition.

Depuis le début de la discussion, notre groupe est toujours représenté par deux ou trois de ses membres.

M. Michel Bouvard. Le groupe communiste est en effet très présent !

M. Jean-Claude Gayssot. Toutes proportions gardées, mesdames, messieurs de la majorité, vous devriez donc être en permanence une cinquantaine en séance !

D'autre part, dès avant le mouvement de 1995, à la faveur duquel les cheminots ont imposé le retrait du contrat de plan, que vous aviez approuvé, notre groupe a, ici même, alerté le Gouvernement. Nous lui avons dit qu'il fallait proposer autre chose et qu'il convenait de favoriser le développement de la SNCF.

Hier encore, nous avons rencontré les représentants de la CGT et de la CFDT, syndicats majoritaires, au sujet du projet de loi dont nous discutons.

J'en viens maintenant à notre amendement n° 60 corrigé, portant article additionnel.

Le Gouvernement nous assure que son projet de loi garantit à la SNCF l'exclusivité de l'entretien de l'infrastructure confiée à l'EPIC RFF. La réglementation européenne dit exactement le contraire.

La plus grande crainte des cheminots, que notre groupe partage, est de voir rompue l'unicité de l'entreprise.

Monsieur le ministre, vous avez précisé au Sénat que l'article 90-2 du traité de Rome permettrait de contourner l'obligation des appels d'offres européens. Mais, ainsi que vous l'ont objecté les sénateurs du groupe communiste, des arrêts significatifs de la Cour européenne de justice s'opposent à votre argumentation.

Je ne citerai qu'un exemple : la décision sur les droits spécifiques de la Sabena à l'aéroport de Bruxelles, qui nous renvoie à un cas de figure proche de la problématique d'aujourd'hui.

Non seulement le recours du Gouvernement à l'article 90-2 du traité ne sera pas opposable à la jurisprudence européenne, mais l'article 90-1 est opposable à votre proposition en ce qu'il dispose que « les Etats membres, en ce qui concerne les entreprises publiques et les entreprises auxquelles ils accordent des droits spéciaux ou exclusifs, n'édicent ni ne maintiennent aucune mesure contraire aux règles du présent traité, notamment à celles prévues aux articles 7 et 85 à 94 inclus ».

Dans ces conditions, si l'on créait un lien organique entre l'infrastructure et l'exploitation, on dissiperait, tout en demeurant dans le cadre de la directive européenne 91-440, les inquiétudes des cheminots, sans courir à la partition que votre projet entérine.

Nous sommes partisans de l'unicité de l'entreprise SNCF, d'où notre idée d'une structure chapeautant les deux EPIC.

Votre réponse est significative. Vous arguez que les deux établissements sont sous la tutelle de l'Etat. Vous n'êtes pourtant pas sans savoir que les dispenses d'appel d'offres publiques ne s'appliquent qu'aux filiales d'une entreprise commerciale et nous ne sachions pas que l'Etat en soit une.

Votre refus d'explorer cette voie au Sénat n'a fait que renforcer la crainte des cheminots et de ceux qui sont attachés au service public.

C'est pourquoi nous proposons un article additionnel.

M. Jean-Claude Lefort. Très bien !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a émis un avis défavorable.

La « holding » proposée – mot qui figure dans l'exposé des motifs de l'amendement mais qui m'étonne venant de ses auteurs – me paraît inutile. Elle viendrait alourdir le dispositif du projet de loi qui, je le rappelle, réserve l'exclusivité de l'exploitation du réseau à la seule SNCF.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement est défavorable à l'amendement car sa mise en œuvre nécessiterait obligatoirement un changement de statut de la SNCF, qui devrait devenir une société anonyme, ...

M. Jean-Claude Gaysot. Non !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. ... qui serait elle-même filiale d'une société de droit privé, conformément au statut actuel de la *Deutsche Bahn*.

Le choix du Gouvernement repose au contraire sur une solution originale, ...

M. Jean-Claude Lefort. C'est trop facile !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. ... qui préserve l'unité et le statut d'établissement public d'Etat de la SNCF.

Les relations entre la SNCF et le nouvel établissement public sont fixées par le législateur, auquel un rapport sera présenté, conformément à l'article 16 du projet, introduit par la Haute assemblée.

Toutes les garanties sont ainsi apportées quant au fonctionnement de ce grand service public.

Je pourrais ajouter qu'en outre, conformément à la volonté de transparence et de concertation qui a guidé le Gouvernement dans la préparation de la réforme, l'information et la discussion pourront se poursuivre, en particulier au sein du Conseil national des transports, qui regroupe tous les acteurs concernés – les usagers, les chargés, les transporteurs, les organisations syndicales et professionnelles, les élus, les représentants de l'Etat et les personnes qualifiées.

Enfin, je vous rappelle que les deux établissements auront la même tutelle et qu'ils seront l'un et l'autre soumis à la même autorité, celle de l'Etat qui, dans cette réforme, entend bien assurer lui-même ses propres responsabilités, sans s'en défaire au profit d'une sorte de maison mère. C'est l'Etat qui sera la holding que vous réclamez.

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

M. Jean-Claude Gaysot. Ce que vous nous répondez, monsieur le ministre, confirme qu'il ne devrait pas y avoir de problème pour instituer l'organisme que nous proposons. Vous avez parlé de « holding », mais ce n'est pas une multinationale que nous voulons faire ! Il s'agit, dans le cadre d'une régie nationale, de permettre à deux entreprises publiques, qui doivent avoir pour vocation le développement du service public et du rail, de créer les conditions pour que les perspectives européennes de démantèlement, de déréglementation et de privatisation ne puissent être mises en œuvre. Vous avez refusé semblable proposition au Sénat, ce qui n'a fait que renforcer l'inquiétude des cheminots et la nôtre.

J'ajoute que cette idée d'une régie nationale, comme nous le proposons, ou d'un comité national des transports ferroviaires n'a pas germé au hasard, pour le plaisir de faire un amendement. Elle a été intégrée dans la réflexion de responsables et de cadres. Nous avons même déjà eu des exemples de structures de ce genre. Je pense aux PTT, à La Poste, aux télécommunications. D'ailleurs, pour aller vers la privatisation de France Télécom, les gouvernements ont été amenés à faire sauter ce type de structure qui confortait l'unicité des entreprises.

M. le président. je mets aux voix l'amendement n° 60 corrigé.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 2

M. le président. « Art. 2. – Le conseil d'administration de Réseau ferré de France est constitué conformément aux dispositions de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

« Le président du conseil d'administration est nommé parmi les membres du conseil, sur proposition de celui-ci, par décret.

« Les personnels de Réseau ferré de France ont la qualité d'électeurs et sont éligibles aux élections des représentants du personnel au comité d'entreprise, ainsi qu'aux élections des représentants des salariés au conseil d'administration de Réseau ferré de France. Par dérogation à l'article 15 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 précitée, aucune condition d'ancienneté n'est exigée pour la première élection de ces représentants.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les statuts de l'établissement et détermine le nombre et les modalités de nomination ou d'élection des membres du conseil d'administration. »

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

M. Jean-Jacques Filleul. Je rappelle que les députés socialistes ont demandé la suppression de l'article 1^{er} du projet de loi portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire. Nous venons donc de voter contre cet article. Dans le même état d'esprit et pour les mêmes motifs, nous ne sommes pas favorables à l'article 2. Nous aurions naturellement pu en rester là, mais nous avons préféré déposer des amendements pour que, si l'article 2 n'est pas supprimé, le conseil d'administration de Réseau ferré de France comprenne, outre des personnels de cet établissement public, des personnels de la SNCF. Ce faisant, nous faisons preuve d'une cohérence globale qui ne vous a sans doute pas échappé, monsieur le ministre, car, si nous demandons, par ailleurs, une convention entre les deux établissements publics, nous n'en attendons pas moins de vous une concordance au conseil d'administration de Réseau ferré de France. Cette présence d'agents de la SNCF assurerait naturellement la continuité entre les deux établissements publics. L'amendement que nous vous proposons dans ce sens a le grand mérite de viser à assurer ce lien nécessaire et indispensable, car les cheminots ont le droit de savoir ce qui sera évoqué au conseil d'administration de RFF, de connaître les décisions qui y seront prises parce qu'ils seront directement intéressés par celles-ci. Nous souhaitons donc qu'ils aient ainsi la faculté de peser sur ces décisions.

Nous avons par ailleurs évoqué la citoyenneté dans l'entreprise SNCF. Nous la réclamons pour Réseau ferré de France. Car comment voulez-vous assurer une transparence rassurante et génératrice d'intégration des deux établissements publics, ainsi évidemment que des hommes qui l'accompagnent, sans cette cohérence globale ? Cet après-midi, le débat que nous avons eu sur le statut des personnels vous a mis pour le moins dans l'embarras, monsieur le ministre. Personnellement, je n'ai d'ailleurs toujours pas vraiment compris quel serait le statut des

personnels privés de l'EPIC. A l'intérieur du conseil d'administration de RFF et de cet EPIC, *quid* des différents statuts, et en particulier des contractuels privés ? Ces derniers seront-ils représentés dans les différentes instances – comité d'établissement, conseil du personnel, conseil d'administration ou autres –, comme nous le souhaitons, sans que tel ou tel en soit écarté pour des motifs purement statutaires ? Autant de questions qui ne se poseraient plus si vous nous suiviez dans notre vote, mais qui resteront entières si RFF est constitué. A moins, mais je n'ose pas croire à cette éventualité, que RFF n'engage des travailleurs sans statut dans une capitale comme Londres, à l'instar de ce que vient de faire une entreprise publique nationale, auquel cas le problème serait rapidement réglé. Les députés socialistes préfèrent donc rejeter l'article 2.

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques n^{os} 61 et 245.

L'amendement n^o 61 est présenté par MM. Grandpierre, Gayssot, Auchédé et les membres du groupe communiste.

L'amendement n^o 245 est présenté par MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste.

Les amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer l'article 2. »

La parole est à M. Michel Grandpierre, pour soutenir l'amendement n^o 61.

M. Michel Grandpierre. Il s'agit d'un amendement de cohérence. Nous nous opposons en effet au dispositif prévu qui ne peut à la fois désendetter l'entreprise publique et assurer durablement son développement. Nos propositions tendent à assurer la complémentarité des deux établissements publics, car il faut éviter que celui qui sera responsable des infrastructures ne s'attache à satisfaire ses propres intérêts au détriment de l'intérêt général et que la dette qui plombe ses comptes n'interfère avec le niveau de la redevance. Tel est le sens de cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Julien Dray, pour soutenir l'amendement n^o 245.

M. Julien Dray. L'adoption de cet amendement de cohérence permettrait à nos collègues de la majorité, qui me semblent gagnés par une certaine lassitude, de gagner un peu de temps. En effet, si l'article 2 n'est pas supprimé, nous serons obligés de défendre une série d'amendements visant à préciser les modalités d'organisation du conseil d'administration du nouvel établissement. Nous le ferons d'autant plus que le caractère extrêmement général du texte nous obligera à faire référence au projet de décret que le Gouvernement a présenté sur ce qu'il conçoit comme devant être la composition du conseil d'administration. Or ce projet de décret nous inquiète particulièrement dans la mesure où il renforce toutes les critiques que nous avons été amenés à faire, s'agissant notamment du déséquilibre dans la gestion paritaire. Dans ce projet de décret, l'Etat a en effet montré une curieuse conception de la parité, mais je ne dévoile pas l'argumentation qui suivra ; nous aurons l'occasion d'y revenir.

Il vaudrait donc mieux supprimer tout de suite l'article 2 pour éviter un débat qui pourrait lasser certains de nos collègues. Sinon, nous devons mener une bataille parlementaire de clarification pour obtenir le maximum de garanties quant au fonctionnement de l'établissement public, notamment des garanties sur le service public, la

représentation des usagers, des personnels, etc., car le texte est extrêmement vague. Nous savons tous – nombre de nos collègues ont cette expérience – que le Gouvernement se sert de textes extrêmement généraux et qu'il renvoie aux décrets le soin de les préciser. Ceux-ci sont d'ailleurs souvent réécrits. Les technocrates qui ont des idées bien précises sur la manière dont tout cela doit fonctionner jouent alors pleinement leur rôle et dénaturent même parfois ce qui était initialement la volonté des ministres. D'un certain point de vue, supprimer cet article serait donc rendre service au Gouvernement.

M. Christian Bataille. Un bon mouvement !

M. Jean-Claude Lefort. Prenez cette main tendue !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a adopté l'article 2 sans aucune modification. Elle est donc hostile à ces amendements de suppression.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement est contre ces amendements qui ne visent qu'à vider le projet de loi de toute sa portée.

M. Jacques Limouzy. C'est la guillotine !

M. Jean-Claude Lefort. Il cherche la confrontation !

M. Christian Bataille. C'était une main tendue et vous la refusez !

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n^{os} 61 et 245.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. L'amendement n^o 203 a été retiré.

Je suis saisi de trois amendements n^{os} 62, 247 et 246, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n^o 62, présenté par MM. Gayssot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste, est ainsi rédigé :

« Après le premier alinéa de l'article 2, insérer les alinéas suivants :

« Il est constitué de :

« – cinq représentants de l'Etat ;

« – quatre personnalités choisies en raison de leur compétence, dont un député, un sénateur et deux représentants des collectivités territoriales ;

« – deux représentants des usagers du transport ferroviaire ;

« – trois représentants élus du personnel de l'établissement public visé au premier alinéa de l'article 1^{er} de la présente loi ;

« – sept représentants de la Société nationale des chemins de fer français, dont cinq élus par son personnel. »

L'amendement n^o 247, présenté par MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste, est ainsi rédigé :

« Après le premier alinéa de l'article 2, insérer l'alinéa suivant :

« Il est constitué de :

« – cinq représentants de l'Etat ;

« – cinq personnalités choisies en raison de leurs compétences ;

« – deux représentants des usagers de transport ;
« – cinq représentants élus par les salariés de l'établissement public créé à l'article 1^{er} du présent projet de loi ;

« – cinq représentants des salariés de la Société nationale des chemins de fer français dont trois élus par son personnel. »

L'amendement n° 246, présenté par MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste, est ainsi rédigé :

« Après le premier alinéa de l'article 2, insérer l'alinéa suivant :

« Il est constitué de :

« – cinq représentants de l'Etat ;

« – cinq personnalités choisies en raison de leurs compétences ;

« – dix représentants élus par les salariés de l'établissement public créé à l'article 1^{er}. »

La parole est à M. Michel Grandpierre, pour soutenir l'amendement n° 62.

M. Michel Grandpierre. L'article 2 étant maintenu, cet amendement vise à modifier la composition du conseil d'administration. Nous proposons en effet qu'il soit constitué de cinq représentants de l'Etat ; quatre personnalités choisies en raison de leur compétence, dont un député, un sénateur et deux représentants des collectivités territoriales ; deux représentants des usagers du transport ferroviaire ; trois représentants élus du personnel de l'établissement public visé au premier alinéa de l'article 1^{er} de la présente loi ; sept représentants de la Société nationale des chemins de fer français, dont cinq élus par son personnel.

M. Jacques Limouzy. C'est un soviet !

M. Julien Dray. Qu'en savez-vous ?

M. Michel Grandpierre. Le conseil d'administration du nouvel établissement doit, à notre avis, être constitué conformément à la loi de 1983 sur la démocratisation du secteur public. Doivent donc y siéger cinq représentants des salariés. Nous en sommes d'accord. Encore faut-il que le nouvel établissement soit *sui generis*, que toute dérogation aux règles admises puisse être envisagée.

Nous proposons de porter de quinze à vingt et un le nombre de membres du conseil d'administration, car l'importance des actifs gérés – plus de 275 milliards de francs au début, et plus de 300 milliards après deux ans – exige une représentation étoffée. Les représentants de la SNCF doivent permettre d'assurer la cohérence des décisions du conseil avec le développement du service public exploitant le réseau. Le simple transfert des représentants de l'Etat siégeant au conseil d'administration de la société nationale ne suffit pas, à notre avis, à garantir cette cohérence.

M. Jean-Claude Lefort. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Christian Bataille, pour soutenir l'amendement n° 247.

M. Christian Bataille. A partir du moment où le rapporteur et le ministre souhaitent maintenir la totalité de l'article 2, il convient de le préciser. Nous proposons que la composition du conseil d'administration de RFF soit inscrite dans la loi pour que la représentation des différentes catégories soit assurée. Aucun d'entre vous ne pourra contester la composition que nous suggérons, car elle est équitable et n'est pas partisane sur le plan politique. Je vous en laisse juge !

Cinq représentants de l'Etat : il s'agit de personnes qui sont nommées par le ministre.

Cinq personnalités choisies en raison de leurs compétences : elles seront aussi désignées par le ministre. Nous en sommes déjà à dix personnalités qui pourront être choisies à la diligence du ministre.

Deux représentants des usagers de transport. Pourquoi ? Cela tombe sous le sens. Les usagers ont quand même leur mot à dire et je ne pense pas qu'il soit abusif de proposer qu'ils soient représentés, d'autant que, parmi ces deux personnes il y en aura bien au moins une qui sera favorable au Gouvernement.

Cinq représentants élus par les salariés de l'établissement public créé à l'article 1^{er} du présent projet de loi. Monsieur le ministre, vous avez insisté tout à l'heure sur les négociations que vous avez menées avec les représentants des organisations de salariés et l'on ne peut que s'en réjouir. Pour approfondir ce dialogue, quelle meilleure instance qu'un conseil d'administration où les élus des salariés de l'établissement public seraient représentés ! Certes, à entendre ce qu'ils disent en ce moment de vos projets, ils sont très peu à vous être favorables mais, si on fait le décompte, vous avez encore une très large avance.

Enfin, cinq représentants des salariés de la SNCF, dont trois élus par son personnel. Ce qui veut dire qu'il en reste encore deux à votre discrétion. Et pourquoi des salariés « de la SNCF » ? Pour des raisons évidentes de liaison avec le nouvel institut.

Le conseil d'administration de RFF serait donc composé de vingt-deux personnes, dont une très large majorité en votre faveur. Quel sera son intérêt, me direz-vous, puisque vous y serez très largement représenté ? Eh bien, ce sera une instance de dialogue et de concertation dont la composition sera précisée par la loi et qui comportera des représentants venant de tous horizons : représentants des usagers, du personnel, de l'organisation sœur aînée qu'est la SNCF et de l'Etat. Je l'ai dit ce matin, une technocratie éminente s'est mise au service de votre ministère, et c'est normal, monsieur le ministre. Nous ne nous en plaignons pas. Cette éminente technocratie pourra continuer à prouver sa valeur dans un conseil d'administration où elle confrontera ses idées avec celles des représentants des usagers et du personnel.

Voilà toute une série de bonnes raisons qui m'incitent à demander au Gouvernement et à la commission de faire un geste intéressant et bienveillant en faveur d'une proposition on ne peut plus consensuelle.

M. Jacques Limouzy. C'est archaïque ! C'est un soviet, votre truc ! (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Julien Dray. Un soviet, ça ne fonctionnait pas comme cela !

M. le président. Je vous en prie !

M. Jacques Limouzy. On revient quarante ans en arrière !

M. Julien Dray. Vous avez fréquenté les soviets, monsieur Limouzy ?

M. le président. Cher collègue, vous avez épuisé vos cinq minutes de temps de parole exactement. Je vous remercie de ne pas être allé au-delà.

Quel est l'avis de la commission sur ces trois amendements ?

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission ne les a pas adoptés, malgré l'appel à la bienveillance de notre collègue Bataille. Je suis désolé de rappeler que la compo-

sition du conseil d'administration de RFF sera déterminée selon les règles prévus à l'article 5 de la loi relative à la démocratisation du service public de 1983, loi que vous connaissez bien, chers collègues de l'opposition. Ce point n'a donc pas à être précisé dans le projet de loi.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur ces trois amendements ?

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 62.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 247.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 246.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 248, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase de l'avant-dernier alinéa de l'article 2, après les mots : "personnels de Réseau ferré de France", insérer les mots : "y compris ceux détachés de l'administration ou d'autres établissements publics". »

M. Jean-Jacques Filleul. Monsieur le président, c'est l'amendement n° 246 qui vient maintenant en discussion.

M. le président. Non, cet amendement de repli vient d'être mis aux voix et repoussé.

M. Jean-Claude Lefort. Le mot est excessif. Ce n'était pas du « repli » !

M. le président. Chers collègues, trois amendements étaient en discussion commune. M. Bataille a exposé, pendant cinq minutes, leur philosophie, qui était identique, même si les numéros étaient différents.

M. Jean-Claude Lefort. Pas tout à fait identique ! Vous étiez plus libéral il fut un temps !

M. le président. Je vous en prie, cher collègue. Vous prendrez la parole sur les amendements si vous le souhaitez.

M. Jean-Claude Lefort. Ce sera fait, monsieur le président. Ce sera fait !

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Idiart, pour défendre l'amendement n° 248.

M. Jean-Louis Idiart. Cet amendement tend à ouvrir l'accès du conseil d'administration et du comité d'entreprise de RFF aux agents détachés de l'administration ou d'autres établissements publics, notamment de la SNCF.

Cet après-midi, il y a eu un certain cafouillage dans les réponses apportées par M. le ministre des transports. La suspension de séance que nous avons demandée aurait pu être profitable au Gouvernement qui aurait pu nous présenter les choses de façon habile. Il y a eu comme des conseils de ministres sur les bancs du Gouvernement. Il aurait été judicieux qu'ils se consultent afin de nous apporter une réponse. Nous n'avons rien obtenu. Aussi, nous demeurons inquiets. Pour cette raison, nous souhai-

tons écrire dans la loi que les personnels détachés de la SNCF peuvent participer à cette démarche. C'est une exigence forte de notre part. Monsieur le ministre, vos refus successifs de répondre à nos questions vont troubler celles et ceux qui, à l'extérieur, liront demain les déclarations faites ici. Tout cela ne va pas dans le sens de l'apaisement que vous souhaitiez. Vous avez certes indiqué que vous aviez consulté les personnels, que vous aviez eu éventuellement des accords avec les personnels. Mais nous, représentation nationale, nous ne les connaissons pas ! Nous voulons avoir des assurances ! Si vous-même, monsieur le ministre, ne pouvez nous les donner, votre collègue, Mme Idrac, pourrait peut-être le faire.

M. Julien Dray. Ce serait bien qu'elle intervienne un peu !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Mon cher collègue, je suis un peu troublé par votre trouble, si je puis dire, car l'alinéa 3 de l'article 2 mentionne bien que les personnels de RFF sont électeurs et éligibles. Votre amendement est donc satisfait.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. L'article 2 est clair et précis à cet égard. Dans sa rédaction actuelle, il est largement suffisant pour couvrir l'ensemble des personnels détachés. Aussi, la précision apportée par l'amendement n° 248 paraît inutile et le Gouvernement y est défavorable.

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

M. Jean-Claude Lefort. Madame le secrétaire d'Etat, monsieur le ministre, il s'agit là d'une question de fond sur laquelle je souhaite que vous réfléchissiez avec nous.

Compte tenu de l'expérience de ces dernières années, il faut bien voir que cet amendement pose en fait un problème de société.

Croyez-vous que si les différents conseils d'administration de la SNCF avaient pu donner la parole aux représentants des salariés et des usagers, la société nationale serait dans la situation qu'il connaît aujourd'hui ?

Autrement dit, en France, démocratie égale efficacité ; à l'inverse, l'efficacité exige la démocratie.

M. Christian Bataille. Très bien !

M. Jean-Claude Lefort. Je ne comprends pas pourquoi, monsieur le ministre, sauf à retomber demain dans les mêmes errements, quelques-uns devraient décider et l'ensemble, je veux dire la nation, devrait trinquer. Je fais appel à votre sens de la France, à votre sens de l'intérêt général et du service public. Aujourd'hui, la modernité suppose la démocratie.

M. Christian Bataille. Très bien !

M. Jean-Claude Lefort. Celui qui veut aller de l'avant doit donner la parole. Et cela est vrai dans tous les secteurs de la vie sociale, au Crédit lyonnais comme ailleurs. Si nous avons donné la parole aux salariés concernés, serions-nous dans la même situation aujourd'hui ? Certainement pas ! A défaut de l'avoir fait, les salariés trinquent. Et la France avec eux !

Les dirigeants boivent, la France trinque ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.)*

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 248.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements nos 63 et 249, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 63, présenté par MM. Gayssot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste est ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa de l'article 2, après les mots : "Conseil d'Etat", insérer les mots : "pris après avis des organisations syndicales représentatives du personnel de l'établissement". »

L'amendement n° 249 présenté par MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste, est ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa de l'article 2, après les mots : "Conseil d'Etat", insérer les mots : "après consultation des organisations syndicales représentatives du personnel". »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot, pour soutenir l'amendement n° 63.

M. Jean-Claude Gayssot. Cet amendement s'inscrit pleinement dans la réflexion que nous menons depuis le début de la discussion sur le nécessaire développement de la démocratie. Nous demandons en effet que les organisations syndicales représentatives du personnel de l'établissement donnent leur avis avant que le Conseil d'Etat ne se prononce.

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour défendre l'amendement n° 249.

M. Jean-Jacques Filleul. Cet amendement vise à permettre aux salariés de la SNCF, par l'intermédiaire de leurs représentants syndicaux, d'être consultés sur une décision réglementaire lourde de conséquences pour leur avenir et celui du service public du rail.

Comment, en effet, ne pas permettre aux organisations syndicales représentatives du personnel de donner leur avis ? Que devient alors le souci de la transparence et la volonté d'associer les personnels de la SNCF aux décisions qui seront prises dans RFF ? Lors de la discussion d'un amendement précédent, vous n'avez pas souhaité les intégrer, monsieur le ministre. Mais il faut à tout le moins les consulter. Sinon, qu'en est-il du souci de faire participer les hommes aux décisions ? Dans une entreprise comme la SNCF, dans un établissement public comme RFF, la concertation et la volonté de travailler ensemble sur des objectifs définis et connus permettront une synergie qui favorisera la réussite de votre projet, même si, par ailleurs, nous doutons que financièrement il tienne le coup.

Il n'empêche que, avant l'adoption de ce texte par votre majorité, il serait bon d'y introduire cet amendement. Le personnel, comme les organisations syndicales de la SNCF, y verraient un geste élégant.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé ces deux amendements, considérant qu'il faut s'en tenir, là aussi, aux règles édictées par la loi de 1983 sur la démocratisation du service public.

M. Jean-Claude Lefort. Comment être constructif puisque vous bloquez le dialogue ?

M. Christian Bataille. Ce sont des amendements de dialogue, et vous les refusez !

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 63. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 249.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 250, ainsi rédigé :

« Compléter le dernier alinéa de l'article 2 par les mots : "au sein duquel sont désignés un député et un sénateur en raison de leurs connaissances en matière de politique nationale des transports et un élu régional en raison de ses connaissances en matière de politique locale des transports". »

La parole est à M. Julien Dray.

M. Julien Dray. Les observateurs de ce débat trouveront peut-être que ce que nous sommes en train de faire, nous, représentants de l'opposition, est quelquefois compliqué. Que les choses soient bien claires : dans cette bataille, nous pratiquons ce que l'on pourrait appeler le « gradualisme définitif ». A défaut d'avoir obtenu ce que nous voulions, à savoir la suppression des articles et l'abandon de la réforme, nous essayons, au moyen de tous ces amendements, d'ériger quelques digues, d'opposer quelques résistances, de fixer quelques points d'appui. Chaque digue, chaque résistance, chaque point d'appui contre ce qui, selon nous, est inéluctable, c'est-à-dire la dérive libérale, sera un élément fort pour les salariés et pour tous ceux qui sont attachés à la défense du service public.

S'agissant de la composition du conseil d'administration, nous avons fait une proposition très précise, mais le Gouvernement n'en veut pas. Nous avons essayé de rassembler tout ce qui pouvait avoir intérêt à défendre le service public ; le Gouvernement ne veut pas. Nous avons essayé de préserver certains statuts ; le Gouvernement ne veut pas. Il devrait à tout le moins – et nous sommes en droit de l'attendre, d'autant que c'est nous qui sommes en train de discuter de cette question – associer la représentation nationale, à la fois l'Assemblée et le Sénat, à la gestion du nouvel organisme public. De multiples raisons justifieraient cette présence.

Tout d'abord, la régionalisation. Une représentation de la Haute assemblée au conseil d'administration permettrait à ceux de ses membres qui sont ou qui seront consultés dans le cadre de la régionalisation d'émettre leur avis.

Ensuite, la création de l'établissement public RFF, décidée dans le cadre d'une réforme présentée par le Gouvernement comme ambitieuse, supposera qu'à chaque étape les discussions que nous avons eues dans notre assemblée éclairent la réflexion du conseil d'administration. Aussi, la présence de représentants de l'Assemblée et du Sénat sera une source de références pour le fonctionnement de ce nouvel organisme. Elle serait donc particulièrement utile. De plus, elle favoriserait le dialogue permanent, régulier entre les représentants du personnel, les représentants de l'Etat et l'ensemble des élus, qui seraient représentés par un membre de notre assemblée et un membre du Sénat.

La qualité des débats que nous avons ici fait que ce sont d'excellents sénateurs et d'excellents députés qui siègeraient dans cette instance. Dans la majorité notamment, plusieurs orateurs ont montré tout l'intérêt qu'ils portaient à ce débat. L'adoption de cet amendement leur donnerait ainsi l'occasion de manifester au sein du conseil d'administration toutes les qualités dont ils ont fait preuve dans cet hémicycle. Au moment où, à longueur de déclarations, le président de l'Assemblée nationale, à juste titre, et de nombreux représentants de la majorité réclament une revalorisation du rôle du Parlement, nous aurions là l'occasion de montrer l'intérêt permanent que nous portons aux textes que nous votons. Notre amendement permettrait aux élus d'être présents, de manière continue, aux côtés de ceux qui mettront en œuvre cette réforme. Il donnerait à tous ces gens qui seraient confrontés aux membres de la représentation nationale l'image nouvelle d'un Parlement dynamique, présent, ayant la volonté de suivre l'application de ce qu'il a voté.

Je ne vois donc pas d'arguments qui pourraient être opposés à cet amendement de bons sens et de défense du Parlement, quelles que soient les opinions des uns et des autres. A partir du moment où nous proposons un représentant de l'Assemblée et un représentant du Sénat, c'est la majorité qui sera, n'en doutons pas, pleinement associée à cette démarche. Il n'y a donc aucun risque quant à l'utilisation qui pourrait être faite de cette représentation. Au contraire, tous nos collègues de la majorité auraient intérêt, y compris pour défendre leur propre réforme, à siéger au sein de ce conseil d'administration. Je vous demande de voter cet amendement qui ne crée pas de clivage entre nous au regard de nos convictions.

Je termine en indiquant que si notre excellent collègue président de la commission des lois, M. Mazeaud, était là, il dirait que cette disposition est d'ordre réglementaire...

M. Léonce Deprez. C'est vrai !

M. Julien Dray. ... et qu'il ne sert à rien de s'obstiner à vouloir la faire figurer dans la loi. Certes, mais dans les avant-projets de décrets qui nous ont été présentés nous n'avons trouvé aucune trace de la volonté du Gouvernement d'associer la représentation nationale à la gestion du nouvel organisme public. Cela nous a inquiété, et c'est pourquoi nous déposons cet amendement.

Il serait bon dans ces conditions que le Gouvernement, qui, jusqu'à maintenant ne s'est pas exprimé, nous donne au moins quelques indications pour nous rassurer.

M. Charles Fèvre. Quel bon baratineur !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Avis défavorable dans la mesure où, selon la loi sur la DSP de 1983, une telle précision relève du décret.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Il s'agit d'une disposition d'ordre réglementaire. Dans les avant-projets de décret que j'ai adressés à l'ensemble des parlementaires la représentation d'un élu est prévue.

Au cours du débat au Sénat, plusieurs de vos collègues sénateurs m'ont posé la même question et j'ai pris l'engagement, devant la Haute assemblée – je le confirme devant l'Assemblée nationale – qu'il y aura deux élus. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Léonce Deprez. Très bien !

M. Julien Dray. M. Mélenchon, par exemple... (*Sourires.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 250.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 251, ainsi rédigé :

« Compléter le dernier alinéa de l'article 2 par la phrase suivante :

« Ce décret attribue des sièges aux représentants de l'Etat, à des personnes choisies en raison de leur compétence, à des représentants des usagers, à des représentants du personnel de l'établissement visé par l'article 1^{er} et à des représentants du personnel de la Société nationale des chemins de fer français. »

La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. Monsieur le ministre, inlassablement, nous réclamerons des précisions quant à la composition du conseil d'administration de RFF.

Précédemment nous avons proposé une composition détaillée, ce qui avait fait dire à notre excellent collègue M. Limouzy qu'il s'agissait d'un soviet.

M. Jean-Claude Lefort. Il voit des soviets partout !

M. Christian Bataille. Avec cet amendement n° 251, nous proposons un composition moins précise, mais indiquant les grandes catégories qui devraient être représentées. Je tiens à indiquer à M. le rapporteur que si l'on peut considérer que cela relève du domaine réglementaire on peut aussi admettre qu'une telle proposition est bien du domaine de la loi. A ce propos j'ai un souvenir très précis. En effet j'ai été, il y a quelques années, rapporteur d'un projet devenu la loi du 30 décembre 1991 dont l'un des articles portait création d'un EPIC, l'ANDRA. Or la composition du conseil d'administration de cet établissement est bien détaillée dans ce texte qui, je l'indique, avait été voté consensuellement après plusieurs lectures.

Nous vous demandons donc de bien vouloir apporter ces précisions qui ne visent que les catégories dans le texte, ce qui laisserait aux pouvoirs publics, à l'exécutif, toute l'attitude d'appréciation dans le détail.

J'ai entendu avec beaucoup d'intérêt M. le ministre assurer que des élus, – des parlementaires, si j'ai bien compris – siègeraient dans ce conseil d'administration.

M. Léonce Deprez. Deux !

M. Christian Bataille. Donc probablement un député et un sénateur.

M. Léonce Deprez. Certainement !

M. Jean-Claude Lefort. Pas sûr !

Mme Marie-Thérèse Boisseau. Ce n'est pas précisé !

M. Christian Bataille. Mes chers collègues, je suis heureux que vous fassiez à votre tour des propositions. Comme sénateur, M. Mélenchon me semble le plus indiqué. (*Sourires.*)

Dans ces conditions pourquoi ne pas préciser aussi qu'y siègeront des représentants de l'Etat, des personnes choisies en raison de leurs compétences,...

M. Léonce Deprez. Cela va de soi !

M. Christian Bataille. ... des représentants des usagers,...

M. Léonce Deprez. Cela va de soi !

M. Christian Bataille. ... des représentants du personnel de l'établissement visé par l'article 1^{er} et des représentants de la société sœur : la Société nationale de chemin de fer ?

Cet amendement est moins contraignant que le précédent, puisqu'il ne donne pas d'indication numérique sur la part que doivent avoir les représentants des personnels.

Sauf à constater que le rapporteur et M. le ministre n'ont vraiment aucune considération pour les amendements que nous présentons et que nous allons présenter, je ne comprendrais pas cette fermeture, cette volonté de ne pas dialoguer, de refuser de prendre en considération le moindre amendement de l'opposition.

On nous reproche d'allonger les débats. Bientôt – même si le mot n'a pas encore été prononcé – certains de nos collègues vont dire que nous faisons de l'obstruction, ce qui serait une affirmation scandaleuse. (*Rires sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Admettez, mes chers collègues, que nous avons fait de nombreux essais, infructueux, pour marquer ce texte de notre empreinte. Si vous aviez été plus bienveillants, au départ, peut-être aurions-nous réduit le nombre de nos amendements. En l'occurrence je regrette que nous n'en ayons pas déposés plus, car nous aurions ainsi multiplié nos chances de vous émouvoir au moins une fois ! (*Souffles.*)

Monsieur le ministre, monsieur le rapporteur peut-être cet amendement de démocratie, d'ouverture et de tolérance retiendra-t-il votre intérêt.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission l'a repoussé et je ne peux pas donner une réponse différente que celle que j'ai faite pour l'amendement n° 250. Cela est contraire à la loi DSP de 1983.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement est défavorable à cet amendement. Il a écouté très attentivement les recommandations, souvent réitérées, du président de la commission des lois de l'Assemblée qui insiste fréquemment sur la nécessité de veiller à n'inclure dans les projets de loi que des propositions relevant du domaine législatif, en laissant sa place au domaine réglementaire.

Or, monsieur Bataille, votre proposition relève totalement du domaine réglementaire. Dans les avants-projets de décret que je vous ai fait parvenir, les articles 22 et 23 prévoient très exactement ce que vous demandez. Ils vous donnent donc satisfaction.

Cela étant je n'ai jamais prétendu que vous vous livriez à une quelconque obstruction. Je comprends parfaitement les arguments que vous développez et j'admets que vous souhaitiez obtenir certaines précisions. Quand je peux vous les apporter, je le fais. En l'occurrence, vous avez entière satisfaction, et votre proposition ne relève pas du domaine législatif. J'y suis donc défavorable.

M. Charles Fèvre. Voilà !

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

M. Julien Dray. Monsieur le président, je regrette que notre collègue M. Mazeaud ne soit pas parmi nous, mais il est assez souvent présent pour qu'on ne le lui reproche pas.

Honnêtement, je reconnais que ma religion n'est pas faite sur la question en discussion. En effet, la formulation même de notre proposition laisse ouverte toute possibilité quant au détail de la composition du conseil d'administration. C'est la formalisation du conseil d'administration de manière chiffrée qui correspondrait aux préoccupations émises par le président Mazeaud. En ce cas, en effet, le Parlement proposerait des détails relevant de décrets. En revanche, les dispositions de cet amendement de repli, qui sont extrêmement générales et qui en restent aux principes, peuvent être inscrites dans la loi. Je n'y vois aucune objection.

Monsieur le ministre, vous venez de nous indiquer que cela figurera dans les décrets. Néanmoins, nous préférons que ces dispositions soient inscrites dans la loi, car nul ne sait ce que l'avenir nous réserve. En effet, la possibilité de modifier la composition d'un conseil d'administration par décret peut être une arme pour défavoriser son ouverture à de nouvelles catégories. On peut ainsi imaginer qu'un gouvernement, emporté par une logique encore plus libérale, souhaite instaurer, à l'intérieur du conseil d'administration d'une telle entreprise, une majorité nouvelle.

Vous connaissez – je n'ai donc pas à les citer – certains présidents d'entreprise publique qui souhaitent leur privatisation et sont très gênés par leur conseil d'administration. Ils aimeraient donc que leur composition soit modifiée pour pouvoir ouvrir le capital ou réaliser des acquisitions ou des fusions. Nous savons tous qu'ils pourraient exercer un certain chantage et demander des décrets pour imposer les modifications qu'ils souhaitent.

Nous sommes donc très attachés à une garantie législative en la matière, car, ensuite, pour modifier le conseil d'administration dans ses grands principes, il faudrait modifier la loi, donc ouvrir un débat devant le Parlement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 251.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 2.

(L'article 2 est adopté.)

Article 3

M. le président. « Art. 3. – Réseau ferré de France est soumis en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales. Il tient sa comptabilité conformément au plan comptable général. Il dispose de la faculté de transiger et de conclure des conventions d'arbitrage. Il peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes ayant un but connexe ou complémentaire à ses missions. Dans le cadre des objectifs du groupe, ces filiales ont une gestion financière autonome ; elles ne peuvent pas recevoir les concours financiers de l'Etat mentionnés à l'article 12.

« Réseau ferré de France est soumis au contrôle économique, financier et technique de l'Etat. Un décret en Conseil d'Etat précise les règles de gestion financière, comptable et domaniale qui lui sont applicables, ainsi que les modalités du contrôle de l'Etat. »

Je suis saisi de deux amendements identiques nos 64 et 253.

L'amendement n° 64 est présenté par MM. Auchedé, Gayssot, Grandpierre, et les membres du groupe communiste ; l'amendement n° 253 est présenté par MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec, et les membres du groupe socialiste.

Les amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer l'article 3. »

La parole est à M. Michel Grandpierre, pour soutenir l'amendement n° 64.

M. Michel Grandpierre. Nous refusons la partition des actifs actuellement détenus par la Société nationale des chemins de fer français et la séparation juridique et comptable des missions de gestion d'infrastructures et d'exploitation du réseau. En effet, l'exploitation est analysée selon les principales fonctions de l'entreprise, qu'il s'agisse du réseau des grandes lignes, de la desserte de la banlieue parisienne, de la situation des transports régionaux ou du résultat des activités de transport de fret, ces activités pouvant même être individualisées selon la nature des marchandises véhiculées.

Il apparaît donc clairement que le réseau des grandes lignes va dégager un excédent que le réseau à vocation régionale et les activités de fret tendent à entamer, tandis que l'activité en région Ile-de-France est naturellement équilibrée du fait de l'exigence de règles de compensations fondées sur un engagement public et sur des produits fiscaux *ad hoc*.

Reste le problème du compte d'infrastructure qui est, de par sa nature, structurellement déficitaire. Ce déficit s'est d'ailleurs sensiblement creusé ces dernières années sous les effets du retournement du coût de la dette de la SNCF, rigidifiée par des taux fixes alors que tend à s'amplifier le mouvement de baisse des taux d'intérêts. Dans ces conditions comment RFF pourra-t-il s'en sortir ?

C'est pourquoi nous proposons, par cohérence avec notre position initiale, de supprimer cet article.

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour soutenir l'amendement n° 253.

M. Jean-Jacques Filleul. Nous demandons la suppression de cet article non seulement par cohérence avec nos positions précédentes, mais aussi et surtout parce que la gestion financière de cet établissement public qui aura en charge, d'une part, les infrastructures du patrimoine et, d'autre part, une dette de plus de 134 milliards nous inquiète, car cela le conduira rapidement à la compression de ses dépenses et à la recherche de nouvelles recettes.

Je rappelle qu'en 1997, première année de son fonctionnement, le nouvel EPIC RFF présentera une impasse budgétaire de 18 milliards de francs environ, laquelle devrait être comblée par un recours à l'emprunt sur le marché financier. Encore ce montant est-il limité par une dotation en capital de 8 milliards de francs décidée par le Gouvernement. Cependant, l'hypothèse la plus probable est que ce financement ne sera pas renouvelé les années suivantes.

Dès lors, comment s'étonner de notre inquiétude devant cette situation ? En effet, il est pratiquement inévitable que RFF, établissement indépendant doté d'un compte d'exploitation, fasse primer une logique comptable sur celle de service public, comme, du reste, l'a trop souvent fait la SNCF, les mêmes causes produisant les mêmes effets. Pour limiter la croissance de son endettement, RFF se comportera concrètement comme un dispositif tendant à diminuer les coûts d'entretien,

voire l'entretien lui-même du réseau ferroviaire, ainsi que son étendue. Qu'importe pour RFF et ses dirigeants puisque la responsabilité d'une baisse de qualité de l'outil ferroviaire et les fermetures de lignes incomberont à tout le monde sauf à cet établissement que les citoyens ne connaîtront pas !

Pour les mêmes raisons, il diminuera les investissements de développement ferroviaire, cependant nécessaires pour inverser la politique du tout-route en vigueur depuis de trop nombreuses années et que nous avons dénoncée toute la journée.

Parmi ses recettes figureront les péages d'utilisation de l'infrastructure versés par la SNCF. À cet égard, nous savons simplement qu'ils seront d'un montant de 6 milliards en 1997 et 1998, mais ignorons ce qu'ils seront à partir de 1999. Nous sommes donc très inquiets de cette grande inconnue.

De toute manière, aucun de ces trois moyens ne permettra à RFF d'équilibrer ses comptes. Le système mis en place, madame le secrétaire d'Etat, se soldera par une paupérisation accrue du service public ferroviaire national et, chacun le comprendra, par des destructions d'emplois et par des risques permanents sur la pérennité du réseau et la qualité de son entretien, à moins que les régions ne prennent en charge certaines lignes, alors que cela n'est pas prévu, car la réalité économique et les besoins pourraient les pousser à agir en ce sens. Une fois encore, les contribuables régionaux paieront donc la note.

À cela il faudra ajouter un accroissement de la complexité administrative liée à l'introduction d'un nouvel acteur dans le jeu ferroviaire. En effet, la SNCF et RFF gaspilleront – nous l'avons déjà déploré, mais je le répète – beaucoup d'énergie dans une lutte évidemment stérile visant à transférer le déficit d'un EPIC sur l'autre, parce que la logique financière et comptable primera obligatoirement.

Dans l'intervention de M. le ministre tout à l'heure, j'ai cru comprendre que des personnels contractuels viendront gonfler la masse salariale non seulement de RFF mais aussi du service public ferroviaire tout entier.

En conséquence, le bon sens voudrait que l'on ne crée pas RFF. Toutefois, les articles précédemment adoptés vont dans ce sens et nous n'y pouvons rien puisque la majorité en a décidé ainsi. Nous voudrions donc au moins que l'argent qui sera dépensé pour RFF soit utilement affecté à l'amélioration du service public ferroviaire.

M. Christian Bataille. Très bien !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a adopté l'article 3 sans modification. Elle est donc hostile aux amendements.

M. le président. La parole est à Mme le secrétaire d'Etat aux transports pour donner l'avis du Gouvernement.

Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports. Le Gouvernement est défavorable à cet amendement, qui n'a manifestement pour objet que de vider le processus législatif de toute sa substance.

M. le président. La parole est à M. Charles Fèvre.

M. Charles Fèvre. Depuis hier, on nous reproche de ne pas vouloir débattre. Or je constate qu'à chaque article l'opposition propose la suppression, ce qui vise en fait à empêcher le débat.

Je peux admettre cette pratique pour l'article 1^{er}, mais à partir du moment où il a été adopté et que l'on examine la suite du texte, il faut en débattre, faute de quoi le projet de loi ne sera pas voté.

Par conséquent, messieurs, soyez cohérents avec vous-mêmes. Dès l'instant où l'article 1^{er} a été voté, il faut bien examiner les autres articles.

Voilà pourquoi, monsieur le président, je suis contre ces deux amendements.

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

M. Julien Dray. Je voudrais que vous compreniez bien nos inquiétudes et pourquoi nous défendons des amendements de suppression. En effet nous n'avons obtenu aucune réponse aux nombreuses questions que nous avons posées. Nous souhaitons donc toujours obtenir certains éclaircissements.

Parce que nous avons un peu de mémoire – chacun sait que, qui n'a pas de passé n'a pas d'avenir – nous nous souvenons des déclarations que vous faisiez, monsieur Fèvre, lors de la discussion de la LOTI. Je vous cite : « Comme pour la majorité du Sénat, en effet, nous restons opposés au service public des transports, caractéristique que l'on voit bien appliquée à la SNCF... »

M. Charles Fèvre. Je parlais de la manière dont la SNCF assurait le service public !

M. Julien Dray. Je cite le *Journal officiel* de 1982 qui relate les débats. A l'époque je n'étais pas parlementaire. J'étais encore un peu jeune pour pouvoir l'être !

Mme le secrétaire d'État a estimé que cet amendement de suppression tendait à vider le processus législatif de sa substance. Tel ne serait pas le cas. Nous pensons au contraire qu'en supprimant cet article, nous donnerions des garanties à l'Assemblée et nous pourrions mieux apprécier la manière dont sera constitué et géré cet organisme public.

Les règles inscrites dans l'article 3 sont des règles de comptabilité strictes. Cette entreprise est grevée, dès le départ, par la dette. On pourrait dire que le Gouvernement, avec la structure qu'il met en place, se comporte comme une personne généreuse qui, pour sauver un noyé, se jette à l'eau et puis découvre qu'elle ne sait pas nager. L'intention est louable mais n'apporte aucun secours à celui qui est en train de couler. De même, à partir du moment où le Gouvernement ne prend pas toutes ses responsabilités dans la gestion de la dette, le petit effort qui est fait ne va pas jusqu'au bout, et l'organisme garde au pied le boulet qu'il avait à l'origine.

Cet article n'a aucun sens s'il ne sert qu'à définir des règles de comptabilité publique pour la gestion d'un organisme grevé, au départ, par le poids de sa dette.

Voilà pourquoi nous pensons qu'il faut le supprimer et que cette suppression ne vide pas le texte de son contenu.

M. Christian Bataille. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Charles Fèvre.

M. Charles Fèvre. Je ne peux pas laisser interpréter les propos que je tenais en 1982.

L'expression « service public des transports » n'a aucun sens, n'en avait pas à l'époque, n'en a pas plus aujourd'hui. Je ne vois pas en quoi le service des transports qui inclut le transport routier, le transport fluvial et le transport aérien est un service public. En revanche, je considérerais à l'époque, comme tout le monde, que la SNCF restait un service public. Il ne faut pas confondre, monsieur Dray !

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements nos 64 et 253.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 256, ainsi rédigé :

« Compléter la troisième phrase du premier alinéa de l'article 3 par les mots : « à la condition de ne pas porter atteinte à la mission de gestionnaire unique de l'infrastructure confiée à la Société nationale des chemins de fer français ». »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. Monsieur Fèvre, je ne polémiquerai pas, mais il est assez extraordinaire d'entendre aujourd'hui toutes ces références à cette loi fondamentale qu'est la LOTI et que l'on qualifiait, à l'époque, d'insuffisante, de déséquilibrée et de tendancieuse ! Excusez du peu ! Aujourd'hui, c'est un élément de stabilité sur lequel s'appuie le raisonnement qu'on nous tient. Vous disiez – c'était certainement l'esprit polémique de l'époque – : « Comment ne rien dire en trente-neuf pages ? », ce qui n'était vraiment pas sympathique pour les rédacteurs du texte et qui, aujourd'hui, semblent être mieux inspirés. Il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis !

Après tout, les choses ont évolué en quinze années. C'est la preuve que l'on cueille aujourd'hui les fruits de l'arbre qui a été planté à l'époque. C'est une bonne chose ! Dans un an et demi, lorsque nous reviendrons au pouvoir, nous aurons l'occasion de parfaire encore ce travail, mais à la condition que, dès aujourd'hui, nous puissions amender ce texte.

L'amendement n° 256 tend à compléter la troisième phrase du premier alinéa de l'article 3 par ce corps de phrase : « à la condition de ne pas porter atteinte à la mission de gestionnaire unique de l'infrastructure confiée à la Société nationale des chemins de fer français ». Il faut que cette précision soit clairement inscrite dans la loi. En effet, demain, la RFF pourrait décider de confier la gestion d'une partie de ses infrastructures ou certains travaux à une autre société. Cela pourrait être grave, car elle se placerait en situation de concurrence avec la SNCF et, surtout, poserait un problème grave à la SNCF quant à la cohérence de son exploitation.

C'est la raison pour laquelle nous souhaitons inscrire cette précision dans le texte de loi. C'est une de nos préoccupations fortes, comme nous tentons de l'expliquer depuis le début du débat. Certains esprits chagrins pensent que les choses pourraient être explicitées beaucoup mieux, de façon plus forte, plus intelligente, comme on a pu l'entendre dans les couloirs. Nous prenons date pour l'année ou les deux années qui viennent. Je suis sûr que nous allons voir rapidement arriver les problèmes, peut-être même dès l'année prochaine.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Le projet de loi précise très clairement dans le troisième alinéa de l'article 1^{er} que la SNCF est le gestionnaire unique du réseau.

La précision de l'amendement serait donc redondante.

M. Léonce Deprez. C'est clair !

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 256.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques n°s 68 corrigé et 254.

L'amendement n° 68 corrigé est présenté par MM. Grandpierre, Gayssot, Auchedé et les membres du groupe communiste ; l'amendement n° 254 est présenté par MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec, et les membres du groupe socialiste.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer l'avant-dernière et la dernière phrase du premier alinéa de l'article 3. »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot, pour soutenir l'amendement n° 68 corrigé.

M. Jean-Claude Gayssot. Nous proposons de supprimer l'avant-dernière et la dernière phrase du premier alinéa.

Les missions attribuées au nouvel établissement public industriel et commercial ont un but unique : porter pour l'Etat la propriété des infrastructures et, dans ce cadre, assurer sa responsabilité financière.

Nous sommes partisans du respect de l'unicité de l'entreprise, qui serait mieux garantie au sein de la SNCF.

La constitution de filiales qui est envisagée dans le projet de loi tendra plus à la recherche de diversification des activités exercées dans le cadre de l'EPIC, avec comme corollaire le souci grandissant de la course à l'exclusive rentabilité financière.

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour soutenir l'amendement n° 254.

M. Jean-Jacques Filleul. Cet amendement vise à supprimer la possibilité, pour l'établissement qui vient d'être créé par l'adoption de l'article 1^{er}, de créer des filiales et de prendre des participations dans le capital de sociétés, groupements ou organismes.

Il s'agit d'empêcher une politique de filialisation, donc de privatisation par appartenance de l'entreprise publique remettant en cause le service public.

Ces deux phrases sont extrêmement dangereuses, mes chers collègues, pour l'avenir du service public ferroviaire. En effet, la politique de filialisation, si l'échec financier ou même les difficultés financières s'affirment, sera à terme le cheval de Troie de la privatisation pour certains secteurs de l'établissement.

A partir de cette analyse simple et dangereuse à la fois, compte tenu de l'évidence des difficultés financières dont nous avons parlé, il est clair que RFF sera tenté de trouver à bon compte des solutions extérieures au service public pour effectuer certaines tâches qui lui coûteront moins cher si elles sont exécutées par des sociétés dont les personnels n'auront pas le statut des 40 000 cheminots qui travaillent actuellement à l'infrastructure et qui seront au service de RFF par le biais de facturations entre la SNCF et Réseau ferré de France.

Voilà la démonstration que cette folle possibilité risque d'introduire – et le risque est grand – à travers les filiales, de piper les dés pour le service public ferroviaire et de mettre à court terme une partie du service public entre les mains d'intérêts privés.

M. Jean-Louis Idiart. Tout à fait !

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les amendements n°s 68 corrigé et 254 ?

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

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

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

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

M. Léonce Deprez. Je veux souligner une certaine contradiction.

Nous avons entendu pendant plusieurs quarts d'heure des questions sur le poids et la gestion de cette dette.

La mission du nouvel établissement public est précisément d'éponger cette dette de 134 milliards. La mise en valeur de ce réseau ferré national devra donc se faire tout en assumant cette responsabilité. A partir de là, fantasmer sur des créations de filiales ne me paraît pas de bon sens.

M. Christian Bataille. Ce n'est pas un fantasme !

M. Léonce Deprez. C'est pourquoi il faut cesser de faire peser des suspicions à partir de données très claires. Réseau ferré de France aura une tâche nationale, et seul l'Etat pourra lui permettre de la remplir.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 68 corrigé et 254.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques n°s 66 et 255.

L'amendement n° 66 est présenté par MM. Auchedé, Gayssot, Grandpierre et les membres du groupe communiste ; l'amendement n° 255 est présenté par MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Dans l'avant-dernière phrase du premier alinéa de l'article 3, supprimer les mots : "créer des filiales ou". »

La parole est à M. Michel Grandpierre, pour soutenir l'amendement n° 66.

M. Michel Grandpierre. Cet amendement tend à refuser à RFF le droit de créer des filiales qui pourraient, selon nous, réduire son champ d'activité et même venir concurrencer la SNCF.

M. le président. La parole est à M. Julien Dray, pour soutenir l'amendement n° 255.

M. Julien Dray. J'appelle l'attention de l'Assemblée sur l'importance – l'importance décisive – de notre amendement.

Il faut clairement poser dans la loi l'impossibilité pour RFF de créer des filiales et ce pour plusieurs raisons.

D'abord, nous avons été échaudés par l'expérience de La Poste au cours de la décennie précédente. Au nom d'arguments techniques, des éléments essentiels à l'équilibre financier de La Poste ont été concédés. A chaque étape, on a mis en place des filiales et, inévitablement, La Poste a été dépossédée des recettes qui découlaient de ces activités, puis est entrée en crise. Alors s'est déroulé le processus que nous avons connu : séparation de La Poste et de France Télécom.

Au regard de cette expérience qui, selon nous, est extrêmement négative, il faut des garanties pour RFF.

Je donnerai deux exemples à l'intention de mon collègue Léonce Deprez, qui parlait de fantasmes.

Dans le rapport, il est expliqué que les recettes de RFF reposeront sur l'exploitation des lignes, sur un patrimoine immobilier, mais aussi sur la gestion des panneaux publicitaires le long des lignes. Il ne faut pas être naïf ! Le premier argument que l'on avancera est que la première tâche de RFF est de se concentrer sur ses missions précises parmi lesquelles ne figure pas la vente de panneaux publicitaires : il faudra donc créer une filiale pour gérer les espaces publicitaires.

M. Christian Bataille. Voilà !

M. Julien Dray. Autre exemple : l'entretien des bâtiments. On nous expliquera que ce n'est pas la mission de RFF, et qu'il vaut mieux, là encore, avoir recours à une filiale !

Qu'y a-t-il derrière la logique des filiales ? Inévitablement, le moyen de remettre en cause les statuts. A partir du moment où l'on sépare certaines activités sous forme de filiales, on ouvre la possibilité de modifier le statut des personnels. Nous savons tous comment, à partir de là, se met en place une logique de privatisation.

Plus grave encore, avec ces filiales, on prive souvent les entreprises de ressources très importantes, et on en conclut que, faute de moyens financiers, mieux vaut les privatiser ! Par exemple, une gestion plus dynamique des recettes des panneaux publicitaires par une filiale, avec ses propres contingences, dégage des réserves très importantes, mais c'est inévitablement une perte de recettes pour RFF.

Dès lors que l'on assigne à cette entreprise une recherche d'équilibre, donc de résorption de la dette, il faut que cette mission soit très clairement explicitée pour éviter que ne se mette en place cette stratégie industrielle, qui est courante chez tous ceux qui ont intérêt à démanteler le service public pour mieux le vendre par petits appartements ou par petits lotissements.

M. Jean-Louis Idiart. Très bien !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission est contre l'amendement.

Face à l'hypothèse évoquée par notre collègue, il y a dans la loi une garantie absolue : les sillons, c'est-à-dire le droit de faire circuler les trains. Dans l'article 1^{er}, il est très clairement prévu que c'est le monopole de la SNCF.

C'est une garantie absolue contre la crainte que vous évoquez.

M. Julien Dray. Et la publicité ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Pour les mêmes raisons que celles qui viennent d'être exposées par M. le rapporteur, le Gouvernement est défavorable à ces amendements.

M. Julien Dray. C'est une question essentielle !

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

M. Christian Bataille. Notre collègue Julien Dray a excellemment démontré ce que vous ne cessez de nier depuis hier, à savoir que la logique profonde du projet de loi est la privatisation, une privatisation technique, un peu sournoise. Je n'ai pas bien compris l'explication de M. le rapporteur sur les sillons.

Les quelques exemples cités par Julien Dray pourraient être multipliés. On peut, dans la manière dont ont été privatisés certains secteurs du service public, retrouver des éléments de la réforme que vous nous proposez.

La logique du projet est bien de substituer à des personnels stables, disposant de garanties d'emploi, des intérimaires embauchés par des filiales de l'établissement.

Nous aurons encore souvent l'occasion de rappeler, monsieur le président, d'ici à la fin de la discussion, que tout ce qui nous sépare du projet présenté par le Gouvernement, c'est ce qui sépare le groupe socialiste de la logique de privatisation, objectif inavoué du Gouvernement.

M. Michel Bouvard. C'est une obsession !

M. le président. Soyez certain que nul ne vous empêchera de développer vos arguments.

Je mets aux voix par un seul vote les amendements nos 66 et 255.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. MM. Grandpierre, Gayssot, Auchedé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 70, ainsi rédigé :

« Dans l'avant-dernière phrase du premier alinéa de l'article 3, après le mot : "participations", insérer le mot : "majoritaires". »

La parole est à M. Michel Grandpierre.

M. Michel Grandpierre. Cet amendement tend à n'autoriser à RFF que des prises de participation majoritaires dans des sociétés, groupements ou organismes ayant un but connexe ou complémentaire à ses missions, interdisant la prise de participation minoritaire dans le capital d'autres entreprises, dans le but de préserver les missions essentielles du service public.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Avis défavorable.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 70. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. MM. Auchedé, Gayssot, Grandpierre et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 71, ainsi rédigé :

« Dans l'avant-dernière phrase du premier alinéa de l'article 3, après le mot : "participations", insérer les mots : "constituant au moins une minorité de blocage". »

La parole est à M. Michel Grandpierre.

M. Michel Grandpierre. Cet amendement s'inscrit dans la même logique que le précédent.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Même avis : défavorable.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 71. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. MM. Gayssot, Grandpierre, Auchedé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 72, ainsi rédigé :

« Compléter l'avant-dernière phrase du premier alinéa de l'article 3 par les mots : "à la condition de ne pas porter atteinte à la mission de gestionnaire unique de l'infrastructure confiée à la Société nationale des chemins de fer français". »

La parole est à M. Michel Grandpierre.

M. Michel Grandpierre. Nous considérons que les dispositions de l'article 3 ne pourront être un jour applicables que si la SNCF, et elle seule, gère l'infrastructure qui lui sera confiée par le nouvel établissement public.

Je tiens à souligner que nous n'étions pas seuls à défendre cette position. M. Franck Borotra, aujourd'hui ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications, dans son rapport du mois d'octobre 1995 intitulé *Faut-il défendre le service public ?* indiquait qu'« une séparation organique serait initialement complexe pour des résultats incertains. La séparation en plusieurs branches de la SNCF serait artificielle et impliquerait un mécanisme complexe de coordination ; elle supprimerait la synergie entre les différentes branches et menacerait, à terme, l'unicité du statut du personnel, entravant la mobilité au sein de l'entreprise ».

M. Franck Borotra concluait en déclarant ouvertement que « les avantages sont incertains, si ce n'est de permettre la mise en place d'une sorte d'accès des tiers aux réseaux ». Il repoussait même l'idée d'éclatement de la SNCF.

C'est précisément ce que nous vous proposons d'empêcher par l'adoption de notre amendement, car, faut-il le répéter, nous estimons que la notion de libre concurrence est profondément contradictoire avec l'idée même du service public, fondée sur l'intérêt général. A l'inverse, la libre concurrence, c'est la lutte des intérêts privés au détriment de la collectivité.

M. Christian Bataille. Très bien !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Cet amendement nous a paru inutile, dans la mesure où les dispositions du projet de loi – article 13, paragraphe I – font déjà de la SNCF le gestionnaire unique de l'infrastructure.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 72. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Auchédé, Gayssot, Grandpierre et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 65, ainsi rédigé :

« Supprimer la dernière phrase du premier alinéa de l'article 3. »

La parole est à M. Michel Grandpierre.

M. Michel Grandpierre. Cet amendement tend à refuser à RFF le droit de créer des filiales qui pourraient réduire son champ d'activité ou venir concurrencer la SNCF.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Défavorable.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 65. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Gayssot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 69, ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du premier alinéa de l'article 3, supprimer les mots : "ont une gestion financière autonome, elles". »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Cet amendement tend à empêcher les filiales de RFF d'avoir une gestion financière autonome. Leur accorder une telle autonomie reviendrait à reproduire exactement la situation que connaît actuellement la SNCF avec ses filiales.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission y est hostile. RFF aura exactement les mêmes droits que ceux dont dispose la SNCF en la matière, ni plus ni moins.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 69. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Grandpierre, Gayssot, Auchédé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 67, ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du premier alinéa de l'article 3, après les mots : "autonome", insérer les mots : "et contribuent à l'apurement de la dette de Réseau ferré de France". »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Cet amendement propose que les filiales de RFF contribuent à l'apurement de la dette contractée par la SNCF avant le 31 décembre 1996.

Le nouvel EPIC ayant la possibilité de constituer des filiales – puisque vous venez de refuser l'amendement n° 65 – celles-ci auront par nature mission de concourir à la réalisation des objectifs du groupe auquel elles appartiennent. Or le nouvel EPIC est chargé de porter au nom de l'Etat les infrastructures ferroviaires et d'organiser le désendettement. Il est souhaitable que ce principe soit écrit dans la loi.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Avis défavorable.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 67. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Grandpierre, Gayssot, Auchédé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 73, ainsi rédigé :

« Compléter la première phrase du dernier alinéa de l'article 3 par les mots : "et pour ce qui est de son ressort au contrôle de la Cour des comptes". »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Cet amendement tend à préciser que RFF sera effectivement soumis au contrôle de la Cour des comptes.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement. Cette précision est inutile, puisque la Cour des comptes pourra de plein droit exercer son contrôle sur RFF.

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

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

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Gayssot ?

M. Jean-Claude Gayssot. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets au voix l'amendement n° 73.
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Auchédé, Gayssot, Grandpierre et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 74, ainsi rédigé :

« Après la première phrase du dernier alinéa de l'article 3, insérer la phrase suivante : "Les dispositions de la loi n° 94-631 complétant le code du domaine de l'Etat et relative à la constitution de droits réels sur le domaine public ne sont applicables ni à Réseau ferré national, ni à la Société nationale des chemins de fer français". »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Cet amendement tend à interdire la location des installations et infrastructures actuellement gérées par la SNCF à des entreprises privées ou étrangères exerçant des activités similaires, connexes ou complémentaires.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement. RFF doit pouvoir gérer les infrastructures qui lui seront confiées dans les mêmes conditions que la SNCF aujourd'hui.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 74.
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensac et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 257, ainsi rédigé :

« Au début de la dernière phrase du dernier alinéa de l'article 3, après les mots : "décret en Conseil d'Etat", insérer les mots : "après consultation des organisations syndicales représentatives du personnel de l'établissement visé à l'article 1^{er}". »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Cet amendement vise à permettre aux salariés de la SNCF, par l'intermédiaire de leurs représentants syndicaux, d'être consultés sur une décision réglementaire lourde de conséquences pour leur avenir et celui du service public du rail.

Comment imaginer un seul instant que les organisations représentatives du personnel ne soient pas consultées sur les règles de gestion financière, les règles comptables et les règles domaniales qui seront appliquées dans le nouvel EPIC, créé à l'article 1^{er}, qui comptera, si nous avons bien compris, environ 200 salariés ? Cet établissement devrait être exemplaire en matière de relations sociales au sein de l'entreprise. Nous souhaitons, et nous espérons être entendus, que tout soit fait pour que les relations entre la direction et les représentants des organisations syndicales soient marquées par une volonté

de faire progresser cet établissement tout en respectant le sens du service public ferroviaire auquel cette entreprise devra rester toujours attachée, du moins le plus longtemps possible.

Si les organisations syndicales sont régulièrement consultées et participent à l'action de la maison, si les salariés de la SNCF ne sont pas mis de côté et laissés dans l'ignorance de ce qui se décidera à RFF, nous éviterons bien des déceptions et des difficultés relationnelles entre les deux EPIC. Nous avons la faiblesse de penser que cela fera avancer les affaires et renforcera les synergies. C'est, vous le savez, une de nos craintes principales : lorsqu'on se divise en deux, fatalement les synergies viennent à s'amenuiser ou, plus grave, des affrontements surviennent. Il faut prévenir ce danger au niveau des représentants du personnel ; ils vous en seront redevables.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement qui lui paraît mal s'insérer dans le texte. Par ailleurs, je vous le rappelle, les syndicats ont déjà eu communication des avant-projets de décret.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 257.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 3.

(*L'article 3 est adopté.*)

Après l'article 3

M. le président. MM. Gayssot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 75, ainsi rédigé :

« Après l'article 3, insérer l'article suivant :

« Les personnels de l'établissement public visé au premier alinéa de l'article bénéficient du statut et de l'ensemble des droits et garanties accordés au personnel de la Société nationale des chemins de fer français. Ils sont affiliés au régime spécial de sécurité sociale des personnels de la Société nationale des chemins de fer français. »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. La question du statut des personnels du nouvel EPIC a donné lieu à de vifs échanges tout à l'heure ; cet amendement tend à définir ce statut et à l'aligner sur celui des personnels de la SNCF.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement. Il reviendra à RFF d'élaborer avec les représentants du personnel le statut de ses agents ; les personnes détachées de la SNCF continueront à être régies par leur statut d'origine.

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

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

constitue une entité juridique distincte de la SNCF ; comme vient de le dire M. le rapporteur, il élaborera avec les délégués syndicaux, au cours d'une négociation d'entreprise, un cadre de relations collectives adapté à sa mission. Bien entendu, les personnels détachés de la SNCF sur la base du volontariat resteront régis par leur propre statut d'origine.

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

M. Jean-Claude Gayssot. Monsieur le ministre, pouvez-vous nous dire si le statut du personnel concerné sera au moins équivalent ou supérieur aux garanties et aux droits dont bénéficient les cheminots ?

M. Julien Dray. C'est une question clé !

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. J'ai déjà répondu très précisément à cette question ; je ne le referai pas cinquante fois.

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

M. Christian Bataille. J'admire l'habileté de M. Pons ! A une question très précise de M. Gayssot, après hésitation et consultation de sa collègue, Mme Idrac, il nous dit : « J'ai déjà répondu tout à l'heure. » Cette acrobatie est digne des meilleurs gags, mais nous voudrions bien connaître cette fameuse réponse formulée tout à l'heure. Personnellement, je ne l'ai pas entendue, j'étais pourtant là, et nous nous étions justement plaints de ne pas avoir eu de réponse ! Je vais donc traduire vos propos, monsieur le ministre : « Je vous ai fait une non-réponse tout à l'heure et je la maintiens ! »

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 75. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

Article 3 bis

M. le président. « Art. 3 bis. – La présente loi ne porte pas atteinte aux dispositions législatives, réglementaires ou contractuelles régissant les situations des personnels de l'établissement public industriel et commercial "Société nationale des chemins de fer français" et de ses filiales. »

M. le président. MM. Grandpierre, Gayssot, Auchédé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 76, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 3 bis par les mots : "et de ses personnels détachés auprès de Réseau ferré de France". »

La parole est M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Cet amendement est dans la logique du précédent : nous proposons de garantir le statut et les droits des personnels de la SNCF détachés auprès de RFF.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission l'a repoussé. Le projet de loi ne risque pas de porter atteinte au statut des personnels de la SNCF qui seront détachés auprès de RFF. Ceux-ci, soumis par définition au statut des cheminots, sont protégés par l'article 3 bis.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. L'article 3 bis s'applique sans aucune restriction à tous les personnels de la SNCF, qu'ils soient en fonction à la SNCF ou détachés auprès d'un autre établissement.

Le Gouvernement est donc défavorable à l'amendement.

M. le président. Monsieur Gayssot, ces explications vous satisfont-elles ?

M. Jean-Claude Gayssot. Non, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 76. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 3 bis. (*L'article 3 bis est adopté.*)

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

M. Jean-Jacques Filleul. Monsieur le président, face à l'attitude de M. le ministre, qui s'obstine à ne répondre favorablement à aucun de nos arguments, nous sommes...

M. Jean-Claude Gayssot. Sidérés !

M. Jean-Jacques Filleul. ... en réflexion ! Nous devons définir la stratégie à adopter lors de l'examen des articles suivants. Nous vous demandons une suspension de séance d'un quart d'heure pour faire le point. Nous débattons en effet dans des conditions particulièrement difficiles.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à vingt heures quarante, est reprise à vingt heures cinquante-cinq.*)

M. le président. La séance est reprise.

Article 4

M. le président. « Art. 4. – Les biens constitutifs de l'infrastructure et les immeubles non affectés à l'exploitation des services de transport appartenant à l'Etat et gérés par la Société nationale des chemins de fer français sont, à la date du 1^{er} janvier 1997, apportés en pleine propriété à Réseau ferré de France. Les biens constitutifs de l'infrastructure comprennent les voies, y compris les appareils fixes associés, les ouvrages d'art et les passages à niveau, les quais à voyageurs et à marchandises, les triages et les chantiers de transport combiné, les installations de signalisation, de sécurité, de traction électrique et de télécommunications liées aux infrastructures, les bâtiments affectés au fonctionnement et à l'entretien des infrastructures.

« Sont exclus de l'apport, d'une part, les biens dévolus à l'exploitation des services de transport, qui comprennent les gares, les entrepôts et cours de marchandises ainsi que les installations d'entretien du matériel roulant, et, d'autre part, les ateliers de fabrication, de maintenance et de stockage des équipements liés à l'infrastructure, ainsi que les immeubles administratifs. Il en est de même des biens affectés au logement social ou au logement des agents de la Société nationale des chemins de fer français par nécessité de service et de ceux affectés aux activités sociales, des filiales et des participations financières.

« Les modalités de détermination de ces biens sont fixées par décret en Conseil d'Etat. »

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

M. Jean-Jacques Filleul. Je souhaite présenter quelques observations à M. le ministre et à M. le rapporteur sur la répartition des biens entre les deux établissements publics.

Cela semble réglé comme du papier à musique. Mais il ne faut pas avoir beaucoup d'imagination pour penser que les difficultés sur le terrain seront extrêmement compliquées.

Prenons l'exemple d'un voyageur qui, descendant d'un train – lequel appartient à la SNCF –, tombe sur le quai. Il se blesse. Quelle est l'assurance responsabilité civile qui jouera ? Celle de RFF ou celle de la SNCF ? (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union de la démocratie française et du Centre.*)

M. Jean-Claude Abrioux. La SNCF est son propre assureur !

M. Jean-Jacques Filleul. Cet exemple simple montre dans quelles difficultés vous vous êtes fourvoyés dans le montage de cette véritable usine à gaz.

De plus, vous avez toutes les chances de vous mettre à dos les assurances, qui vont avoir des difficultés à régler leurs problèmes.

A moins que d'ici quelque temps, dans un grand mouvement, elles ne rachètent les deux entreprises, la SNCF et RFF, réunies dans le même destin pour finir filiales d'un grand groupe d'assurances. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Monsieur le ministre, notre perspicacité vous aurait été utile. Force est de constater qu'avec votre volonté de passer en force à l'Assemblée nationale, nous ne pouvons même pas vous faire des remarques de bon sens. (*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. Léonce Deprez. Trop, c'est trop !

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 85 et 258.

L'amendement n^o 85 est présenté par MM. Gayssot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste ; l'amendement n^o 258 est présenté par MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer l'article 4. »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot, pour soutenir l'amendement n^o 85.

M. Jean-Claude Gayssot. Cet amendement tend à supprimer l'article 4, afin de réserver à la seule SNCF la responsabilité des travaux de maintenance de l'infrastructure, car elle en a les capacités techniques et les moyens.

M. le président. La parole est à M. Julien Dray, pour soutenir l'amendement n^o 258.

M. Julien Dray. Notre amendement n^o 258 tend également à supprimer l'article 4.

Il trouve tout son sens et toute sa valeur lorsqu'on lit, page 6 de *La Vie du rail*, le schéma dit « explicatif » de cette monstruosité technocratique, qui ne pourra qu'engendrer des contentieux sans fin, notamment pour ce qui

est des installations de télécommunications. Ce qui est fixe va appartenir à la SNCF, ce qui est câble à RFF. A chaque panne, à chaque accident, les deux entités se renverront mutuellement la balle.

Les responsabilités seront différentes selon que le voyageur sera encore dans le train ou qu'il sera sur le quai !

On entre là dans une histoire de fous à n'en plus finir, où seuls quelques bons esprits, qui ont peut-être déjà montré à d'autres étapes toute leur pertinence, pourront s'y retrouver.

C'est un jeu de maquette pour gamins, mais ce n'est pas la réalité de deux sociétés qui vont se mettre en place.

A partir de là, on va inévitablement se retrouver dans des situations d'arbitraire le plus total, assister à toutes sortes de marchandages. Celui qui ne voudra pas prendre une activité non rentable prétendra qu'elle n'entre pas dans le cadre de ses compétences.

Voilà pourquoi il me semble nécessaire de supprimer l'article 4 du projet de loi. Une telle suppression permettra d'éviter que certaines situations deviennent ubuesques pour certains et extrêmement difficiles à vivre pour d'autres, notamment pour les personnels.

En votant notre amendement, l'Assemblée nationale évitera aux personnels de la SNCF de vivre ce drame que ne manquera pas d'engendrer la répartition.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a voté l'article. Elle est donc défavorable aux deux amendements.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Ces amendements ne visent qu'à vider le texte de son objet. Le Gouvernement y est donc défavorable.

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

M. Charles Fèvre. *Bis repetita !*

M. Julien Dray. Mon cher collègue, quand j'ai commencé ma carrière d'enseignant, j'ai appris que l'art de l'enseignement consiste souvent à rabâcher pour faire pénétrer.

Il s'agit d'une question sérieuse. J'aimerais donc que la commission nous expose dans le détail comment elle peut expliquer le schéma dont j'ai parlé tout à l'heure. Comment peut-elle pour ne pas se rendre compte une seule seconde qu'une telle situation va provoquer des conflits de compétences qui feront perdre des mois à une administration qui a autre chose à faire que de se chamailler ?

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Je vous précise, monsieur Dray, que le découpage dont vous parlez est très exactement la conséquence de l'application de la directive 91-440, qui a été votée par une majorité socialiste.

M. Julien Dray. *Errare humanum est, perseverare diabolicum !*

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n^{os} 85 et 258.

(*Ces amendements ne sont pas adoptés.*)

M. le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 259, ainsi rédigé :

« Au début de la première phrase du premier alinéa de l'article 4, après le mot : "biens", insérer le mot : "publics". »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. Cet amendement a pour objet de préciser que les infrastructures ferroviaires font partie du patrimoine public et que la charge qui y est attachée constitue de ce fait un investissement positif pour la communauté nationale.

Nous avons vu à différentes reprises au cours de ce débat combien la notion de service public semblait faire l'unanimité ici. Et ceux d'entre nous qui sont aussi des acteurs de la vie locale savent combien la population est attachée à la notion de patrimoine public.

Trop souvent, notamment ici, on a tendance à dénigrer ce qui relève du domaine public au motif que, en définitive, ce serait une charge pour la collectivité. En vérité, le domaine public n'est pas une charge. Au contraire, c'est quelque chose qui appartient à la nation, à l'ensemble des citoyens. C'est aussi une forme de responsabilisation des gens.

Quand on regarde *La Vie du Rail*, ces derniers temps, on découvre vraiment des choses extraordinaires. Monsieur le ministre, vous nous avez expliqué que le schéma publié dans cette revue découlait de l'application d'une directive européenne.

M. Christian Bataille. En tout cas, une chose est sûre : le dessin a été fait par Jacques Delors ! (*Sourires.*)

M. Jean-Louis Idiart. En effet, *La Vie du Rail* a eu la délicatesse de le colorier en rose (*Rires*) sur fond vert.

Mme Marie-Thérèse Boisseau. N'importe quoi !

M. Jean-Louis Idiart. Non ! Ce qui est n'importe quoi, c'est d'expliquer que la directive 91-440 a été votée par les socialistes ! Il faudrait que l'on nous explique comment cela a pu se passer ; ce serait intéressant.

Cela me rappelle ces préfets qui prennent les élus locaux pour des demeurés.

M. Michel Bouvard et M. Etienne Garnier. Ce n'est pas totalement faux ! Ils nous jugent souvent ainsi !

M. Jean-Louis Idiart. Je constate que M. Garnier partage mon sentiment.

Les préfets nous expliquent sans cesse que les financements européens décidés par Bruxelles mettent toujours beaucoup de temps pour arriver.

M. Michel Bouvard. C'est vrai !

M. Jean-Louis Idiart. Mais nous qui conduisons des programmes en association avec nos amis espagnols, notamment des programmes INTERREG, nous nous apercevons que les fonds européens arrivent toujours de l'autre côté de la chaîne pyrénéenne neuf mois plus tôt que chez nous ! (*Sourires.*)

M. Michel Bouvard. C'est vrai !

M. Jean-Louis Idiart. Pourtant, ils sont partis de Bruxelles à la même heure ! Il doit y avoir des TGV ou des avions supersoniques entre Bruxelles et certaines régions espagnoles, alors que Bercy doit être desservi par un omnibus !

Bref, c'est toujours facile de mettre les choses sur le dos des uns ou des autres, de renvoyer à telle ou telle directive !

Cela dit, la partition proposée comporte des incohérences évidentes. Ainsi, les câbles appartiendront au nouvel établissement public alors que les installations de connexion resteront la propriété de la SNCF. De même, la gare appartiendra à la SNCF, tandis que le quai sera la propriété de nouvelle société.

L'article 4 n'est pas particulièrement clair. Il ne définit pas précisément ce qui sera transféré à l'un ou à l'autre. Une commission, dit-on, sera chargée d'examiner les choses de plus près. Eh bien, on ne va pas s'ennuyer dans les mois qui viennent !

Je sais que les pauvres élus que nous sommes sont, puisqu'ils appartiennent à l'opposition, un peu demeurés, mais je suppose qu'il y aura toujours de brillants techniciens et technocrates pour nous expliquer les choses en détail.

M. Christian Bataille. Très bien !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a émis un avis défavorable sur l'amendement n° 259. La précision qu'il propose d'introduire dans le texte n'est pas nécessaire puisque, conformément à l'article 10, les biens constitutifs de l'infrastructure font partie du domaine public.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Il est évident que les biens constitutifs de l'infrastructure font partie du domaine public. Par conséquent, le Gouvernement est défavorable à l'amendement.

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

M. Julien Dray. En vertu du découpage auquel il a été procédé, la gare sera la propriété de la SNCF, alors que le quai appartiendra à l'entreprise RFF. C'est pour le moins paradoxal !

En conséquence de quoi, il devrait y avoir deux équipes d'entretien : une pour nettoyer le quai,...

M. Michel Bouvard. Pas du tout !

M. Julien Dray. ... l'autre pour nettoyer l'intérieur de la gare. (*Sourires.*)

Mme Marie-Thérèse Boisseau. Mais non !

M. Julien Dray. Il y aura alors une compétition entre celui qui va gérer l'intérieur de la gare et celui qui va gérer le quai !

Et dans les gares de banlieue, qui va gérer les escalators qui relient le bâtiment de la gare au quai ? L'entretien des escalators sera-t-il partagé en deux ? (*Rires.*)

Mme Marie-Thérèse Boisseau. Non, ils seront nettoyés deux fois !

M. Julien Dray. Voilà la réalité de la situation que vous allez créer. Et à chaque fois qu'un escalator sera en panne, chacun dira que c'est de la compétence de l'autre.

M. le président. Je remercie M. Dray de nous avoir fait rire après six heures de débat. Nous en avons besoin.

La parole est à M. Charles Fèvre.

M. Charles Fèvre. Si j'ai bien compris les propos de M. Dray et de M. Idiart, nous allons gagner un peu de temps parce qu'ils ont anticipé sur la défense des amendements suivants.

Si l'on voulait démontrer qu'il y a obstruction, on ne trouverait pas mieux. Nos collègues nous présentent un amendement tendant à préciser que les infrastructures ferroviaires font partie du domaine public. Mais c'est à se demander s'ils ont lu le projet de loi en entier puisque l'article 10 dispose que les biens immobiliers appartenant à RFF, affectés au transport ferroviaire et aménagés spécialement à cet effet, ont le caractère de domaine public. S'il avaient lu le projet de loi jusqu'au bout, ils l'auraient su !

M. Julien Dray. Je l'ai fait !

M. Charles Fèvre. Donc, vous êtes de mauvaise foi et faites de l'obstruction ! (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 259, qui a été brillamment défendu.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 86 et 260.

L'amendement n° 86 est présenté par MM. Gayssot, Grandpierre, Auchedé et les membres du groupe communiste ; l'amendement n° 260 est présenté par MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Dans la première phrase du premier alinéa de l'article 4, supprimer les mots : "à la date du 1^{er} janvier 1997". »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot, pour soutenir l'amendement n° 86.

M. Jean-Claude Gayssot. Cet amendement est conforme à nos amendements précédents. Il tend à empêcher toute application rétroactive de la présente loi.

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour soutenir l'amendement n° 260.

M. Jean-Jacques Filleul. Repousser la date d'application de ce texte serait un geste de simple bon sens. En effet, comment peut-on imaginer, aujourd'hui, que les biens constitutifs de l'infrastructure et les immeubles non affectés à l'exploitation des services de transport appartenant à l'Etat et gérés par la SNCF puissent être apportés à RFF en pleine propriété au 1^{er} janvier 1997 ?

La création de l'établissement public ne sera sans doute votée qu'à la fin de cette semaine. Il y a donc un décalage par rapport au 1^{er} janvier 1997. Par ailleurs, les exemples cités par Julien Dray et Jean-Louis Idiart montrent les difficultés qu'il y a à dresser l'inventaire site par site. N'oublions pas que la SNCF est le premier propriétaire foncier de France !

M. Michel Bouvard. Non, c'est le clergé !

M. Jean-Jacques Filleul. Je ne vois d'ailleurs même pas comment un tel inventaire permettant de répartir les différentes infrastructures et immeubles entre les deux établissements publics pourrait être dressé avant le 1^{er} mars prochain.

Par conséquent, il me semble impossible de retenir la date du 1^{er} janvier 1997.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Il importe que la réforme soit rétroactive. La date du 1^{er} janvier 1997 prévue par le projet de loi a le mérite de simplifier un certain nombre

de problèmes, en particulier des problèmes d'ordre comptable. N'oublions pas que chaque jour qui passe la SNCF perd près de 50 millions de francs.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Pour les mêmes raisons que la commission, le Gouvernement a émis un avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 86 et 260.

(*Ces amendements ne sont pas adoptés.*)

M. le président. MM. Grandpierre, Gayssot, Auchedé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 82, ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du premier alinéa de l'article 4, supprimer les mots : "les triages". »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Chacun sait que les triages sont des éléments qui permettent de mesurer concrètement l'activité ferroviaire dans le pays. J'en parle d'autant mieux que j'habite à côté d'une gare de triage. Et si le ministre de l'environnement était présent, je lui dirais ce que je pense des murs antibruit ! (*Sourires.*)

Cela dit, il me paraît essentiel que les triages, qui sont des éléments essentiels du fonctionnement du réseau ferré, restent au sein de la SNCF.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Les triages sont des biens constitutifs de l'infrastructure ferroviaire. En bonne logique, ils doivent être transférés à RFF.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 82. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Grandpierre, Gayssot, Auchedé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 79, ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du premier alinéa de l'article 4, supprimer les mots : "et les chantiers de transport combiné". »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Cet amendement, qui relève du même esprit que le précédent, propose de réserver à la SNCF l'entière responsabilité des chantiers de transport combiné !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Même avis que pour l'amendement précédent : défavorable. Les chantiers de transport combinés sont des biens constitutifs de l'infrastructure ferroviaire.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 79. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Auchedé, Gayssot, Grandpierre et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 80 corrigé, ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du premier alinéa de l'article 4, après le mot : " combiné ", insérer les mots : " qui ne peuvent être cédés ou concédés à d'autres opérateurs que la Société nationale des chemins de fer français ". »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Le vote de cet amendement permettrait de préserver l'unicité du réseau.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Défavorable. L'article 6 du décret du 9 mai 1995, qui transpose en droit interne l'article 10-2 de la fameuse directive 91-440, donne aux entreprises ferroviaires établies dans un Etat membre de l'Union européenne un droit d'accès à l'infrastructure aux seules fins de l'exploitation des services de transport combiné internationaux de marchandises.

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

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

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

M. Julien Dray. Je le confesse à l'Assemblée : je ne comprends pas. Comment le rapporteur arrive-t-il à déterminer ce qui est un bien constitutif de RFF, et qui doit donc être transféré à celui-ci, plutôt que de la SNCF ?

Je ne suis pas mécanicien, mais, quand j'étais enfant, j'ai joué comme tout le monde avec des trains électriques. Pour moi, le triage, c'est aussi des locomotives et des wagons.

M. Michel Bouvard. Moi, je n'avais pas de triage !

M. Julien Dray. La séparation opérée me semble arbitraire. En tout cas, j'aimerais obtenir des explications sur ce qui est constitutif de l'infrastructure ferroviaire.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 80 corrigé.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Gayssot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 81, ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du premier alinéa de l'article 4, supprimer les mots : " de signalisation, de sécurité, de traction électrique et ". »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Je suis quant à moi toujours cheminot – je ne suis pas un ancien cheminot – et mes interventions se fondent sur les rencontres que j'ai eues avec les organisations syndicales et les professionnels.

La modernisation du transport ferroviaire que les cheminots et les usagers poussent à développer conduit à une intégration de plus en plus grande du transport de l'information de sécurité par une exploitation du couple rail-mobilité. Déjà, le TGV fonctionne de cette façon et la banlieue parisienne intègre de plus en plus ces technologies. Le suivi des gestions-régulations ne fait qu'intégrer ces modernisations en permanence.

Quant à la traction électrique, la Société hydro-électrique du Midi, filiale à 100 % de la SNCF, fournit de l'énergie électrique à celle-ci. Avec votre projet de loi, on renvoie à des conceptions bureaucratiques. On assisterait au phénomène suivant : une filiale à 100 % de la SNCF vendrait à RFF l'énergie que celui-ci fournirait à la SNCF !

Voilà pourquoi nous vous demandons d'adopter cet amendement.

M. Christian Bataille. Quel exemple éloquent !

M. Julien Dray. On en reste sans voix !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Défavorable.

Il s'agit, là aussi, d'un bien constitutif de l'infrastructure, qui doit de ce fait être transmis à RFF.

Pour répondre à votre souci, monsieur Gayssot, je vous rappelle que l'avant-projet de décret, que vous avez sans doute lu, effectue un partage et détermine de façon très précise, dans tous les détails, ce qui concerne le transport et de ce concerne les infrastructures. *(Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Même avis que la commission.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 81. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 261 et 78, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 261, présenté par MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste, est ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du premier alinéa de l'article 4, supprimer les mots : " et de télécommunications liées aux infrastructures ". »

L'amendement n° 78, présenté par MM. Gayssot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste, est ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du premier alinéa de l'article 4, supprimer les mots : " et de télécommunications ". »

La parole est à M. Christian Bataille pour soutenir l'amendement n° 261.

M. Christian Bataille. Le membre de phrase que nous suggérons de supprimer semble insignifiant, mais il cache en fait d'énormes intérêts.

Notre amendement de suppression indique parfaitement ce que nous pensons de cette opération, mais nous voulons en souligner certains aspects.

Cet amendement aborde un domaine d'activité très nouveau de l'opérateur SNCF, celui des télécommunications. En effet, à travers sa filiale Télécom-Développement, la SNCF s'apprête à devenir un opérateur de télécommunications. Ce n'est pas le fait du hasard, mais bien le résultat du paysage nouveau que vous avez créé avec la loi du 26 juillet 1996 de réglementation des télécommunications.

Le patrimoine de la SNCF en matière de télécommunications n'est pas négligeable. Elle dispose par exemple d'un réseau de 8 600 kilomètres de fibre optique et de 28 000 kilomètres de câble, de 100 000 abonnés internes au téléphone et de 2 000 agents de l'équipement affectés à temps complet à la fonction télécommunications.

Filialiser l'activité de télécommunications de la SNCF, c'est créer un opérateur qui, à lui seul, totalise un trafic de traitement de données représentant un dixième de

celui de l'opérateur public Transpac. Mais personne n'est capable aujourd'hui de dire quels seront la stratégie et les buts de cette filiale.

Or nous voyons les appétits s'aiguiser autour d'elle. En mars 1996, il y a un peu moins d'un an, on parlait d'une irruption du milliardaire américain Georges Soros dans les activités de télécommunications des compagnies européennes de chemin de fer à travers un mystérieux groupe, *Global Telesystems Group*, dont l'objectif avoué était d'utiliser les infrastructures de télécommunications jointes aux réseaux ferroviaires pour concurrencer les grands opérateurs européens comme France Télécom ou Deutsche Telekom. Heureusement, la formule qui s'esquisse semble moins flibustière, mais elle est tout aussi inquiétante pour l'avenir de ce qui est aujourd'hui un patrimoine public, un service public. En effet, lorsqu'on examine les intervenants pressentis pour prendre part au tour de table qui permettra de constituer le capital de la future filiale, on trouve La Lyonnaise des Eaux et Bouygues,...

M. Julien Dray. Evidemment !

M. Christian Bataille. ... qui sont des entreprises dont on connaît la sympathie pour le service public ! Mais imagine-t-on un seul instant que Télécom Développement soit un opérateur neutre à l'égard de France Télécom ? Personne ne peut y croire et nous voulons profiter de ce débat pour dénoncer avec force, monsieur le ministre, la situation que vous voulez créer grâce à la loi de juillet 1996, en obligeant à une concurrence destructrice deux entités du secteur public, France Télécom et Télécom Développement, tout en cédant à faible prix au secteur privé une partie de ce qui est aujourd'hui un patrimoine national.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Gaysot, pour soutenir l'amendement n° 78.

M. Jean-Claude Gaysot. Je ne veux pas allonger le débat mais simplement vous donner des éléments d'information que, peut-être, vous ne connaissez pas.

La question de la fibre optique est posée depuis pas mal de temps à la SNCF, y compris chez les militants et dans le mouvement ouvrier. Nous nous sommes demandé s'il était juste que ceux qui réclament le monopole des télécommunications pour France Télécom laissent à la SNCF une partie des transmissions et la fibre optique.

Mes camarades cheminots et moi-même avons toujours pensé que ce câble, qui est en fait un tube, devait rester à la SNCF. Et pour une raison essentielle, la sécurité, qui nécessite une gestion de l'information. Seuls les cheminots doivent avoir la maîtrise de l'information, et donc de la fibre optique. Aucun intermédiaire ne doit pouvoir y accéder.

On nous répond qu'il y a une marge disponible et qu'on peut encore faire passer des informations sur ce câble. D'ailleurs, la direction de la SNCF, avant même le dépôt du projet de loi, pensait faire une opération rentable, profiter de cette capacité inutilisée et gagner ainsi un milliard, ce qui n'est pas rien.

Mais il ne faut pas perdre de vue la sécurité. D'où notre amendement, et je souhaiterais que le Gouvernement ne reste pas figé dès lors qu'il s'agit de problèmes fondamentaux. Les cheminots doivent pouvoir traiter sans intermédiaire les problèmes d'information et de sécurité.

La réorganisation-privatisation à laquelle nous risquons d'aboutir jouerait contre la primauté de la sécurité et il serait déplorable que le réseau de télécommunications de la SNCF, moderne et performant, soit ouvert à des concurrents de France Télécom, à AT & T par exemple.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Défavorable. Il est cohérent d'apporter à RFF des installations de télécommunications liées aux infrastructures.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 261.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 78.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE RÉSOLUTION

M. le président. J'ai reçu, le 6 février 1997, de M. Jean-Louis Masson, une proposition de résolution tendant à la création d'une commission d'enquête sur les problèmes d'alimentation en eau potable des communes du bassin sidérurgique et minier en Lorraine du Nord.

Cette proposition de résolution, n° 3333, est renvoyée à la commission de la production et des échanges, en application de l'article 83 du règlement.

3

DÉPÔT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu, le 6 février 1997, de M. Michel Jacquemin, un rapport, n° 3332, fait au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales sur la proposition de loi de M. Michel Jacquemin relative à la promotion de l'apprentissage dans le secteur public non industriel et commercial (n° 3193).

4

ORDRE DU JOUR

M. le président. Vendredi 7 février 1997 à neuf heures quinze, première séance publique :

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat après déclaration d'urgence, n° 3317, portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire :

M. Alain Marleix, rapporteur au nom de la commission de la production et des échanges (rapport n° 3325).

A quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt et une heures trente.)

Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,
JEAN PINCHOT

MODIFICATION À LA COMPOSITION DES GROUPES

GRUPE DU RASSEMBLEMENT POUR LA RÉPUBLIQUE

(242 membres au lieu de 243)

Supprimer le nom de M. Patrick Balkany.

LISTE DES DÉPUTÉS N'APPARTENANT À AUCUN GROUPE

(3 au lieu de 2)

Ajouter le nom de M. Patrick Balkany.

ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

CONSEIL NATIONAL DE LA MONTAGNE

(4 postes à pourvoir)

La commission des affaires culturelles, familiales et sociales a désigné M. Francis Galizi comme candidat.

La commission des finances, de l'économie générale et du plan a désigné M. Michel Bouvard comme candidat.

La commission de la production et des échanges a désigné MM. Gratien Ferrari et Patrick Ollier comme candidats.

Les candidatures sont affichées et les nominations prennent effet dès la publication au *Journal officiel* du 7 février 1997.

NOTIFICATION DE L'ADOPTION DÉFINITIVE DE PROPOSITIONS D'ACTES COMMUNAUTAIRES

Il résulte de lettres de M. le Premier ministre en date du 5 février 1997 qu'ont été adoptées définitivement par les instances communautaires les propositions d'actes communautaires suivantes :

N° E 145. – « Proposition modifiée de directive du Conseil concernant la protection des consommateurs en matière de contrats négociés à distance » (COM [93] 396 Final).

N° E 670. – « Proposition de décision du Conseil autorisant la République française à appliquer ou à continuer à appliquer à certaines huiles minérales utilisées à des fins spécifiques des réductions ou des exonérations d'accise conformément à la procédure prévue à l'article 8, paragraphe 4, de la directive 92/81/CEE » (COM [96] 299 Final).

N° E 675. – « Proposition de décision du Conseil autorisant le Royaume de Suède à appliquer ou à continuer à appliquer à certaines huiles minérales utilisées à des fins spécifiques des réductions ou des exonérations d'accise, conformément à la procédure prévue à l'article 8, paragraphe 4, de la directive 92/81/CEE » (COM [96] 298 Final).

N° E 714. – « Proposition de décision du Conseil autorisant certains Etats membres à appliquer ou à continuer à appliquer à certaines huiles minérales utilisées à des fins spécifiques des réductions ou des exonérations d'accise, conformément à la procédure prévue à l'article 8, paragraphe 4, de la directive 92/81/CEE (France : fuel lourd – Grèce : essence sans plomb) » (COM [96] 469 Final).

N° E 742. – « Lettre de la Commission européenne – DG XXI – douane et fiscalité indirecte. Notification du Royaume d'Espagne concernant l'établissement de taux différenciés

pour l'essence sans plomb en application des dispositions de l'article 8, paragraphe 4, de la directive 92/81/CEE du Conseil ».

N° E 750. – « Lettre de la Commission européenne – DG XXI – douane et fiscalité indirecte. Demande des autorités portugaises concernant la reconduction d'une réduction du taux d'accise sur le fuel lourd à faible teneur en soufre en application des dispositions de l'article 8-4 de la directive 92/81/CEE du Conseil ».

ANNEXE

Questions écrites

M. le président a pris acte que des réponses ont été apportées aux questions écrites, ci-après, signalées le lundi 27 janvier 1997 :

N° 42638 de M. Jacques Féron à M. le ministre de l'économie et des finances (Logement – revenus fonciers – investissements locatifs neufs – amortissement).

Cette réponse a été publiée au Journal officiel Questions écrites du lundi 3 février 1997.

N° 28113 de M. Philippe Chaulet à M. le ministre du travail et des affaires sociales (Hôpitaux et cliniques – établissements privés – médecins PDG – cumul avec les fonctions de mandataire).

N° 34876 de M. Arnaud Cazin d'Honinchtun à M. le ministre de l'aménagement du territoire, de la ville et de l'intégration (Aménagement du territoire – zones prioritaires – aides nationales et communautaires – comptabilité).

N° 35758 de M. Marcel Roques à M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale (Assurance maladie maternité : généralités – équilibre financier – maîtrise des dépenses de santé – conséquences – taxe professionnelle – fonds collectés – montant).

N° 39255 de M. Léon Aimé à M. le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation (Fonction publique territoriale – filière sportive – éducateurs des activités physiques et sportives – recrutement).

N° 40867 de M. Jean-Pierre Philibert à M. le ministre du travail et des affaires sociales (Service national – objecteurs de conscience – organismes d'accueil – associations sportives).

N° 42681 de M. Gérard Saumade à M. le ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche (Orientation scolaire et professionnelle – conseillers d'orientation et directeurs de CIO – statut).

N° 42682 de M. Gérard Saumade à M. le ministre du travail et des affaires sociales (Retraites : fonctionnaires civils et militaires – âge de la retraite – fonction publique hospitalière – assistants socio-éducatifs – retraite anticipée).

N° 42942 de M. Jean Marsaudon à M. le ministre délégué au budget (Impôt sur le revenu – politique fiscale – mutation professionnelle – frais – déduction).

N° 42954 de M. Louis Le Penec à M. le ministre du travail et des affaires sociales (Handicapés – réinsertion professionnelle et sociale – prime de reclassement professionnel – politique et réglementation).

N° 43107 de M. André Fanton à Mme le ministre de l'environnement (Environnement – politique de l'environnement – zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique).

N° 43487 de M. Frédéric de Saint-Sernin à M. le ministre du travail et des affaires sociales (Retraites : régimes autonomes et spéciaux – pensions de réversion – taux – veuves de cheminots).

N° 43695 de M. Gérard Jeffray à M. le ministre délégué au logement (Logement : aides et prêts – PAP – taux – renégociation).

N° 43799 de M. Michel Terrot à M. le ministre de l'économie et des finances (TVA – taux – produits médicaux utilisés par les stomisés).

N° 44475 de M. Alain Rodet à M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation (Enseignement – cantines scolaires – viande – qualité – OFIVAL – contribution – perspectives).

N° 44858 de M. Gilbert Biessy à M. le ministre des affaires étrangères (Politique extérieure – Arménie – élections – droits de l'homme).

N° 44888 de M. Jean-Yves Le Déaut à M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications (Risque naturels – glissements de terrains – responsabilité – indemnisation – Auboué).

N° 45103 de M. Francis Saint-Ellier à M. le ministre de l'économie et des finances (Successions et libéralités – droits de mutation – assiette – résidence principale – évaluation).

N° 45245 de M. Jean-Claude Bois à M. le ministre de l'économie et des finances (Impôt sur le revenu – traitements et salaires – frais de déplacement – enseignants non titulaires – déduction).

N° 45440 de M. Gilbert Biessy à M. le ministre du travail et des affaires sociales (Retraites : fonctionnaires civils et militaires – calcul des pensions – fonction publique hospitalière – prise en compte des indemnités ou primes – perspectives).

N° 45640 de M. Georges Gorse à M. le ministre délégué au logement (Baux d'habitation – HLM – surloyers – montant – actifs – inactifs – disparités).

Ces réponses seront publiées au Journal officiel Questions écrites du lundi 10 février 1997.

